

## Indholdsfortegnelse - Bilag

<b>Indholdsfortegnelse - Bilag</b> .....	<b>1</b>
<b>3.1 Masterplan for bæredygtig mobilitet</b> .....	<b>2</b>
Bilag 1: Bilag masterplan dec 19 .....	2
Bilag 2: Bilag - handlingsplan til masterplan dec 19 .....	49
<b>3.2 Tværkommunale samarbejder om klima</b> .....	<b>74</b>
Bilag 1: klimatilpasning-for-fremtiden-vand-fra-alle-sider.....	74
Bilag 2: co2-reduktion-i-kommunerne.....	91
<b>3.3 Resultatkontrakt 2020 mellem Erhvervshus Nordjylland og KKR Nordjylland</b> .....	<b>116</b>
Bilag 1: Bilag Resultatkontrakt KKR og EHN 2020.....	116
<b>3.4 Behovet for en reform af sundhedsvæsenet</b> .....	<b>150</b>
Bilag 1: KL - positionspapir .....	150
<b>3.6 Pædagogdimensionering – 2020-2021</b> .....	<b>159</b>
Bilag 1: Brev til KKR om indstilling til pædagogoptag.....	159
<b>3.7 Børnehus Nord – budget og takster for 2020</b> .....	<b>161</b>
Bilag 1: Bilag Børnehus Nord - objektiv finansiering 2020.....	161
Bilag 2: Bilag Børnehus Nord - budget 2020.....	163
<b>3.8 De fælleskommunale sekretariater – budget 2020 og regnskab 2019</b> .....	<b>165</b>
Bilag 1: Bilag Budget 2020 og regnskab 2019 for fælleskommunale sekretariater.....	165
<b>3.9 Proces for Nordjysk Socialaftale</b> .....	<b>168</b>
Bilag 1: Bilag proces for udarbejdelse af Nordjysk Socialaftale 2021-2022 .....	168

### **3.1 Masterplan for bæredygtig mobilitet**

UDKAST

# MASTERPLAN FOR NORDJYLLAND

FÆLLES OM BÆREDYGTIG MOBILITET



REGION NORDJYLLAND  
– i gode hænder

**KKR**  
NORDJYLLAND

December 2019

2040



## **MASTERPLAN FOR NORDJYLLAND**

### **Udarbejdet af:**

Region Nordjylland og KKR Nordjylland

### **Rådgivning og grafisk design:**

Urban Creators

### **Udgivelse 2020**

Tak til de nordjyske aktører, der har bidraget med input til denne masterplan.

# **Nordjylland står sammen**

Forord v. KKR formand og Regionsrådsformand.

**AFVENTER**

<b>1</b>	<b>Introduktion</b>	s. 4
<b>2</b>	<b>Nordjyllands udgangspunkt</b>	s. 11
<b>3</b>	<b>Tendenser og fremtidsperspektiver</b>	s. 16
<b>4</b>	<b>Vision for 2040</b>	s. 24
<b>5</b>	<b>Mål</b>	s. 28
<b>6</b>	<b>Mulighedsrum for fremtidens løsninger</b>	s. 32
<b>7</b>	<b>Strategiske indsatser og projekter</b>	s. 36



# **Introduktion**

## FREMTIDENS MOBILITET I NORDJYLLAND ER BÆREDYGTIG

Mobilitet for mennesker og varer er af afgørende betydning for regionens muligheder for vækst og udvikling, og for det liv, som leves i Nordjylland. Det er samtidig nødvendigt, at vi bevæger os i retning af en mobilitet, der er bæredygtig både miljømæssigt, socialt og økonomisk. På landsplan står transportsektoren for ca. 1/3 af CO<sub>2</sub>-udslippet - hvilket kalder på en målrettet indsats, hvis det nationale mål om at reducere Danmarks CO<sub>2</sub>-udledning med 70% i 2030 skal nås.

Megatendenser, som urbanisering, demografiske ændringer, klimaforandringer og en hastig teknologisk udvikling, skaber en række udfordringer både regionalt og globalt, men også helt nye muligheder for at arbejde målrettet med bæredygtig mobilitet.

# Regionale mobilitetsmål

For at favne fremtiden har vi i denne masterplan skabt en vision, hvor bæredygtig mobilitet er det naturlige valg for nordjyderne i 2040 og sat en række ambitiøse mål for at sikre god mobilitet for alle og dermed styrke sammenhængskraften i regionen.

### MÅL:

- 1. Forbedre fremkommeligheden og styrke opkoblingen til resten af Danmark og Europa.**
- 2. Styrke mobiliteten lokalt og udvekslingen mellem land og by.**
- 3. Forbedre trafiksikkerheden og sundheden, og mindske belastningen af miljø og klima.**

## BEHOV FOR DIFFERENTIEREDE LØSNINGER

Denne masterplan fokuserer på differentierede løsninger for fremtidens mobilitet, der matcher forskellige geogrfier og brugergrupperes behov. Der er ikke én løsning, der passer til alle, behovet for mobilitetsløsninger afhænger af, hvem du er og hvor du bor.

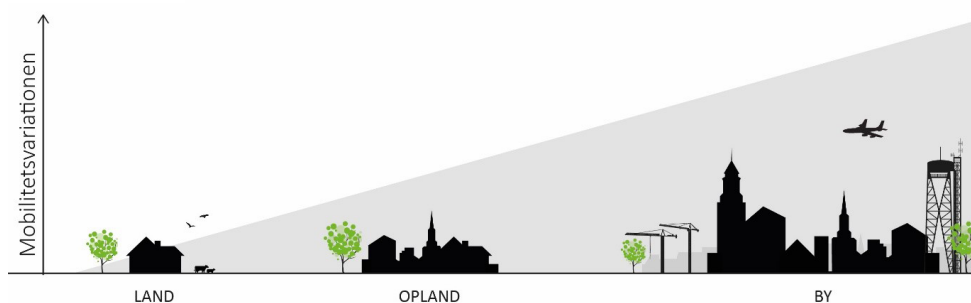
### PERSONLIG KONTEKST



### MOBILITET OPLEVES FORSKELLIGT I FORSKELLIGE FASER AF LIVET

Gennem livet har vi forskellige behov for mobilitet. I de tidlige og sene år er behovet typisk mindre end i de år, hvor vi er mere aktive, tager uddannelse og går på arbejde. Når der stiftes familie, betyder udfordringer omkring hente/bringe-situationer af børn, større indkøb, m.m., at mange vælger at anskaffe sig en bil, en større bil eller at anskaffe bil nummer to.

### GEOGRAFISK KONTEKST



### UDFORDRINGERNE ER FORSKELLIGE I BY OG LAND

Der er alt andet lige flere mobilitetstilbud i byerne end i landområderne. Mange har således andre muligheder end bilen til hverdagens transport i byerne, mens mange i landområderne kan have svært ved at undvære både bil et og to.

Nordjydernes afstande til job er steget fra 21,8 km til 25,5 km de seneste 10 år, ligesom omfanget af pendling over 50 km til arbejde er steget.

I store dele af Nordjylland kan hverdagens mobilitetsbehov i forbindelse med skole, fritidsaktiviteter og indkøb dog klares uden bil. I Jammerbugt Kommune har 70 % af indbyggerne fx under 1,5 km til en dagligvarebutik.

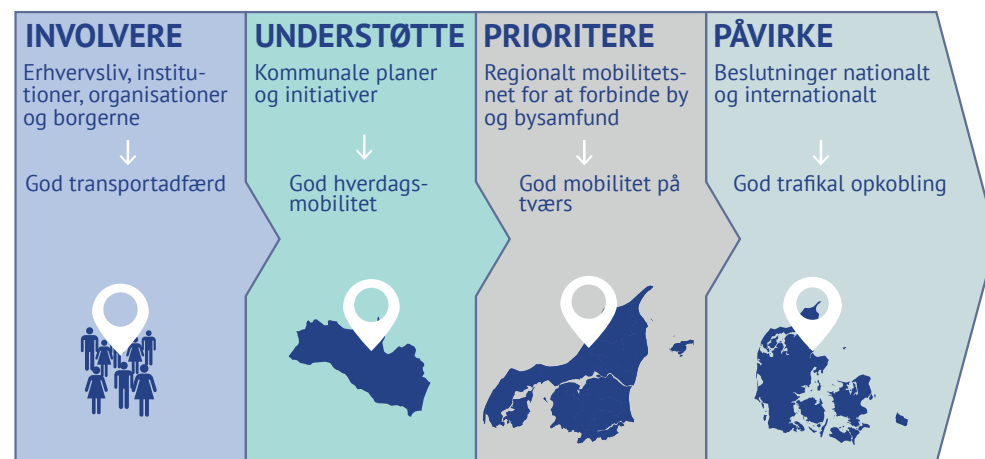


## DET NORDJYSKE PARTNERSKAB

Visionen og målene for bæredygtig mobilitet kan kun nås, hvis vi i Nordjylland arbejder sammen og bidrager, hvor vi hver især kan. Samarbejde og nytænkning er en af Nordjyllands styrker og indsatserne i denne masterplan bygger på dialog og samskabelse.

Samarbejdet om bæredygtig mobilitet i Nordjylland sker med fire forskellige afsæt, nemlig ved at:

- 1. Involvere det nordjyske erhvervsliv, institutioner, organisationer og borgerne** i konkrete løsninger og indsatser, som kan anspore til god transportadfærd og udnytte eksisterende infrastruktur og transportmidler stadig mere effektivt.
- 2. Understøtte kommunale planer og initiativer**, som sigter mod at skabe god og bæredygtig hverdagsmobilitet i regionens lokalsamfund.
- 3. Skabe god mobilitet mellem byer og bysamfund** i regionen. Som ansvarlig for den regionale bus- og togdrift vil regionen prioritere en bæredygtig, effektiv og stabil kollektiv trafik for at skabe vækst og gode livsvilkår i landsdelen.
- 4. Påvirke beslutninger** der handler om at sikre en god trafikal opkobling til resten af Danmark og Europa, og skabe gode vilkår for de transportmidler, som kan forbedre miljø, klima og sundhed. Såvel på internationalt som nationalt plan samt regionerne imellem.



Afsæt for det nordjyske partnerskab.



## RAMMEVILKÅR OG MULIGHEDER FOR FREMTIDENS LØSNINGER

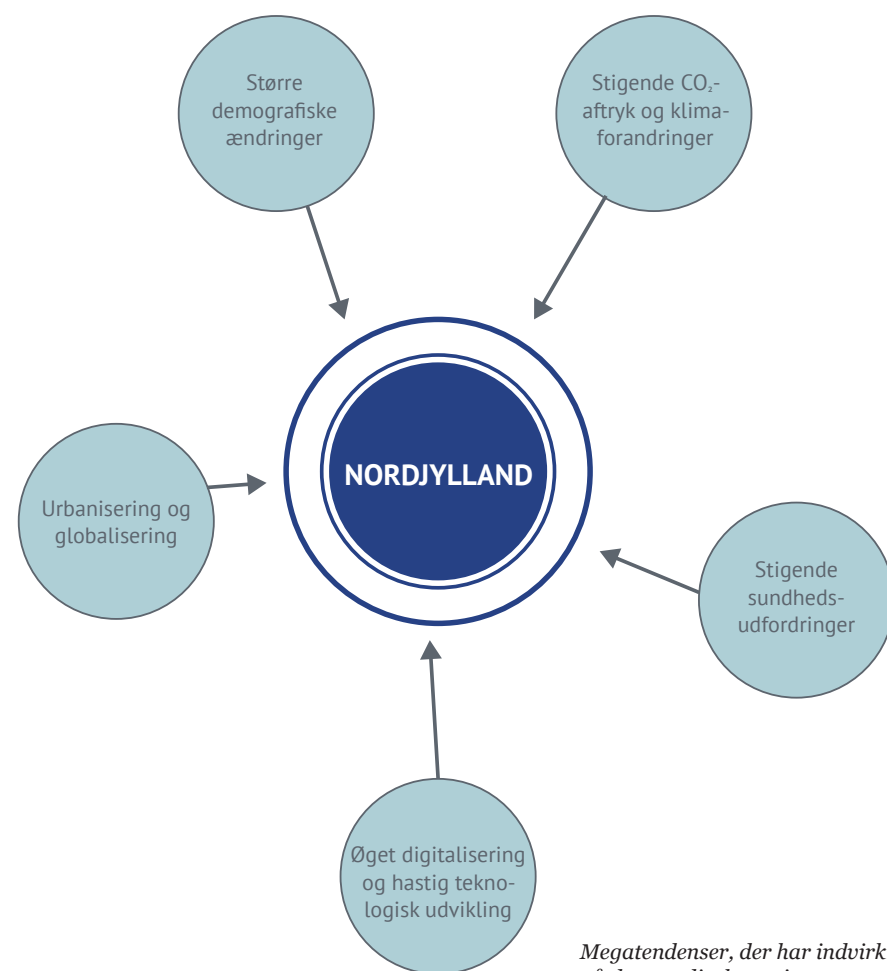
Der er behov for fysiske forbedringer i form af infrastrukturudbygninger for at nå målene for bæredygtig mobilitet og skabe rammerne for udvikling af Nordjylland, men investeringer i infrastruktur kan ikke stå alene. Vi skal også tænke i bedre og anderledes udnyttelse af vores infrastruktur.

En række tendenser herunder teknologiske nybrud, digitalisering og tilgang til data giver helt nye muligheder for at skabe fremtidens mobilitetsløsninger. Her er der behov for en innovativ og entreprenant tilgang til løsninger med bl.a. Aalborg Universitet og erhvervslivet som drivere.

Desuden ligger der store muligheder i at påvirke adfærden og få mere ud af de ressourcer, der er i dag. Det handler også om at udnytte kapaciteten i den eksisterende bilpark bedre gennem samkørsel og ikke mindst udnytte infrastrukturen optimalt fx gennem intelligente transportløsninger (ITS).

I udviklingen af ambitiøse løsninger for fremtidens bæredygtige mobilitet er det vigtigt, at politikerne i Nordjylland står sammen om at udfordre rammebetingelserne og påvirke lovgivningen på nationalt og internationalt niveau, hvor dette er nødvendigt.

Ved et kig ind i mulighedsrummet for fremtidens løsninger har vi valgt syv strategiske indsatser og en række handlinger, der skal sikre, at vi når visionen og målene for 2040.



*Megatendenser, der har indvirkning på den nordjyske region.*



# **Nordjyllands udgangspunkt**

Regionens geografiske rækkevidde er stor med ca. 140 km fra Thisted i vest til Læsø i øst og ca. 130 km fra Hobro i syd til Skagen i nord.

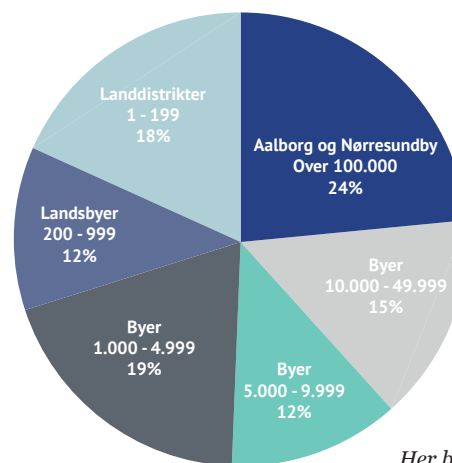
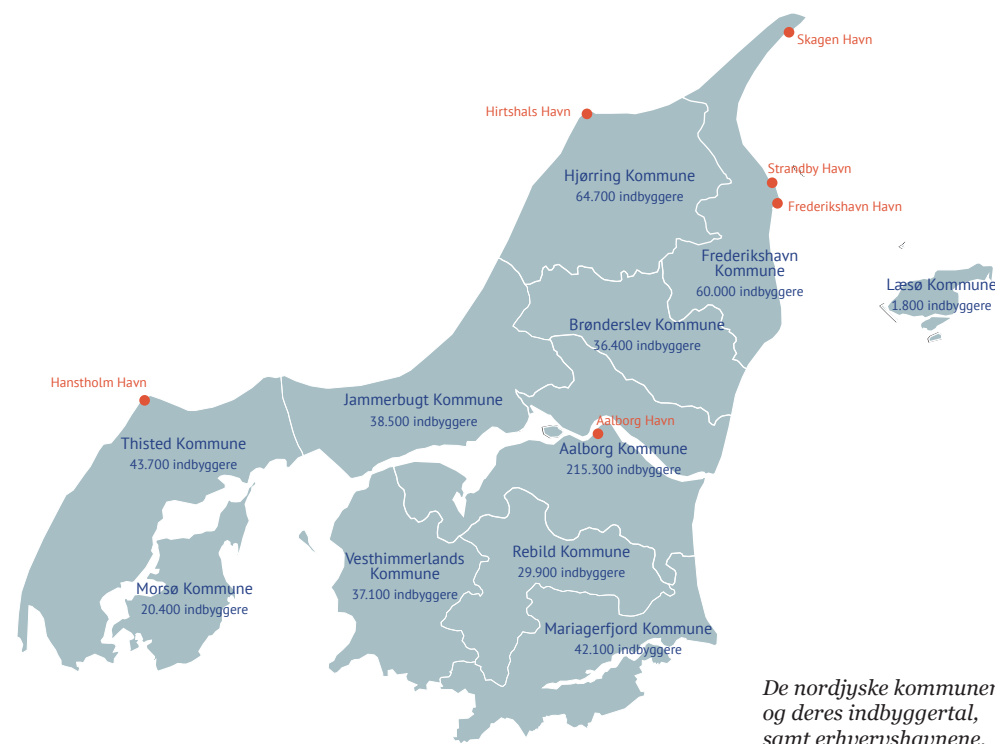
Nordjylland er præget af vand. Havet på to sider og Limfjorden, der skærer sig igennem landet, er naturmæssige aktiver, men betyder også, at den frie mobilitet nogle steder er begrænset.

Der er knap 590.000 indbyggere og 43 byer med over 2.000 indbyggere i Region Nordjylland. 30% bor i byer med under 1.000 indbyggere eller på landet.

Befolkningstallet i regionen har været let stigende i de senere år, men mindre end i resten af landet. Der er lidt færre i den erhversaktive alder i Nordjylland end i resten af landet.

Nordjylland er med 74 indbyggere/km<sup>2</sup> den tyndest befolkede af de danske regioner.

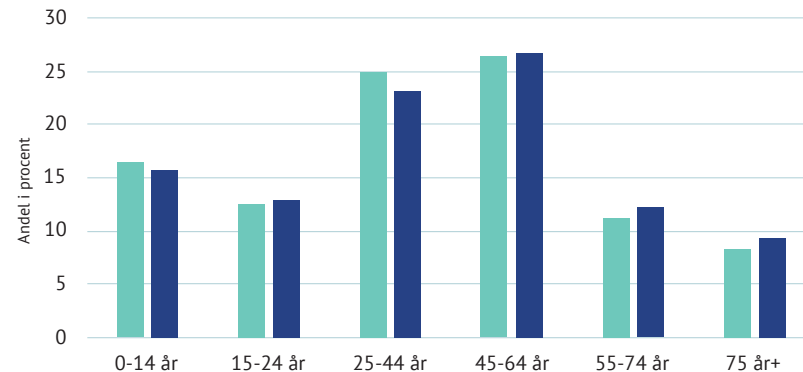
Se flere data om mobiliteten i Nordjylland på [Region Nordjyllands hjemmeside](#)



## NORDJYDERNE ER BOSAT MEGET FORSKELLIGT

Her bor nordjyderne fordelt på bystørrelser.

## ALDERSSAMMENSÆTNING 2019 IFT. LANDSGENNEMSNITTET



Alderssammensætning i Nordjylland ift. resten af landet.

### VELFUNDERENDE BUS OG TOGDRIFT

	Kollektivt hovednet	Kollektivt hoved- og lokalnet
Max 500 m	40 %	74 %
Max 2 km	63 %	91 %

Både bus- og togtrafikken vokser i Nordjylland. Aalborgs by- og metrobusser transporterer omtrent halvdelen af passagererne i den kollektive trafik, mens regional- og lokalruterne står for resten.

91% af nordjyderne har adgang til den kollektive trafiks hoved- eller lokalnet indenfor to km. På hovednettet er der minimum én afgang i timen fra kl. 05-23 på hverdage, kl. 08-23 på lørdag og kl. 09-23 på søndage.

# 600.000

UGENTLIGE PASSAGERER  
I DE NORDJYSKE BUSSER

# 26.000

UGENTLIGE PASSAGERER I DE  
NORDJYSKE REGIONALTOG

Togruten mellem Aalborg og Frederikshavn er den mest punktlige togforbindelse i Danmark. I 2018 var et gennemsnit på 89,4% af passagerne fremme til tiden.

# 16.000

UGENTLIGE PASSAGERER  
PÅ LOKALBANERNE  
MOD HIRTSHALS,  
SKAGEN OG I THY

## NORDJYDERNE ER MOBILE

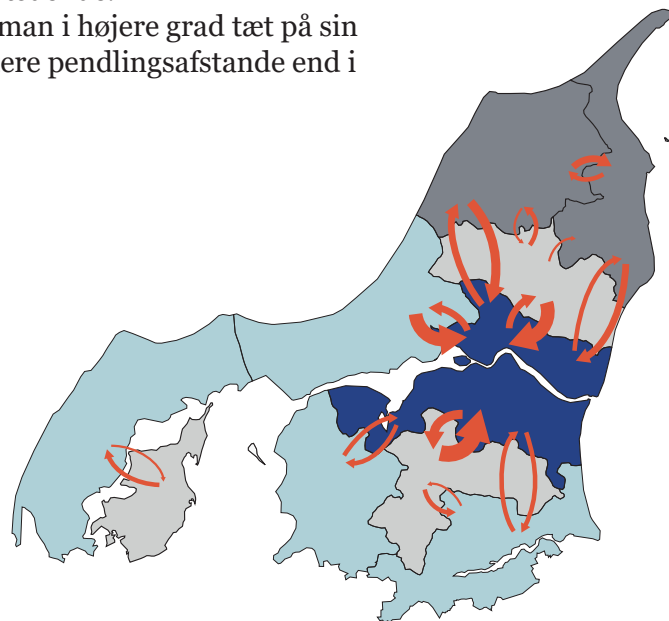
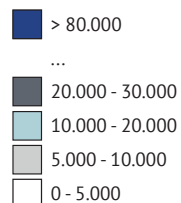
Nordjyderne pendler i gennemsnit 25,5 km hver vej, og det er lidt længere end gennemsnitsdanskeren med 21,8 km. Aalborg er det største arbejdskraftopland i regionen. Der er yderligere otte relativt selvstændige arbejdskraftoplande med Thisted, Frederikshavn og Hobro, som de mest fremtrædende.

I Thy og på Mors arbejder man i højere grad tæt på sin bopæl og har markant kortere pendlingsafstande end i resten af regionen.

Antal pendlerture mellem kommunerne

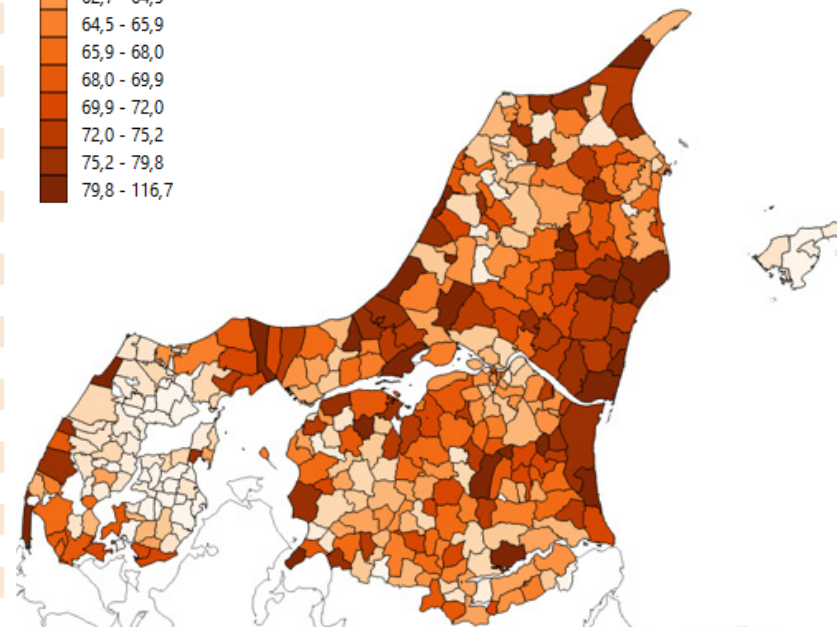
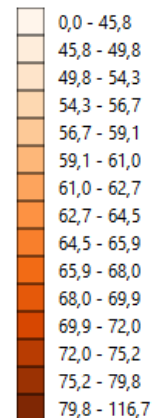


Antal pendlerture internt i kommunen



Pendlingsmønstre i og mellem kommunerne (2017).

Pendlingsafstand i kilometer



Gennemsnitlig pendlingsafstand per beskæftiget på sogneniveau (2016).

## BILEN BIDRAGER VÆSENTLIGT TIL GOD MOBILITET

Forskellen i brugen af transportmidler er stor i Nordjylland. Henholdsvis 53% og 56% af korte ture i Læsø og Aalborg Kommune sker med bil, mens det i Morsø Kommune gælder 78% af turene.

Bilejerskabet pr. 1000 indbyggere varierer tilsvarende fra 41% i Aalborg til 64% i Morsø Kommune.

I Frederikshavn Kommune sker 13% af turene på cykel, mens det i Vesthimmerland gælder 5% af turene.



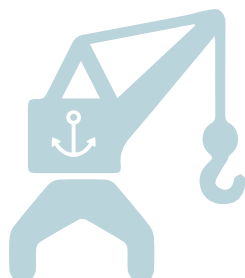
87%

8%

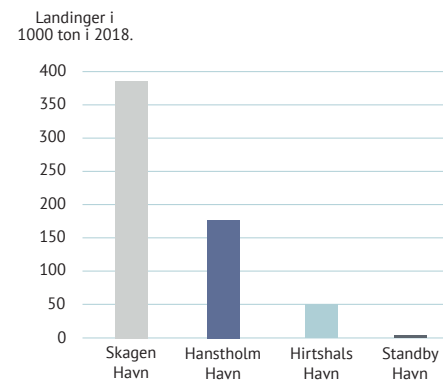
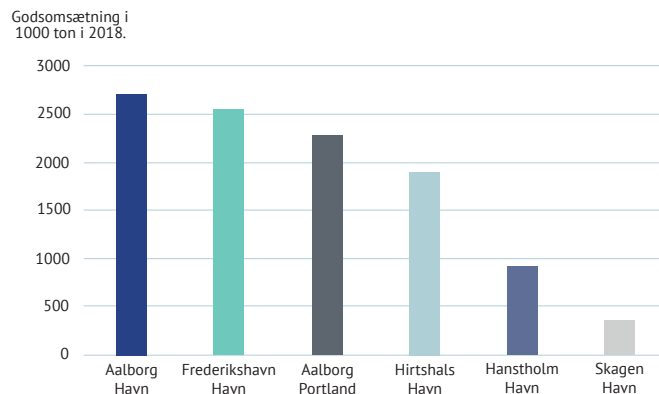
5%

Nordjyderne transporterer sig primært med bil, målt på kilometer.

## NORDJYSKE HAVNES GODSOMSÆTNING



Nordjyske havnes godsomsætning 2018 (1000 ton). Landinger af fisk indgår ikke i denne opgørelse.  
Kilde: Danmarks Statistik



Landinger af fisk i nordjyske havne 2018 (1000 ton).

Kilde: Region Nordjylland

## ERHVERVSLIVET ER AFHÆNGIG AF GOD MOBILITET OG DIGITAL INFRASTRUKTUR

Der er flere virksomheder inden for landbrug, fiskeri og industri i Nordjylland end i resten af landet. Derfor er godstransport og adgang til transportkorridorer vigtig for erhvervslivet i Nordjylland. 93% af indenlandsk gods transporteres med lastbil. Samtidig er de nordjyske havne vigtige knudepunkter for forbindelser til især Sverige og Norge, for containertrafik og for fiskeri.

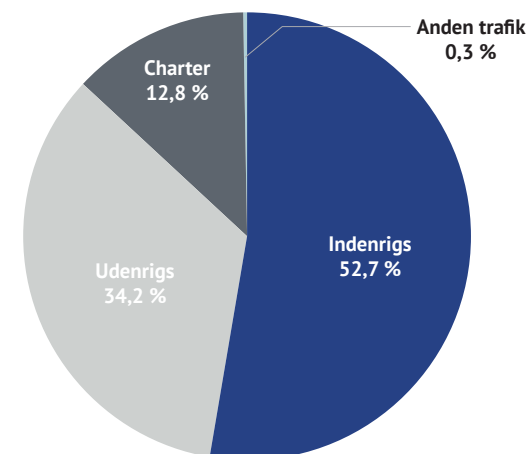
Nordjyderne oplever i særlig grad, at fremkommeligheden er reduceret i Limfjordkrydsningen ved Aalborg. Det er primært pendlere, der oplever reduceret fremkommelighed.

Nordjyske virksomheder har generelt lavere hastigheder på deres internet end i resten af landet. 85 % af de nordjyske boliger og virksomheder har adgang til højhastigheds-bredbånd, men især uden for de større byer er dækningen mindre god.



Pendlingsstrømme.

## FLYTRANSPORT UD AF REGIONEN



Passagerfordeling for Aalborg Lufthavn.

Aalborg Lufthavn ligger midt i landsdelen og giver nordjyderne gode flymuligheder indenrigs og udenrigs.

I 2018 fløj 1,61 mio. passagerer til eller fra Aalborg Lufthavn, hvilket var en vækst på 6% ift. året før og 54% flere end for 10 år siden. Lufthavnen har afgørende betydning særligt ift. adgang til hovedstaden og til internationale netværk.





## SUNDHEDSGEVINSTEN VED AT CYKLE 20% MERE I NORDJYLLAND

Aktiv transport bidrager til den almene sundhedstilstand. Hvis flere borgere cykler og går mere, vil der komme en sundhedsgevinst som følge af færre sygedage, færre udgifter til behandling af livstilssygdomme m.m.

20% flere cyklede km svarer til, at hver nordjyde cykler 200 m mere hver dag eller cykler en tur på 3 km hver anden uge.

Samfundsmæssig besparelse af 10% færre trafikuheld:

# 502 mio. kr. pr. år

Det var en ubehagelig oplevelse for hver af de 661 nordjyder, som blev skadet i et trafikuheld i 2018. Det var samtidig en samfundsmæssig udgift. Ved at investere i bedre trafiksikkerhed og dermed færre uheld, vil der blive færre udgifter til ambulance, sygehus, tabte arbejdsdage og efterfølgende rehabilitering. Bare i Nordjylland kan der spares 502 mio. kr. årligt ved, at antallet af uheld med personskade reduceres med 10%.

Hvordan oplever du *samlet set* dine muligheder for at komme fra A til B?



7,74

Byer

1959

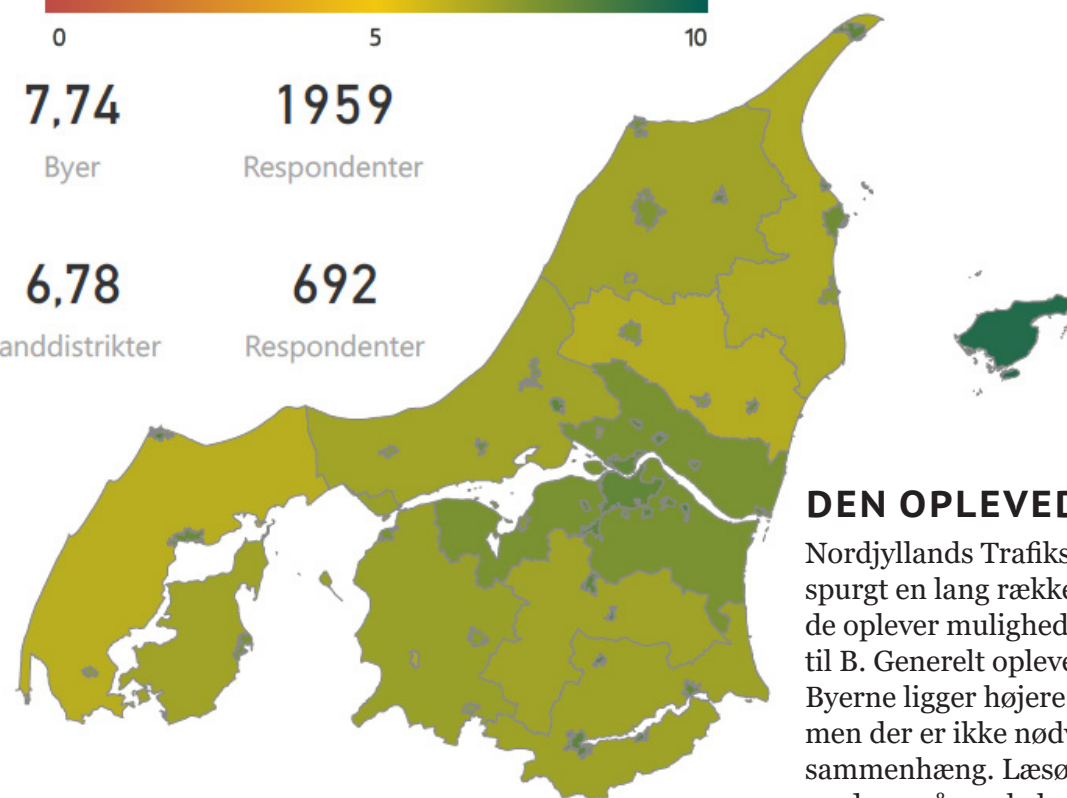
Respondenter

6,78

Landdistrikter

692

Respondenter

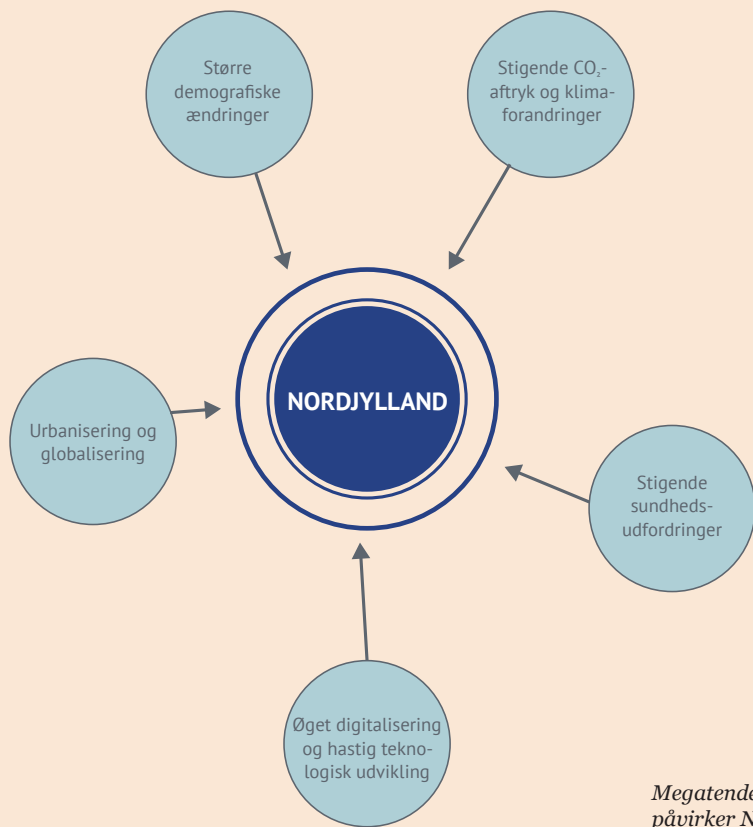


## DEN OPLEVEDE MOBILITET

Nordjyllands Trafikselskab (NT) har spurgt en lang række nordjyder, hvordan de oplever muligheden for at komme fra A til B. Generelt oplever de en god mobilitet. Byerne ligger højere end landdistrikterne, men der er ikke nødvendigvis en sammenhæng. Læsø er fx højdespringer med 9,3 på en skala fra 0 til 10, mens Farsø og Vrå ligger med hhv. 6,4 og 6,7.



# **Tendenser og fremtidsperspektiver**



Megatendenser, der påvirker Nordjylland.

## ET LANGSIGTET PERSPEKTIV PÅ MOBILITET I NORDJYLLAND

Denne masterplan sigter frem mod 2040. At se på tendenserne i samfundet hjælper til at se på mobilitetsbehovet i et langtids perspektiv og på de udfordringer, der er forbundet med udviklingen. Men, det giver også indsigt i de muligheder, som fx ny teknologi åbner for.

På de følgende sider er opsummeret de udfordringer, som mobilitetsindsatsen i denne masterplan skal være med til at imødegå og en beskrivelse af de teknologiske muligheder.

Tendenserne er uddybet på [Region Nordjyllands hjemmeside](#)



Urbanisering og globalisering



E-handel



Land og by



Sundhed



Klimaforandringer



Demografiske ændringer



Førerløse køretøjer



Flere fritidsrejser



Mikromobilitet

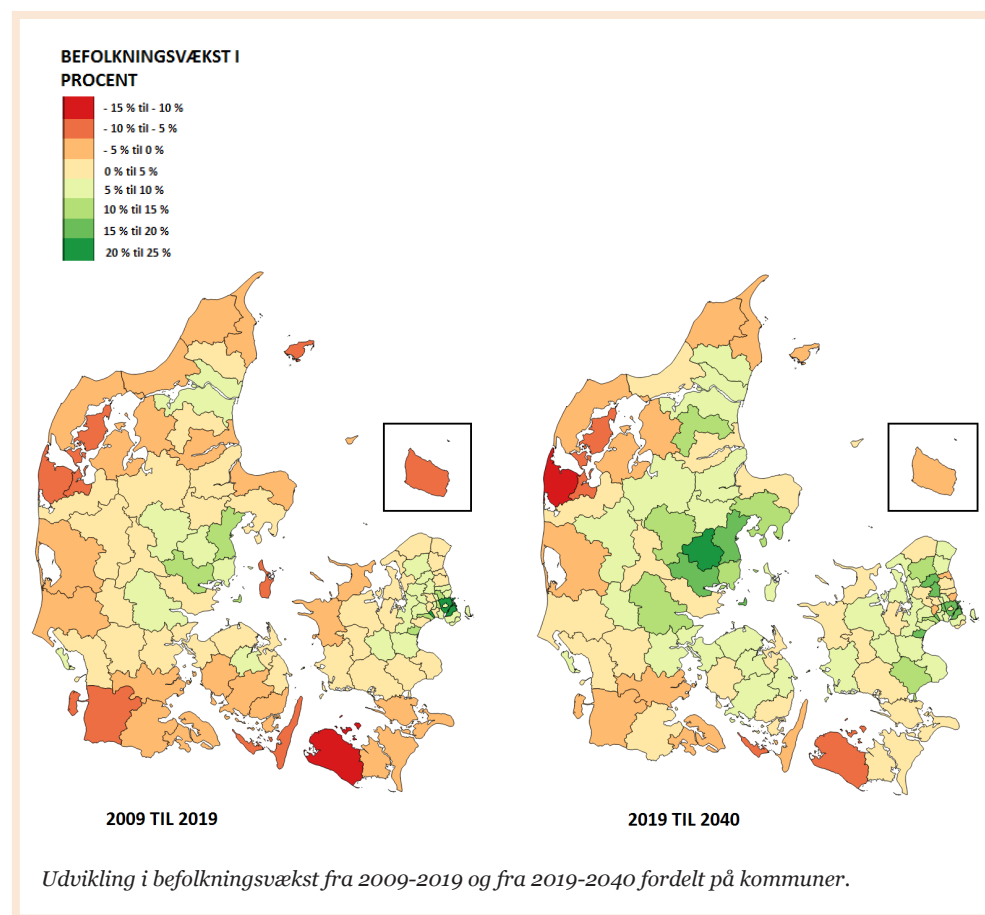
Udfordringer - i dag og i fremtiden.

## UDFORDRINGER - I DAG OG I FREMTIDEN



### Urbanisering og globalisering

Befolkningsvæksten i og omkring de større byer i hele landet fortsætter. I Nordjylland er det Aalborg, der driver befolkningsvæksten, men der er også fremgang i Brønderslev og Rebild kommuner. Frem mod 2040 viser prognosen, at væksten i Aalborg fortsætter, og oplandskommunerne Brønderslev og Rebild vil få en øget befolkningsvækst – øvrige kommuner vil ifølge prognosen opleve et mindre fald i befolkningen på ca. 5%. Sammen med en forventet øget velstand vil trængslen stige i og omkring de større byer, heriblandt Aalborg og dens forstæder, hvis den nuværende transportadfærd fortsætter. Dette gælder i særdeleshed for fjordkrydsningen. Men også i de mellemstore byer som Hjørring og Frederikshavn forventes der et øget pres på kapaciteten på de centrale dele af vejnettet. Behovet for effektiv kollektiv transport, gang og cykeltransport bliver endnu større i fremtiden, da der bliver kamp om pladsen i de større byer.





### Land og by

En udfordring, forbundet med det faldende indbyggertal udenfor de større byer, er at sikre et godt mobilitetstilbud i disse områder som alternativ til privatbilen. Urbaniseringen vil desuden øge behovet for at styrke udvekslingen mellem land og by – det skal fortsat være muligt at bo i landdistrikter og bruge byen eller arbejde i byen. Men det er også vigtigt at understøtte byboernes adgang til natur og aktiviteter i landdistrikterne. Faldende befolkning udenfor byerne reducerer det økonomisk grundlag for busruter og bredbåndsdækning.



### Klimaforandringer

Transportsektoren i Danmark står for ca. 1/3 af danskernes CO<sub>2</sub>-udledning og har ikke formået at skabe samme reduktioner som fx energisektoren (kilde: Concito).

Klimaforandringerne sætter øget fokus på den grønne omstilling, klimatilpasning og reduktion af CO<sub>2</sub>-udslippet for transportsektoren. Udfordringen er, at denne omstilling tager tid og kræver finansiering.



### Førerløse køretøjer

Det er usikkert, hvornår førerløs privatbilisme bliver udbredt i Danmark, men formentligt først omkring år 2040. Udfordringen er her, hvordan den nye teknologi indføres i trafiksystemet. Der er derfor behov for, i de kommende år, at følge udviklingen og forberede trafiksystemet i forhold hertil.



### Mikromobilitet

Mikromobilitet er betegnelsen for transport med de små transportmidler. I daglig tale henviser begrebet oftest til de elektriske løbehjul, segways, longboards, m.m., men begrebet omfatter også andre mindre transportmidler såsom cykler, almindelige løbehjul, små elektriske biler, m.m. Mikromobilitet skaber nye muligheder med miljøvenlig transport på de korte ture. Men der er også en række udfordringer i forhold til trafik-sikkerhed og indpasning i byrummet. De små transportmidler skal som en del af en forsøgsordning køre på cykelstierne, men de kører med forskellig hastighed, har forskellig bredde, længde, m.m.



### Sundhed

Nordjydernes sundhedstilstand er blevet dårligere indenfor de seneste år. Det skyldes særligt usunde kostvaner og manglende fysisk aktivitet. Undersøgelser viser, at 22,1 % af nordjyderne er fysisk inaktive og 19,4 % er svært overvægtige.

At gøre de aktive transportformer mere attraktive kan være med til at imødegå denne udfordring.

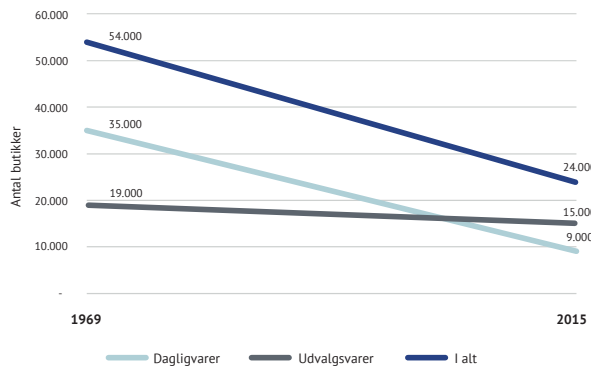
Ses der på det mentale helbred er de største udfordringer blandt de yngre aldersgrupper. Næsten hver fjerde kvinde mellem 16-24 år oplever således et dårligt mentalt helbred, og hver sjette kvinde i denne aldersgruppe føler sig ensomme. Et godt mobilitetstilbud til alle, er vigtigt for at kunne deltage i aktiviteter, og dermed bidrage til at mindske risikoen for ensomhed blandt de unge.



## E-handel

Omfanget af e-handel stiger fortsat, og der bliver færre fysiske butikker. Det betyder dels, at folk skal køre længere for at komme til en fysisk butik, og der bliver færre mødesteder i lokalsamfundene. I nogle jyske kommuner som Vesthimmerland og Morsø er antal fysiske butikker faldet med mere end 20% på otte år.

Den stigende e-handel kan øge kørslen med varebiler særligt i de større byer.



Udviklingen i antal fysiske butikker i Danmark (1969-2015) samt i Nordjylland. (Kilde: Dansk Erhverv)

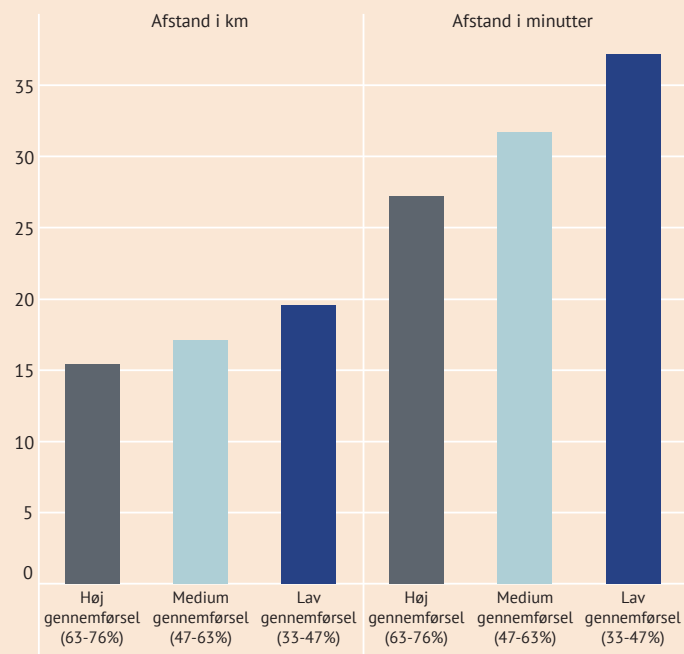
KOMMUNE	2008	2016	UDVIKLING I PROCENT
Brønderslev	164	152	-7,3
Aalborg	962	887	-7,8
Thisted	269	240	-10,8
Jammerbugt	213	189	-11,3
Frederikshavn	421	365	-13,3
Hjørring	382	326	-14,7
Rebild	117	98	-16,2
Mariagerfjord	245	197	-19,6
Vesthimmerland	199	158	-20,6
Morsø	129	101	-21,7
Læsø	18	13	-27,8



## Demografiske ændringer

I 2040 vil andelen af befolkningen over 75 år være steget fra 9% til 15%. De ældre er væsentlig mere mobile i dag, hvor langt flere har kørekort i en senere alder. Den nye generation af ældre er også mere rutinerede bilister (har haft kørekort siden ungdommen) og har bedre helbred og funktionsevne end tidligere. Det er imidlertid en udfordring at skabe god mobilitet for de ældre, der ikke har mulighed for at køre bil og samtidig stadig har et mobilitetsbehov. De ældre kan også ses som en ressource, da flere er friske i mange år efter tilbagetrækning fra arbejdsmarkedet.

Store årgange, der går på pension afløses af mindre årgange på arbejdsmarkedet. Dette forventes at betyde større konkurrence om arbejdskraften. God adgang til veluddannet arbejdskraft, nærhed til uddannelses- og forskningsinstitutioner, attraktive omgivelser og en god trafikal opkobling vil derfor være vigtig. Bl.a. som diagrammet på næste side viser, har afstanden både i tid og kilometer betydning for gennemførselsprocenten på ungdomsuddannelser.



Afstand til samt gennemførelsesprocent af ungdomsuddannelser. (Kilde: Danske Regioner på baggrund af Transportvaneundersøgelsen (2015))



### Flere fritidsrejser

Turisme er et vigtigt erhverv i Nordjylland med fremgang siden 2013. For at understøtte turismen skal der skabes god mobilitet til attraktioner og et robust vejnet i alle sæsoner. Men også nordjyderne foretager mange fritidsrejser, som mobilitetsindsatsen skal understøtte.



## TEKNOLOGISKE MULIGHEDER I DAG OG I FREMTIDEN



### Grønne drivmidler

Elcykler stiger i popularitet og har lang rækkevidde.

Elcyklen er derfor et godt alternativ til de mellemlange distancer, ligesom de nye hurtigere 45 km-elcykler vil kunne give bedre mobilitet fx mellem byer i landområderne.

Elbiler forventes at vinde frem i takt med, at batteriteknologien bliver bedre, bilerne billigere og ladeinfrastrukturen i Danmark mere udbredt. Også elfærger benyttes i ind- og udland med succes på korte overfarter, hvilket er relevant i en nordjysk kontekst.

Busser overgår til grønne drivmidler i takt med, at der indgås nye kontrakter med vognmænd. Der arbejdes for grønnere drivmidler i eksisterende tog, og der pågår en elektrificering af jernbanens hovednet. Der gennemføres i Nordjylland forsøg med elbusser og brintbusser.



### Havne og lufthavne

Nordjylland byder på en velfungerende lufthavn og veldrevne havne, hvilket rummer store potentialer for hele regionen. Trængsel for godstransporten på veje og jernbaner kan betyde, at især løsninger til søs vil vinde frem. Udvikling inden for brændstof til fly kan også gøre flytrafikken mere bæredygtig.



### Mobilitetsabonnement

Mobilitetsabonnementer som 'Mobility As A Service' kan få nogle til at droppe privatbilen. NT er allerede godt i gang med at udvikle et koncept gennem MinRejseplan, ligesom FDM sammen med Aarhus Kommune arbejder med en løsning der

har bilisterne som målgruppe. Et abonnement på hele mobilitetsbehovet med brug af kollektiv trafik og deling af biler og cykler, har således stort potentiale ift. bæredygtig transport.



### Telemedicin

Telemedicin er en fællesbetegnelse, der dækker over forskellige typer sundhedsydelser, der bliver leveret digitalt og over afstand. Telemedicin indgår i sundhedsvæsnets planer særligt for kronisk syge patienter. Dele af behandling, opfølgning og kontrolbesøg kan ved brug af IT-systemer og videomøder erstatte et fremmøde på sygehuset. Hermed sparer både læge og patient tid samtidig med, at der opnås bedst mulig behandling - også i yderområderne.



### Delt transport og nye forretningsmodeller

Delekoncepter er i vækst og kan på sigt blive et reelt alternativ til den individuelle privatbil og dermed bl.a. reducere behovet for parkeringspladser og nedbringe transportspild. Bilproducenter, it-virksomheder og udbydere af delebil- og samkørselstjenester indgår alliancer og arbejder med nye mobilitetskoncepter. Fælles for mange af de nye mobilitetskoncepter er, at de er baseret på en forretningsmodel, der kræver en stor befolkningstæthed. Med en fjerdedel af regionens indbyggere bosiddende i Storaalborg er der potentiale for, at delebilisme og samkørsel kan opnå en større udbredelse, hvis incitamentet øges, og det dermed ikke kan betale sig at eje egen bil. I regionens yderområder udnyttes sammenhængskraften i de mindre byer til i stigende grad at afprøve deletjenester i lands-



byerne, ligesom der etableres samarbejder mellem offentlige transportselskaber og samkørselstjenester i form af fx Plustur, der afprøves i Nordjylland i disse år.



### **Digitalisering**

Den digitale infrastruktur udvikler sig hurtigt i disse år. Den voldsomt øgede hastighed i 5G-netværket giver helt nye muligheder for at arbejde med intelligente transportsystemer og trafikoptimering. Automatiseringen af køretøjer kræver også større og større datamængder, hvilket på sigt vil forudsætte et sikkert og pålideligt digitalt netværk. Hurtigere bredbånd giver bedre rammer for at arbejde hjemmefra. Dog viser undersøgelser, at særligt den yngre generation oplever det fysiske møde på arbejdspladsen som meget værdifuldt. Det er derfor usikkert, hvor mange ture i bil, der kan spares ved hjemmearbejdspladser.



### **ITS**

Intelligente transportsystemer benyttes allerede i vid udstrækning i dag. Teknologierne er i hastig udvikling, og det må forventes at data, der i dag er bagudrettet, i højere grad bliver i realtid, og at allerede udviklede løsninger bliver mere udbredt og får en mere direkte interaktion med den enkelte trafikant og transportmiddel. Den store udfordring bliver at behandle og udnytte data på en effektiv måde.



### **Bedre busser og tog**

Førerløse busser kan på længere sigt give driftsøkonomiske besparelser og sikre et bedre og mere fleksibelt mobilitetstilbud.

Her er Nordjylland allerede i front bl.a. forsøg med en førerløs bus, der integreres i stisystemet i Aalborg Øst. Den regionale togdrift i Nordjylland øger desuden mulighederne for at styrke sammenhængen mellem flere transportformer.



### **Førerløse biler**

Førerløse biler som del af en samlet mobilitetsservice er på vej og kan blive endnu et supplement til privatbilen samt reducere behovet for parkeringspladser inde i byerne. Førerløse lastbiler har et potentiale bl.a. i forhold til udnyttelse af vejenes kapacitet.



### **Droner og robotteknologi**

Droner og robotter kan i fremtiden bringe varer og services til borgere – bl.a. i yderområder. Persondroner vil også blive udviklet indenfor masterplanens levetid (2040), men forventes ikke at blive så udbredt, at det kan løse trængselsproblemerne i byerne.



### **Nye godstransportskoncepter**

Digitalisering samt datadrevne og intelligente forsyningskæder giver nye muligheder for optimering inden for produktion, oplagring, logistik og levering. Samtidig ses der en tendens til, at erhvervslivet har større og større fokus på at undgå forsinkelser som følge af trængsel, og lokaliserer sig med dette for øje. Der er også tendenser i retning af, at kunderne i stigende grad efterspørger skræddersyede produkter. Det vil kræve hurtig og fleksibel logistik og kan betyde mere decentral produktion og hurtigt skiftende forsyningskæder.

# 4 Vision for 2040

*VISION FOR BÆREDYGTIG MOBILITET*

Nordjylland er en attraktiv bosætnings-, erhvervs- og turismeregion, hvor grønne transportformer er det naturlige valg.

Her står borgere, erhvervsliv og politikere sammen om udviklingen af en bæredygtig mobilitet, der styrker lokale, regionale og globale potentialer og sikrer, at alle kan blive en del af fællesskabet.

## **BÆREDYGTIG MOBILITET FOR FREMTIDEN**

Vi ønsker at skabe grundlaget og rammerne for en god og bæredygtig mobilitet, der gør det muligt for mennesker og varer at bevæge sig rundt på landet og i byen. Bæredygtighed handler derfor både om det miljømæssige, sociale og økonomiske aspekt.

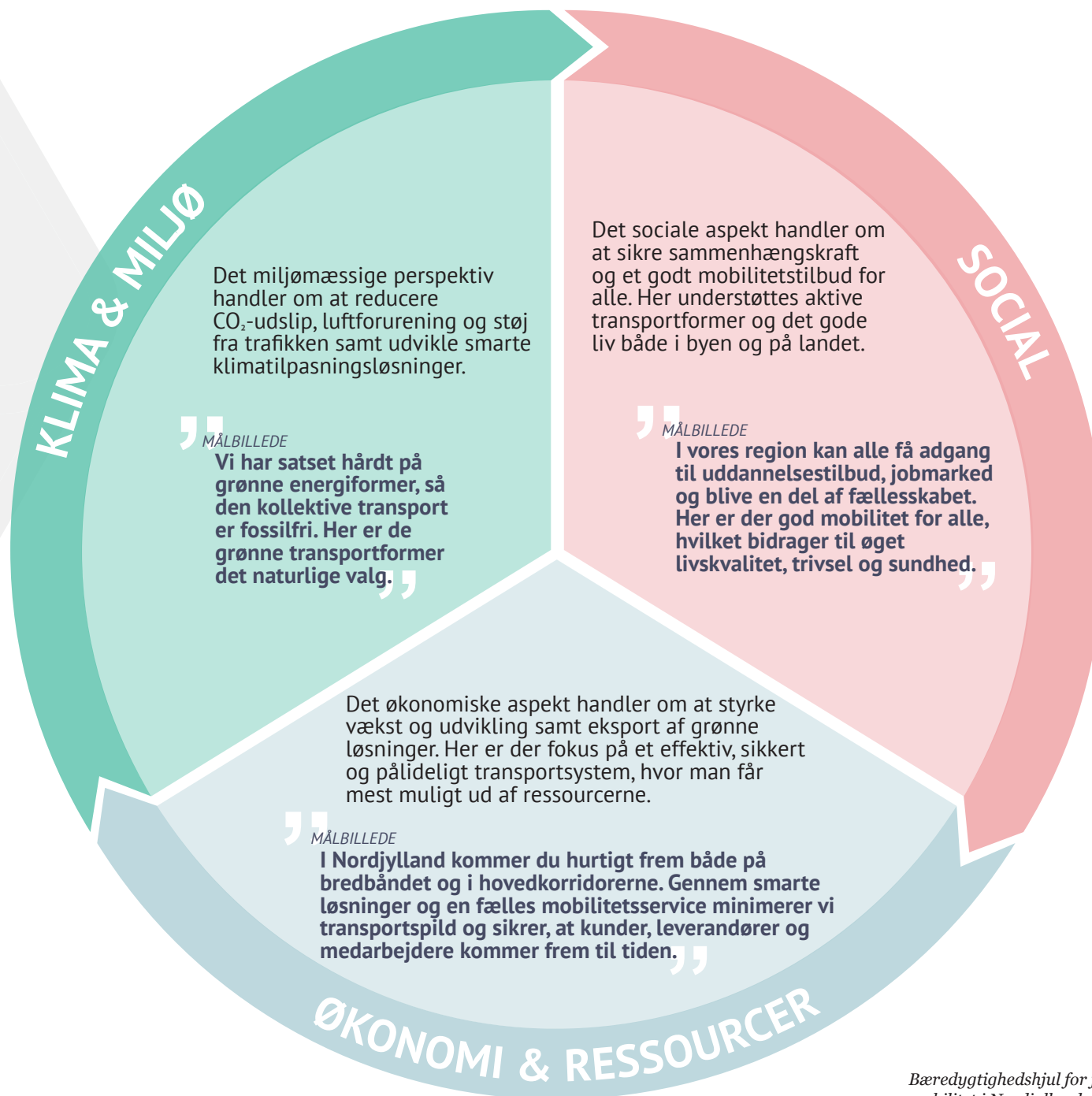
Borgere og virksomheders transportvalg har stor betydning for klimaet og miljøet. Her er der fokus på at gøre grønne transportformer - fx gang, cykel, mikromobilitet, biler på grønne drivmidler, deletransport og kollektiv transport - til det naturlige valg. Her er der særligt fokus på de aktive transportformer som gang og cykel, da de også bidrager til øget sundhed.

Den fremtidige bæredygtige mobilitet skal understøtte sammenhængskraften i regionen, hvor alle har adgang til et attraktivt mobilitetstilbud.

Det skal være nemt at komme på arbejde, til uddannelse eller deltage i sociale, fritids- eller ferieaktiviteter samt til at få transporteret varer.

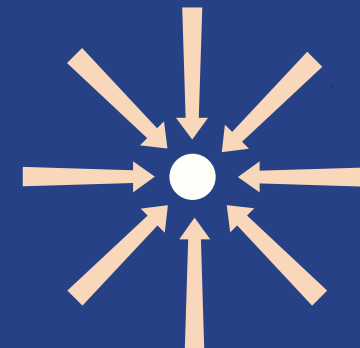
Mobilitet handler også om økonomisk ansvarlighed blandt andet ved at udnytte ressourcerne optimalt og sikre en effektiv, sikker og pålidelig infrastruktur.





5

**Mål**



## Mål:

- 1 **FORBEDRE FREMKOMMELIGHEDEN OG STYRKE OPKOBLINGEN TIL RESTEN AF DANMARK OG EUROPA.**
- 2 **STYRKE MOBILITETEN LOKALT OG UDVEKSLINGEN MELLEMLAND OG BY.**
- 3 **FORBEDRE TRAFIKSIKKERHEDEN OG SUNDHEDEN, OG MINDSKE BELASTNINGEN AF MILJØ OG KLIMA.**

## FN'S VERDENSMÅL OG DEN REGIONALE INDSATS

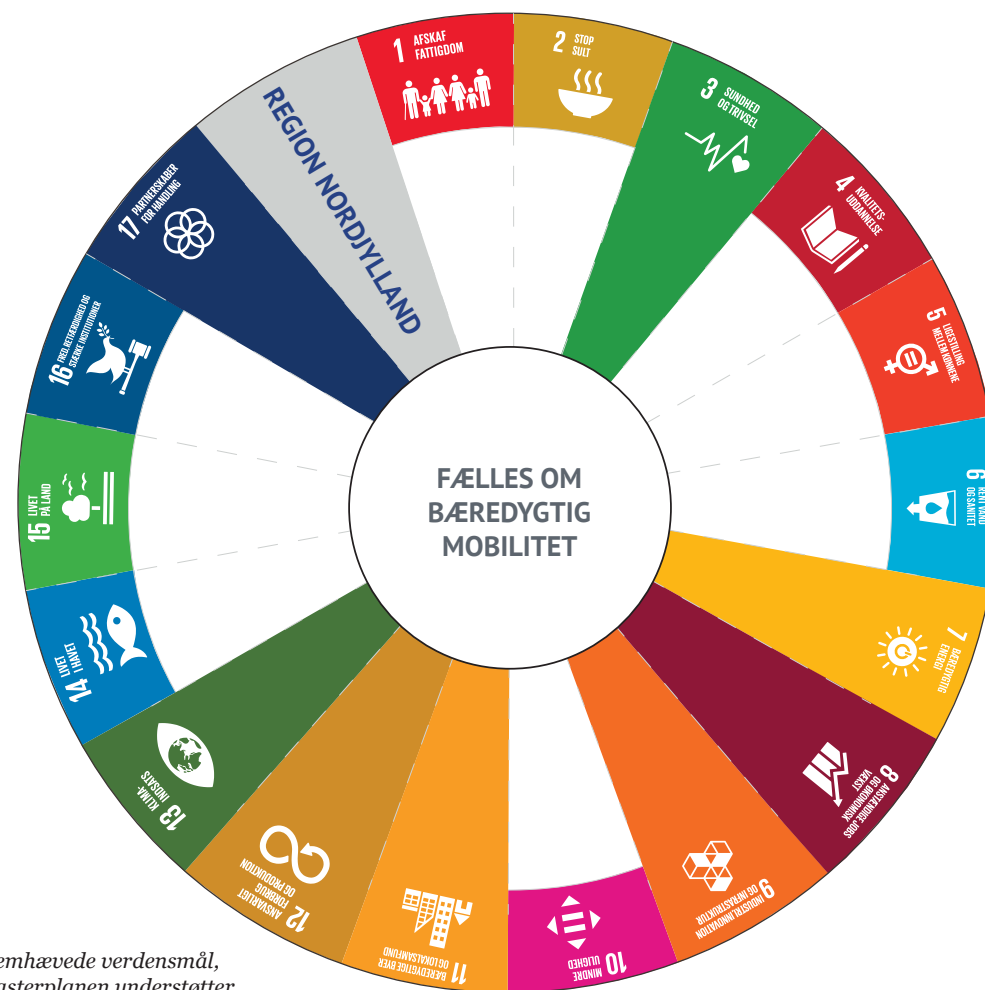
I Region Nordjylland arbejder vi ikke kun for en bæredygtig udvikling lokalt og regionalt, men bidrager også til den nationale CO<sub>2</sub>-målsætning og tager de globale udfordringer alvorligt.

Gennem de strategiske indsatser i denne masterplan understøtter vi otte af de 17 verdensmål - som beskrevet på modsatte side.

FN's 17 verdensmål tager udgangspunkt i de globale udfordringer og bidrager til at styrke en bæredygtig udvikling på verdensplan. Målene er tiltrådt af alle FN's medlemslande og udgør en fælles retning og referenceramme for den globale indsats på en række områder. De 17 verdensmål er opdelt i 169 delmål, herunder blandt andet delmål 11.2, der handler om adgangen til bæredygtigt transport.



”Delmål 11.2: Inden 2030 skal der skabes adgang for alle til sikre, tilgængelige og bæredygtige transportsystemer til en overkommelig pris. Trafiksikkerheden skal forbedres bl.a. ved at udbygge den kollektive trafik med særlig hensyn til behov hos sårbare befolkningsgrupper, kvinder, børn, personer med handicap og de ældre.”



Verdensmålshjulet med de otte fremhævede verdensmål, som de strategiske indsatser i masterplanen understøtter.





### **Sikre et sundt liv for alle og fremme trivsel for alle aldersgrupper**

Uanset alder, indkomst og geografisk placering skal det være muligt for alle at leve et sundt liv. I en mobilitetskon- tekst er det derfor relevant at sørge for at alle befolknings- grupper kan have en selvstændig transport, at de offent- lige transporttilbud understøtter god mobilitet for alle, og at fysisk aktivitet underbygges ved at gøre rekreative områder og -forbindelser attraktive.



### **Sikre at alle har adgang til pålidelig, bæredygtig og moderne energi til en overkommelig pris**

Samarbejde om ren energi og teknologi, herunder ved- varende energi, energieffektivitet og avanceret og renere teknologi indenfor fossile brændstoffer, og arbejde for at fremme investeringer i el-ladeinfrastruktur.



### **Fremme vedvarende og bæredygtig økonomisk vækst, produktiv og fuld beskæftigelse samt anstændigt arbejde til alle**

Afkoble økonomisk vækst fra miljøforringelse. Udforme og gennemføre politikker, der fremmer bæredygtig pro- duktion og turisme, som skaber arbejdspladser og frem- mer lokal kultur og produkter.

Sikre at andelen af unge, der ikke er i beskæftigelse eller under uddannelse reduceres væsentligt.



### **Bygge robust infrastruktur, fremme bæredygtig industrialisering og understøtte innovation**

Vedvarende investeringer i infrastruktur og innovation er afgørende drivkræfter for økonomisk vækst og udvikling. Yderligere er den teknologiske udvikling nøglen til at finde varige løsninger på både de økonomiske og miljømæssige udfordringer.



### **Gøre byer, lokalsamfund og bosætning inklude- rende, sikre, robuste og bæredygtige**

Dette mål handler bl.a. om investeringer i offentlig trans- port, skabe grønne offentlige rum og forbedre byplanlæg- ning, så, der opnås både større deltagelse og inddragelse.



### **Sikre bæredygtigt forbrug og produktionsformer**

Reducere fodaftryk af produktion og forbrug af varer og sikre en bedre udnyttelse af ressourcer. Overordnet hand- ler det om at få mere ud af mindre.



### **Handle hurtigt for at bekæmpe klimaforandrin- ger og deres konsekvenser**

Integrere tiltag mod klimaforandringer i politikker, strate- gier og planlægning samt forbedre undervisning, viden, og den menneskelige og institutionelle kapacitet til at modvirke klimaforandringer.

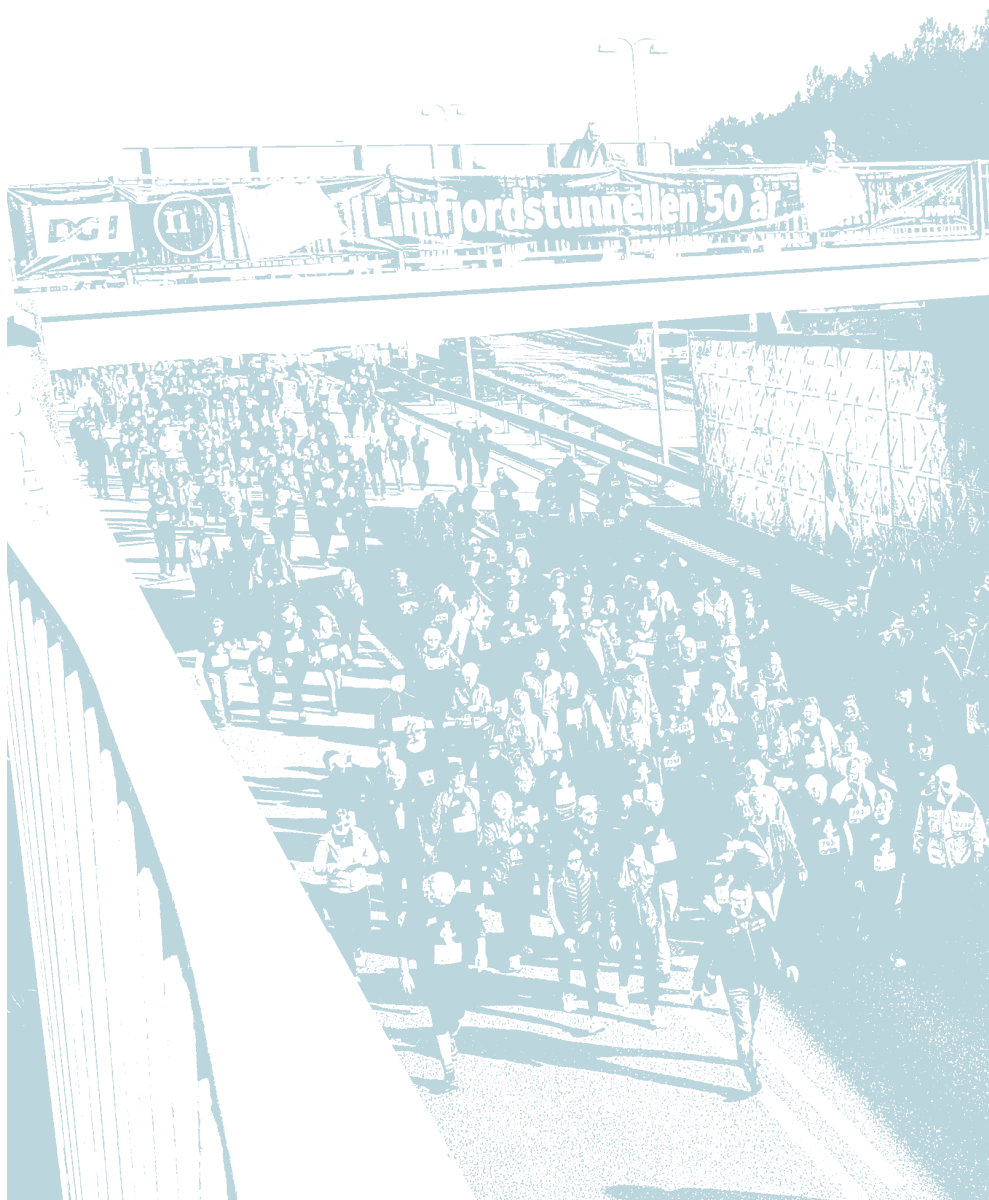


### **Styrke partnerskaber for bæredygtig udvikling og øge midlerne til at nå målene**

En succesfuld bæredygtig udviklingsagenda kræver offentlige-private partnerskaber. Bedre adgang til tek- nologi og viden er en vigtig måde at dele ideer og fremme innovation. Partnerskaberne bør bygge på fælles princip- per, mål og værdier, der kommer alle til gode.

A large, light blue number '6' is positioned in the background, partially overlapping the text.

**Mulighedsrum for  
fremtidens løsninger**



På baggrund af aktuelle tendenser, erfaringer fra mobilitetsarbejdet i region og kommuner, input fra workshops samt læring fra relevante cases, kan vi rammesætte de muligheder, der er for at udvikle fremtidens løsninger. Dette kalder vi mulighedsrummet.

Investeringer i infrastruktur kan ikke stå alene og derfor skal løsningerne findes indenfor og ved at kombinere følgende fire områder:

*Digitalisering og  
ny teknologi*



*Lovgivning og  
rammebetingelser*



*Fysiske tiltag*



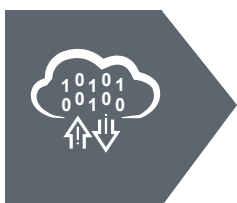
*Aktivere og  
udnytte ressourcer*



**MULIGHEDSRUM FOR FREMTIDENS LØSNINGER**

## UDVIKLING AF LØSNINGER

Løsninger vil ofte spænde over flere af områderne i mulighedsrummet. Fx smarte løsninger og nye ITS vil udnytte infrastrukturen og dermed ressourcerne bedre, baserer sig på ny teknologi og implementeres som en del af et fysisk tiltag.



## DIGITALTISERING OG NY TEKNOLOGI

---

Dette område handler om at udnytte de muligheder, der ligger i brugen af data og ny teknologi. Det kan fx være udvikling af brugertilpassede transportløsninger, en samlet Mobility as a Service, mikromobilitet, deletransport, e-mobilitet, førerløse køretøjer, information til trafikanterne i realtid, Intelligente Transport Systemer (ITS) etc.



## LOVGIVNING OG RAMMEBETINGELSER

---

Dette område omfatter de muligheder, som den nuværende lovgivning eller rammebetingelser giver, men også der, hvor man kan arbejde med at udfordre disse betingelser for at kunne udnytte potentialerne fuldt ud.



## FYSISKE TILTAG

---

Dette område omfatter bl.a. ny infrastruktur - nye forbindelser; stier, veje, baner, højklassede busløsninger og knudepunkter, men også digital infrastruktur og forsyningsnet til grønne drivmidler.



## AKTIVERE OG UDNYTTE RESSOURCER

---

Denne del af mulighedsrummet omhandler bl.a. muligheden for at aktivere lokale ressourcer til at løse mobilitetsbehovet, fx gennem frivillighed. Men også ved at samskabe løsninger med virksomheder, foreninger og borgere og motivere til adfærdsændringer bl.a. gennem mobilitetsplanlægning for virksomhedernes ansatte, kampagner el.lign.

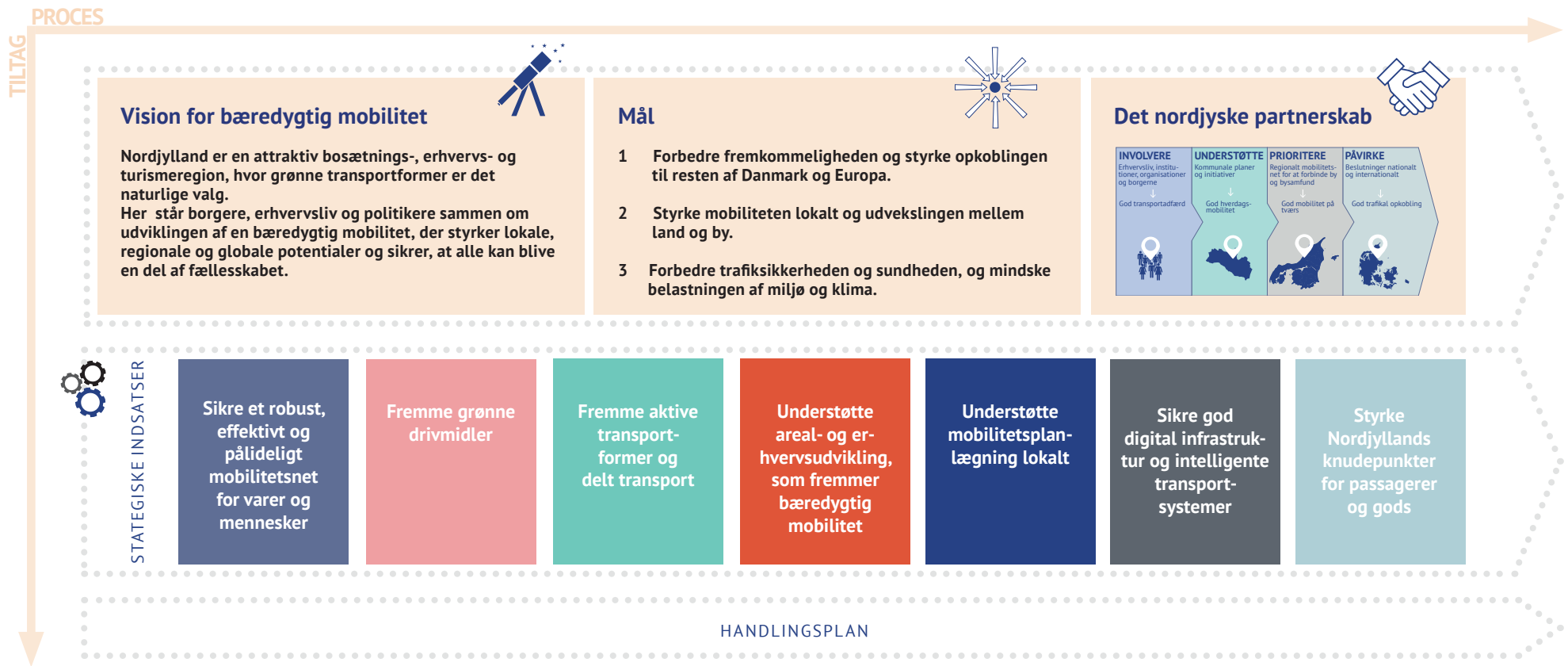
Et andet fokus under dette område er en bedre udnyttelse af den eksisterende bilpark gennem samkørsel og bedre udnyttelse af infrastrukturen med ITS.

Det omfatter også mulighederne i deletransport fx deling af den kommunale- eller regionale bilpark.



A large, light blue number '7' is positioned on the left side of the slide, partially overlapping the text.

# Strategiske indsatser og projekter



## STRATEGISKE INDSATSER

De strategiske indsatses understøtter målene, som er opstillet for den bæredygtige mobilitet i Nordjylland. Indsatsene retter sig mod én eller flere grupper af borgere – alt fra børn og unge til seniorer, familier samt turister eller andre, der gæster landsdelen. Virksomheder, institutioner og foreninger vil få indflydelse på, være afhængig af og have del i flere af indsatsene. Indsatsene skal derfor udmøntes i handlinger, som alle disse grupper får del i.

Projekterne under de strategiske indsatses kan både være fysiske tiltag, ny teknologi eller smarte løsninger, optimering af ressourcer eller projekter med fokus på at skubbe til rammebetingelserne. Digitalisering og intelligente transportløsninger er dog taget ud som sit eget strategiske indsatsområde, da dette er en vigtig forudsætning for en række udviklingsmuligheder.

## BEHOV HOS FORSKELLIGE BRUGERGRUPPER

Masterplanens vision er at skabe god mobilitet for alle. I de strategiske indsatser er der særlig fokus på følgende brugergruppers behov:



**Børn og unge** skal have muligheden for selvstændig mobilitet, hvor de kan cykle eller tage bussen i skole eller til uddannelse. Det skal både være let tilgængeligt, trygt og sikkert. Nogle ture til fritidsaktiviteter mv. kan være bilafhængige grundet tidspunkt og placering.



**Pendlere** har grundlæggende et behov for et pålideligt regionalt bane-, vej- og stinet med god fremkommelighed herunder effektive alternativer til bilen. Her er det vigtigt, at hovednettet for den kollektive trafik er pålideligt, effektivt og tilgængeligt for alle.

Pendling udgør en meget stor del af den samlede transport i Nordjylland. Derfor er det naturligt, at mange af indsatserne omfatter hverdagens faste ture i større eller mindre omfang.



**Seniorer** har behov for enkel og nær mobilitet. For at bæredygtige og aktive transportmidler skal kunne konkurrere eller supplere eget bilejerskab i den ældre generation, skal tilbuddet kommunikeres enkelt og med en høj brugervenlighed, ligesom der skal være større fokus på tilgængelighed. Seniorer er mere fleksible i forhold til tidspunktet for transport, men nye generationer af seniorer er samtidig vant til en høj fleksibilitet og højt aktivitetsniveau.



**Virksomhederne** i Nordjylland skal have gode vilkår for at tiltrække kvalificeret arbejdskraft. Samtidig er det vigtigt med god fremkommelighed for godstransport internt i Nordjylland samt ud og ind af regionen. Nordjyllands havne har brug for gode forbindelser mod syd og nord, ligesom rammevilkårene for de nordjyske virksomheder er helt afgørende ift. konkurrencevilkår. Det gælder både fremkommelighed på vejene, men også digital infrastruktur og nærhed til havn og lufthavn.



**Turister og besøgende** har forskellige behov afhængig af destination, familiesammensætning, hvordan de ankommer til Nordjylland m.m. For at turisterne i højere grad skal benytte de bæredygtige transportmidler skal kommunikationen af, hvor og hvordan de benyttes, være tydelig. Nogle typer af turister besøger Nordjylland på cykel eller har ikke bil og søger dermed områder, hvor det er muligt at klare sig uden.



# SIKRE ET ROBUST, EFFEKTIVT OG PÅLIDELIGT MOBILITETSNET FOR VARER OG MENNESKER

Nordjylland har store afstande, hvorfor det er vigtigt med gode vej- og bane-forbindelser til at binde regionen sammen på tværs, og sammen med resten af Danmark og Europa.

Infrastrukturen er med til at skabe grundlaget for, at virksomhederne kan rekruttere arbejdskraft og levere varer med høj kvalitet og stabilitet. Effektiv og bæredygtig transport handler også om at undgå transportspild, hvorfor der skal være fokus på bedre udnyttelse af både biler, busser og tog.

For at fastholde en høj mobilitet skal den kollektive trafik løbende udvikles og for at komme tættere på optimale løsninger er det nødvendigt med et revideret syn på transport. For eksempel kan delt transport i bil eller på cykel godt udgøre den mindste enhed i det kollektive trafiksystem. Derved udnyttes de tomme sæder og first- & lastmile problematikken kan imødegås i forhold til nordjydernes transport helt frem til bestemmelsesstedet.

Region Nordjylland har fokus på at påvirke beslutninger om effektive transportkorridorer i Nordjylland og er samtidig meget aktive i forhold til at sikre et pålideligt banetilbud i, samt til og fra, Nordjylland.



# STYRKE NORDJYLLANDS KNUDEPUNKTER FOR PASSAGERER OG GODS

Knudepunkter for den kollektive trafik - stationer, terminaler, samkørselspladser, samt havne og lufthavne - hænger tæt sammen med et pålideligt og effektivt mobilitetsnet.

Knudepunkterne sikrer effektiv og behagelig omstigning mellem transportmidler og er samtidig med til at muliggøre samtænkning af forskellige typer transportmidler fx ved at have parkering for bil og cykel, informationssystemer der viser hvornår næste bus kommer i realtid, osv.

De nordjyske erhvervshavne og Aalborg Lufthavn er vigtige knudepunkter for både gods- og passagertrafik og har afgørende betydning for de nordjyske virksomheder, borgere og turisme. Jyllandskorridoren - transportkorridoren gennem Jylland - fører til de nordjyske havne, der sikrer, at korridoren ikke ender her, men fortsætter med færger og skibe til Sverige og Norge, mv.

Aalborg Lufthavn sikrer, at nordjyske virksomheder, institutioner og borgere har let og hurtig adgang til samarbejdspartnere i hovedstaden og i udlandet, og støtter dermed et fleksibelt arbejdsmarked og erhvervsliv. Stærke havne og lufthavnen styrker den nordjyske mobilitet. Der er stor opmærksomhed på især CO<sub>2</sub>-udledning fra fly og på emissioner fra skibstrafikken. Her er der behov for innovation, hvor nordjyske virksomheder kan stå stærkt.



# FREMME GRØNNE DRIVMIDLER

Grøn omstilling er en bunden opgave både for den kollektive trafik, privatbiler og anden erhvervstrafik. Regionen har allerede igangsat denne omstilling ved at stille krav til både udledning og CO<sub>2</sub>-reduktion i udbud af busser samt gennem forsøgsprojekt med brintbusser. De offentlige virksomheder skal gå forrest i den grønne omstilling i forhold til indkøb, tilrettelæggelse af tjenestekørsel og øvrige initiativer, der understøtter medarbejdernes transportvaner ifm. pendling.

Den grønne omstilling for privatbilisme og erhvervstrafik har de offentlige aktører kun indirekte indflydelse på. Det sker bl.a. gennem gode rammevilkår og incitament, der understøtter grønne drivmidler samt ved at stille krav til fx tunge køretøjer, der skal køre i byerne.

En fælles indsats både i Nordjylland og på nationalt niveau vil være med til at skabe en pålidelighed og stabilitet, der betyder, at den investering, en privatperson eller en virksomhed skal tage stilling til bliver, mere attraktiv. Det kan fx være fordele til grønne køretøjer i forhold til parkering og en fælles strategi for ladeinfrastruktur i Nordjylland.



# FREMME AKTIVE TRANSPORTFORMER OG DELT TRANSPORT



Gang og cykel er vigtige transportmidler til kortere rejser og til rejsekædens "first mile" og "last mile". De aktive transportformer er samtidig vigtige i forhold til at imødegå den stigende inaktivitet og de følgende sundhedsrisici. Gang og cykel har stor betydning i den lokale hverdagsmobilitet internt i byerne – både for børn og voksne. Med elcyklernes indtog er aktionsradius for cykler imidlertid blevet udvidet og dermed en større spiller på de længere ture mellem de nordjyske byer.

Folk vil generelt gå længere til den kollektive transport, hvis de bevæger sig i et attraktivt miljø. Knudepunkter og områderne omkring disse spiller derfor en vigtig rolle i forhold til at påvirke flere til at benytte aktive transportformer.

Delt transport udgør pt. ikke så stor en del af den samlede transport, men vinder indpas i takt med deleøkonomien og ændrede forbrugsmønstre hos de unge. Delt transport vil få en væsentlig rolle i forhold til fremtidens transport. Tendenserne indenfor både mobilitetsabonnementer (Mobility as a Service) samt forskellige former for autonome køretøjer, vil have meget forskellig effekt på trængsel og miljø afhængig af, om vi vil dele transportmidlerne eller holde fast hver vores. Fokus på delt transport vil derfor kunne få stor indflydelse på situationen på vejene om 20 år.

# UNDERSTØTTE MOBILITETS- PLANLÆGNING LOKALT

Ændring af transportvaner drejer sig i høj grad om at gøre borgere bevidste om, hvad der er det smarteste transportmiddel i forhold til den konkrete tur. Samtidig er det vigtigt at være opmærksom på, at der er særlige tidspunkter, hvor vi har størst åbenhed for nye tiltag fx ved jobskifte, flytning, når der kommer børn i familien, eller de flytter hjemmefra.

Mobilitetsplanlægning med henblik på adfærdsændring er i høj grad en indsats, som skal gennemføres lokalt. Det vil sige, gennem samarbejde med virksomheder, institutioner, foreninger, m.m. Det kan være en kombination af oplysningskampagne og organisatoriske, økonomiske og fysiske forandringer, der binder de øvrige mobilitetsindsatser sammen. Der må nødvendigvis være et kollektivt trafiksystem eller en delebilsordning at henvise til, og/eller mulighed for fleksibel arbejdstid, hvis det er en del af de nye tiltag. Det kan også være et samarbejde med den lokale dagligvarebutik om udbringning, eller mulighed for at låne en cykeltrailer, o.l. eller ordninger, hvor man på skift følger børnene til skole eller fritidstilbud på cykel eller til fods.



# UNDERSTØTTE AREAL- OG ERHVERVSUDVIKLING, SOM FREMMER BÆREDYGTIG MOBILITET

Areal- og erhvervsudvikling er områder, som kommunerne er ansvarlige for. Lokalisering af arealer til boliger, erhverv, butikker, skoler, m.m. i forhold den trafikale infrastruktur er én af de væsentligste forudsætninger for at lykkes med bæredygtig mobilitet. En tæt by med nem adgang til kollektiv trafik giver gode betingelser for at flere tager cyklen og benytter den kollektive trafik. Det betyder også, at tilbud om bæredygtig mobilitet skal tilpasses den areal- og erhvervsudvikling, der planlægges lokalt.

Muligheden for at etablere virksomheder decentralt i regionen og fastholde grundlaget for et fleksibelt arbejdsliv er også afhængig af en god bredbåndsforbindelse. Samtidig kan en decentral ladeinfrastruktur for elbiler betyde, at en omstilling til grønne drivmidler kan blive aktuel - også uden for de store byer.



# SIKRE GOD DIGITAL INFRA-STRUKTUR OG INTELLIGENTE TRANSPORTSYSTEMER

Et robust og fremtidssikret digitalt net er altafgørende for, at mangfoldigheden af nye teknologier kan udnyttes. Det gælder i forhold til digital mobilitet i almindelig, hvor nordjyderne kan drive virksomhed, arbejde hjemmefra, og have en dagligdag med streaming og kommunikation på en stabil og hurtig bredbåndsforbindelse. Men det gælder også i forhold til IoT (Internet of Things), der giver mulighed for datadrevne løsninger i transportsektoren, energisektoren, drift af forskellige services både i eget hjem, i virksomheden og i det offentlige rum.

Intelligente transportsystemer (ITS) understøtter smart mobilitet, hvor behovet for transport kombineres med de transportmuligheder, der udbydes. Samtidig kan ITS bidrage til, at brugeren vælger den mest bæredygtige form. ITS kan også benytte den digitale infrastruktur og den nyeste teknologi til at overvåge og styre trafikken samt informere trafikanter og brugere om trafikale forhold.



# MASTERPLAN FOR NORDJYLLAND

## FÆLLES OM BÆREDYGTIG MOBILITET

2040



REGION NORDJYLLAND  
- i gode hænder

**KKR**  
NORDJYLLAND



### **3.1 Masterplan for bæredygtig mobilitet**

UDKAST

# HANDLINGSPLAN

FOR BÆREDYGTIG MOBILITET I NORDJYLLAND



REGION NORDJYLLAND  
- i gode hænder

**KKR**

NORDJYLLAND

December 2019



### Udarbejdet af:

Region Nordjylland og KKR Nordjylland

### Rådgivning og grafisk design:

Urban Creators

### Udgivelse 2020

Tak til de nordjyske aktører, der har bidraget med input til denne handlingsplan:

# Indhold

## HANDLINGSPLAN FOR BÆREDYGTIG MOBILITET

For at leve op til den ambitiøse vision og nå målene i *Masterplan for Nordjylland – fælles om bæredygtig mobilitet 2040*, skal der handles nu.

Denne handlingsplan giver et overblik over de aktiviteter, som allerede er sat i gang samt de tiltag, der skal gennemføres de kommende år.

Hver enkelt handling beskrives i forhold til det konkrete formål, hvilke partnerskaber, der understøtter den samt den strategiske indsats, der imødekommes gennem handlingen.

Nogle handlinger har desuden en historik, som beskrives. I andre tilfælde gives der inspiration til, hvordan handlingen kan gribes an.

Derudover indikeres hvilke målgrupper, den pågældende handling retter sig mod med følgende ikoner:



Børn og unge



Pendlere



Seniorer



Virksomheder



Turister og besøgende

De 15 handlinger i planen er grupperet efter hvilke af de regionale mobilitetsmål, de understøtter. Enkelte handlinger imødekommer alle tre mål.

# Mål

**1**  
Forbedre fremkommeligheden og styrke opkoblingen til resten af Danmark og Europa.

# Handlinger

- 1.1** 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
- 1.2** De vestlige vejakser
- 1.3** Transportkorridorer på tværs af landet
- 1.4** Effektiv og bæredygtig godstransport

**2**  
Styrke mobiliteten lokalt og udvekslingen mellem land og by.

- 2.1** Den nordjyske jernbane
- 2.2** Hovednet for den kollektive trafik
- 2.3** Knudepunkter for persontransport
- 2.4** Dør-til-dør-rejser

**3**  
Forbedre trafiksikkerheden og sundheden, og mindske belastningen af miljø og klima.

- 3.1** Grøn omstilling i den kollektive trafik
- 3.2** Infrastruktur til alternative drivmidler
- 3.3** Cykling til hverdag og fritid
- 3.4** Trafiksikkert Nordjylland

# Tværgående handlinger

- T.1** Partnerskab for bæredygtig mobilitet
- T.2** Digital infrastruktur og intelligente mobilitetsløsninger
- T.3** Rammer for bæredygtig mobilitet og incitamentsstrukturer

# Mål

- 1 FORBEDRE FREMKOMMELIGHEDEN OG STYRKE OPKOBLINGEN TIL RESTEN AF DANMARK OG EUROPA.**



# Handlinger

- 1.1** 3. Limfjordsforbindelse over Egholm
- 1.2** De vestlige vejakser
- 1.3** Transportkorridorer på tværs af landet
- 1.4** Effektiv og bæredygtig godstransport

# 1.1 3. Limfjordsforbindelse over Egholm

Nordjylland har behov for en tredje Limfjordsforbindelse, da kapaciteten er opbrugt både i Limfjordstunnelen og på Limfjordsbroen. Manglen på alternativer ved Limfjorden gør trafikken i Nordjylland sårbar.

## FORMÅL

- Sikre fremkommelighed i fjordkrydsningen, der er meget sårbar med to forbindelser, som begge har nået kapacitetsgrænsen.
- Understøtte fortsat nordjysk udvikling og investeringer gennem sikkerhed for, at varer og personer kan passere Limfjorden og nå frem til tiden fx til lufthavn og havne.

## PARTNERSKABER

Aalborg Kommune og Business Region North Denmark koordinerer den nordjyske interessevaretagelse.

Aalborg Alliancen er en aftale mellem Aalborg Byråd og erhvervslivet (Dansk Industri i Aalborg, LO Aalborg, Erhverv Norddanmark, Dansk Erhverv, Aalborg City, Aalborg Håndværkerforening og Dansk Byggeri). Partnerne samarbejder om at sikre kvalificeret arbejdskraft til kommunens virksomheder, nedbringe ledigheden i Aalborg Kommune og medfinansiere den 3. Limfjordsforbindelse.

Region Nordjylland samler de nordjyske interessenter i komiteen *3. Limfjordsforbindelse.nu* med repræsentanter for erhvervsliv, fagbevægelse, uddannelsesinstitutioner, kommuner og region.



## HISTORIK

En 3. Limfjordsforbindelse har været en nordjysk hovedprioritet for kommuner og region siden 2007. I 2011 færdiggjorde Vejdirektoratet VVM-redegørelse for projektet og på baggrund af VVM og en opdatering af trafikberegningerne i 2014, blev det i "Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden" i juni 2014 besluttet, at linjeføringen for en 3. Limfjordsforbindelse fastlægges i Egholmlinjen. I Finanslov 2019 blev det besluttet at opdatere VVM for Egholmlinjen, og dette forventes afsluttet i 2020. Egholmlinjen er byggelinjesikret, men der er ikke vedtaget en anlægslov.

## MÅLGRUPPER



## STRATEGISK INDSATS

Sikre et robust, effektivt og pålideligt mobilitetsnet for varer og mennesker



## DET ARBEJDER VI VIDERE MED

- ✓ Fortsætter arbejdet med at lægge pres på regeringen og Folketinget for, at Folketinget skal vedtage en anlægslov for 3. Limfjordsforbindelse over Egholm og afsætte de nødvendige midler til etablering. Selve anlægsperioden for Egholmlinjen vil være ca. 6 år.
- ✓ Aalborg Kommune medfinansierer opdatering af VVM-undersøgelse for Egholmlinjen med 2,5 mio. kr. og er via Aalborg Alliancen klar til at medfinansiere anlægget med 600 mio. kr.

# 1.2 De vestlige vejaksler

Thy og Mors har mange eksportvirksomheder, der ligesom Hanstholm Havn er meget afhængige af en opgradering af vejforbindelsen rute 26-34 Hanstholm-Skive-Herning med forbindelse til motorvejsnettet.

Rute 11 mellem Thisted og Aalborg er vigtig for sammenbindingen på tværs af regionen.

Vejdirektoratet udarbejdede i 2012 en forundersøgelse, der viste, at en forlægning udenom Arentsminde-Halvrimmen vil have en rimelig forrentning, mens trafiksituationen ikke vil forbedres mærkbart ved etableringen af en omfartsvej ved Brovst.

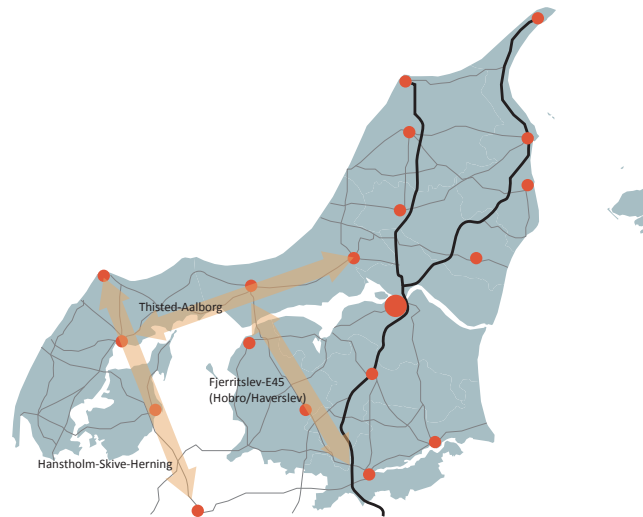
Aksen fra Fjerritslev til E45 ved Hobro/Haverslev med Aggersundbroen sammenbinder Han Herred og Vesthimmerland, og spiller en vigtig rolle for både erhvervs- og persontrafik i området, og for trafikken mellem motorvejsnettet og Hanstholm.

## FORMÅL

- De tre vejaksler Hanstholm-Skive-Herning, Thisted-Aalborg og Fjerritslev-E45 (Hobro/Haverslev) skal styrkes.

## PARTNERSKABER

Komiteen for Rute 26/34 arbejder på at påvirke Folketinget. Formandskabet er Thisted, Morsø, Skive og Herning Kommuner. Derudover deltager erhvervsråd, erhvervsrepræsentanter, samt Region Midtjylland og Nordjylland. Business Region North Denmark har givet en bevilling til arbejdet.



## HISTORIK

Siden 2007 har de nordjyske kommuner og regionen været enige om, at Hanstholm-Skive-Herning (rute 26/34) er en af de nordjyske hovedprioriteter, og at forbedring af vejforbindelsen Thisted-Aalborg og af Aggersundbroen er vigtige for den strategiske sammenbinding af Nordjylland.

Vejdirektoratet bygger en omfartsvej vest om Haderup mellem Skive og Haderup på rute 34 mellem Skive og Herning som en motortrafikvej med 2+1 spor. Vejen har forventet åbning i efteråret 2020.

## MÅLGRUPPER



## STRATEGISK INDSATS

Sikre et robust, effektivt og pålideligt mobilitetsnet for varer og mennesker



## DET ARBEJDER VI VIDERE MED

- ✓ Fortsætter arbejdet i *Komiteen for Rute 26/34*. Komiteen står for den politiske interessevaretagelse overfor regeringen og Folketinget. Målet er en opgradering til en 2+1 vej, som kobles på det eksisterende motorvejsnet ved Herning. Hermed forbedres både fremkommelighed og trafiksikkerhed.
- ✓ Arbejder for at styrke vejforbindelserne Thisted – Aalborg og Fjerritslev – E45 (Hobro/Haverslev).

# 1.3 Transportkorridorer på tværs af landet

Vejforbindelserne i korridoren gennem Jylland og videre til Tyskland er vigtig for borgere og erhvervsliv i Nordjylland. E45 er i dag hovedaksen i Jyllandskorridoren. Der er væsentlige kapacitetsproblemer, bl.a. ved Limfjorden. En ny midtjysk motorvej vil være en værdifuld aflastning, ligesom en fast Kattegatforbindelse for biler og tog vil åbne for nye sammenhænge til Østdanmark.

## FORMÅL

- At sikre fremkommelighed gennem Jylland. Det er afgørende for nordjysk erhvervsliv, at der er god vejadgang til eksportmarkederne.
- At Jyllandskorridoren snarest styrkes ved udbygning af E45 – samt etablering af en 3. Limfjordsforbindelse – og på lidt længere sigt ved etablering af en ny Midtjysk Motorvej.
- At styrke forbindelserne til Østdanmark med etablering af en fast Kattegatforbindelse.

## PARTNERSKABER

Regionen og KKR Nordjylland er medlemmer af Kattegatkomiteen, der arbejder for en fast Kattegatforbindelse mellem Jylland og Sjælland.

Støtte arbejdet for en ny Midtjysk Motorvej gennem Rebild og Vesthimmerlands Kommuner som medlemmer af *Hærvejskomiteen*.

Regionen deltager i Nordisk Transportpolitisk Netværk, der samler danske og norske regioner med interesse i Jyllandskorridoren samt den tværregionale Nordsøkommissionen med fokus på bl.a. Jyllandskorridorens status i EU-transportnetværket TEN-T.



## HISTORIK

Korridoren gennem Jylland har historisk været en vigtig handelsrute og er fortsat af vital betydning for det nordjyske erhvervsliv og ikke mindst for færgeruterne til Sverige og Norge. Motorvejen E45 er hovedaksen i Jyllandskorridoren og er trafikalt belastet. Derfor blev Hærvejskomiteen i 2011 stiftet for at arbejde for en parallelmotorvej. Arbejdet med en fast forbindelse over Kattegat tog rigtig fart i 2008, hvor Kattegatkomiteen blev stiftet og regeringen gennemførte en første screening.

## MÅLGRUPPER



## STRATEGISK INDSATS

Sikre et robust, effektivt og pålideligt mobilitetsnet for varer og mennesker



## DET ARBEJDER VI VIDERE MED

- ✓ Støtter op om en ny Midtjysk Motorvej gennem Rebild og Vesthimmerlands Kommuner medlemskab af *Hærvejskomiteen*.
- ✓ Støtter op om en brugerbetalt fast Kattegatforbindelse for biler og tog gennem Region Nordjylland og KKR's deltagelse i *Kattegatkomiteen*.
- ✓ Arbejder for højst mulig status i det europæiske transportnetværk TEN-T til vej- og banestrækninger i Jyllandskorridoren frem til de nordjyske havne, bl.a. gennem deltagelse i Nordsøkommissionen.



# 1.4 Effektiv og bæredygtig godstransport

De nordjyske havne i Frederikshavn, Hanstholm, Hirtshals, Skagen og Aalborg er vigtige knudepunkter for erhvervslivets transporter. Havne og søtransport er sammen med jernbanegods vigtige for at opfylde nationale og internationale målsætninger om mindre trængsel på vejene samt mere miljøvenlig transport. Færgerne til Sverige og Norge kombinerer persontransport og gods, og skaber dermed grundlag for mange afgang.

Der kan gennem samarbejder skabes effektiv og bæredygtig godstransport fx. gennem konsolidering, ved at bruge jernbane, skib eller ved at kombinere transportformerne.

## FORMÅL

- At understøtte Nordjyllands styrkeposition på effektiv, trafiksikker og bæredygtig godstransport.
- Støtte op om de nordjyske havne og understøtte de nødvendige udbygninger, der sikrer, at havnene kan styrke deres placering som nationale og internationale godsknudepunkter.
- Sikre god tilgængelighed for godstransport via vej og bane.

## PARTNERSKABER

Der skal ske en dialog med allerede etablerede netværk og klynger, herunder SmartLog, MARCOD, NBE m.fl. Nogle kan knyttes sammen, eller der kan skabes et partnerskab på tværs af eksisterende grupperinger og dermed opnås nye synergier. Havnene arbejder alle med udvidelser, og det er forskellige styrkepositioner og udviklingsperspek-



tiver, der er grundlaget for udvidelserne. De fem store nordjyske havne supplerer på mange områder hinanden.

## INSPIRATION

Havnene i Skagen, Hirtshals og Frederikshavn skal, sammen med havne i Norge og Sverige, arbejde med at fremme overgangen fra diesel til el i Interreg-projektet SETS.

## MÅLGRUPPER



## STRATEGISK INDSATS

Styrke Nordjyllands knudepunkter for passagerer og gods



## DET ARBEJDER VI VIDERE MED

- ✓ Støtter udviklingen af de nordjyske erhvervs- havne og deres rolle som knudepunkter for gods ved at arbejde for god opkobling til veje og baner, så der er lette skift mellem transportformerne.
- ✓ Arbejder for, at veje og baner til havnene har højst mulige status hos staten og i EU.
- ✓ Undersøger muligheder for citylogistik og effektiv godstransport til byerne.

## DET VIL VI SÆTTE I GANG

- Igangsætter en dialog på tværs af forskellige sektorer og virksomheder. Herigennem samler vi eksisterende viden og skaber rum for innovation inden for bæredygtig godstransport fx på teknologier, forretningsmodeller, metoder og drivmidler.

# Mål

## 2 STYRKE MOBILITETEN LOKALT OG UDVEKSLINGEN MELLEM LAND OG BY.



# Handlinger

- 2.1 Den nordjyske jernbane
- 2.2 Hovednet for den kollektive trafik
- 2.3 Knudepunkter for persontransport
- 2.4 Dør til dør-rejser

# 2.1 Den nordjyske jernbane

Jernbanen gennem Nordjylland er rygraden i den kollektive trafik gennem Himmerland og Vendsyssel, og sikrer god opkobling til resten af landet. Fra Thisted skaber Thybanen sammenhæng til Struer og mod syd og øst. Det er af meget høj prioritet, at nordjyderne har gode og hurtige forbindelser ud af regionen, og at togpendling internt i regionen har høj regularitet og høj frekvens samt få skift.

## FORMÅL

- Gode kollektive transportmuligheder til resten af landet.
- Flere benytter toget i forbindelse med pendling internt i regionen.
- Mere og bedre tog i Nordjylland.
- Bevare jernbanen som et konkurrencedygtigt alternativ til bilkørsel mellem de større byer i regionen.

## PARTNERSKABER

Banedanmark, Transportministeriet og DSB er vigtige partnere omkring landsdelstrafikken og udviklingen på hovedstrækningerne.

Tæt samarbejde mellem Nordjyske Jernbaner, NT og Region Nordjylland.

I et partnerskab om fremtidens jernbane kan forskere og andre innovative kræfter i Nordjylland trækkes ind.



## INSPIRATION

En samlet indsats for at implementere en række initiativer på den nordjyske regionalbane har resulteret i, at passagerne kører længere og mere med tog i Nordjylland. Initiativerne består af halvtimesdrift, sammenhængende togruter, højere regularitet m.m. Tillige er kundetilfredsheden en af de højeste på de danske togbaner.

## MÅLGRUPPER



## STRATEGISK INDSATS

Sikre et robust, effektivt og pålideligt mobilitetsnet for varer og mennesker



## DET ARBEJDER VI VIDERE MED

- ✓ Fastholder regional togdrift og med halvtimesdrift, høj regularitet og togkørsel fra lokalbanerne uden skift i Frederikshavn og Hjørring.
- ✓ Fastholder elektrificering og dermed miljøvenlige og hurtige tog mellem Aarhus og Frederikshavn.
- ✓ Udnytter nyt signalsystem på strækningen Hobro-Aalborg og fastholder høj regularitet.
- ✓ Sikrer god sammenhæng fra Thybanen til resten af landet ved skift i Struer.
- ✓ Viderefører partnerskab om fremtidens jernbane og innovation i relation til fleksibilitet, drivmiddel m.m.

## DET VIL VI SÆTTE I GANG

- Udvider regionaltogdriften til Arden og Hobro.
- To tog i timen til Aalborg Lufthavn.
- Arbejder for to spor på hele eller dele af strækningen mellem Aalborg og Frederikshavn for at få mere stabil drift og fleksibilitet i køreplanen, samt åbne mulighed for gods på jernbanen.
- Udvidelse af jernbanebroen til to spor og dermed fjerne flaskehals på banenettet.
- Arbejder for togtrafik på en fremtidig Kattegatforbindelse.

# 2.2 Hovednet for den kollektive trafik

Hovednettet i den kollektive trafik består dels af togforbindelsen gennem Nordjylland og de overordnede buslinjer. Hertil kommer færgeforbindelser, der skaber sammenhæng i regionen - foreksempel færgen til Læsø. Hovednettet er rygraden i den kollektive trafik, der skaber sammenhæng mellem de større byer og uddannelsessteder i regionen. Hovednettet har stor betydning på de daglige rejser til skole og arbejde, men skaber også sammenhæng på fritidsrejser til fx sport- og kulturtilbud.

## FORMÅL

- At have effektiv kollektiv trafik med timedrift mellem de større byer og bydele i dagtimerne.
- At have et sammenhængende kollektiv trafiknet.
- At have et blivende hovedrutenet, som giver sikkerhed for forbindelse med kollektiv trafik fremadrettet.
- At give nordjyderne bedre oplevet mobilitet i hele regionen.

## PARTNERSKABER

De berørte kommuner, Regionen og NT arbejder tæt sammen om udrulning af det overordnede busnet. NT udfører opgaven og står for formidling til borgerne, mens kommuner og region indgår i arbejdet og finansierer den ekstra kørsel. Aalborg Kommune er projektejer på plusbussen, men NT og Region Nordjylland er med som partnere og følger projektet tæt. Jernbanen, som en del af hovednettet, er forankret hos Region Nordjylland, og udvikling sker i tæt



samarbejde med NT, Nordjyske Jernbaner og DSB.

## HISTORIK

Nordjylland har udviklet og gennemført en udrulning af hovednettet i regionens vestlige del. Hovednettet blev lanceret sammen med nye knudepunkter og en stor PR-indsats med fokus også på plustur, samkørsel m.m. ved køreplansskiftet 11. august 2019. Borgerne har taget godt imod initiativet og evalueringen gennemføres i 2020.

## MÅLGRUPPER



## STRATEGISK INDSATS

Sikre et robust, effektivt og pålideligt mobilitetsnet for varer og mennesker



## DET ARBEJDER VI VIDERE MED

- ✓ Fastholder hovednet i den vestlige del af regionen (timedrift på udvalgte busruter).
- ✓ Etablerer højklasset plusbus mellem Aalborg Vestby og det nye sygehus i Aalborg Øst med forventet åbning i 2023.
- ✓ Fastholder timedrift suppleret med halvtimesdrift på udvalgte strækninger og tidspunkter.
- ✓ Formidler nye initiativer på hovednettet til borgerne.

## DET VIL VI SÆTTE I GANG

- Fortsætter udrulning af hovednettet i den sydlige del af regionen.
- Fortsætter udrulning af hovednettet i den nordlige del af regionen.
- Påbegynder plusbus 2 i en nord-sydgående akse på tværs af Limfjorden.

## 2.3 Knudepunkter for persontransport

Knudepunkter for persontransport spiller en vigtig rolle for at skabe sammenhæng mellem transportformer og understøtte nemme skift.

Knudepunkter omfatter busterminaler og togstationer, men også færgehavne (internt i og ud af regionen), lufthavn og samkørselspladser.

Fokus er på at lette skiftet mellem forskellige transportmidler og gøre det enkelt for nordjyderne at finde alternativer til at køre alene i egen bil.

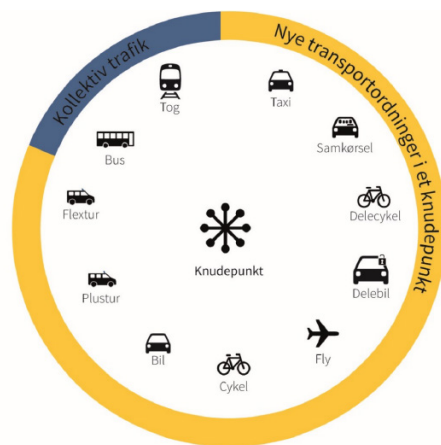
Gennem en helhedsorienteret tilgang til udviklingen af knudepunkterne, kan der skabes et let tilgængeligt og attraktivt trafikalt knudepunkt, der også bidrager til et levende og multifunktionelt bymiljø.

### FORMÅL

- At gøre det let og enkelt at skifte mellem transportmidler.
- At flere benytter bus, tog, samkørsel eller aktive transportmidler – gerne i kombination.
- At synliggøre mulighederne for kombinationsrejser.
- At gøre det trygt og trafikalsikkert både at komme til og fra, samt at opholde sig ved knudepunktet.

### PARTNERSKABER

Driften af ventefaciliteter ligger dels hos NT og dels i kommunerne samt hos Nordjyske Jernbaner og DSB, mens det er kommunerne, der har ansvar for områderne omkring et knudepunkt. Bus- og togdrift bestilles og betales af Regionen og kommuner, der har en stor interesse i initiativet.



En referencegruppe med kommuner, NT, Nordjyske Jernbaner og Regionen drøfter fremtidens knudepunkter, herunder alt fra visioner til effektiv drift. Borgerforeninger, erhvervsdrivende og andre lokale interessegrupper kan inddrages i forhold til behov samt koordinering af funktioner ved knudepunktet.

### INSPIRATION

Hamburg – Superknudepunkt (Switchh ved Berliner Tor): Dette knudepunkt samler kollektiv trafik og deletransport. Alle transportformer i mobilitets-app'en findes fysisk på dette sted.

### MÅLGRUPPER



### STRATEGISK INDSATS

Styrke Nordjyllands knudepunkter for passagerer og gods



### DET ARBEJDER VI VIDERE MED

- ✓ Fastholder knudepunktmarkører i den vestlige del af regionen.
- ✓ Støtter Aalborg Lufthavns rolle med henblik på at sikre gode og hurtige forbindelser ud af og på tværs af landet.

### DET VIL VI SÆTTE I GANG

- Udruller knudepunktmarkører i resten af regionen.
- Indarbejder cykelparkering som standard ved alle knudepunkter.
- Opgraderer busterminaler. Fokus på, at det er behageligt, trygt og trafikalsikkert at opholde sig ved, og komme til og fra terminaler og stationer.
- Forenkler drift af ventefaciliteter.
- Undersøger muligheder for mere indflydelse på togstationer, som DSB driver.
- Indarbejder knudepunkter i planlægning lokalt, herunder prioritering af stier, arealer til butikker, beplantning, lys, drift m.m.
- Understøtter flere funktioner i knudepunkterne fx pakkeboks, take away, m.m.
- Inddrager havne, lufthavn, handelscentre, eksterne mobilitetsudbydere, m.fl. i at forenkle og synliggøre overgangen til bus, tog, samkørsel og aktive transportmidler.

## 2.4 Dør-til-dør-rejser

Mobilitetsbehovet er individuelt og en tur foregår fra dør til dør. Det skal være nemt at kombinere flere transportmidler for at kunne konkurrere med privatbilen. Skiftet skal gøres enkelt og fleksibelt. Nye mobilitetsformer som elløbehjul, elcykler, førerløs bus, plustur, forskellige typer af samkørsel, osv. må indtænkes smart og benyttes på bedst mulig måde for at opnå en bæredygtig mobilitet.

### FORMÅL

- At flere benytter sig af at kombinere transportmidler.
- At det er nemt, trygt og trafiksikkert at gå og cykle til og fra knudepunkter, samtidig med at udformningen understøtter en god oplevelse af både skift og ankomst, hvor gå- og cykelturen opleves kortere.
- At det er enkelt at forstå, finde og betale for en dør til dør-løsning udbudt af NT eller tredje-part.

### PARTNERSKABER

Der er brug for et tæt samarbejde med kommuner og NT om initiativet for at opnå succes. Samtidig skal dialogen fortsættes med udbydere af nye teknologiske muligheder ift. at løse transportbehov på de korte afstande.

### INSPIRATION

Kombinationsrejser ved BRT i Nantes (F): I Nantes blev der arbejdet strategisk med etablering af



BRT-stationerne, så det er muligt at kombinere bus med andre transportformer. Det sker fx i form af samkørselspladser for både cykler og biler udenfor centrum, som er gratis for brugere af den kollektive trafik. Sammen med en høj busfrekvens i myldretiden bidrager det til at øge incitamentet. Byen har reduceret både rejsetid og mængden af biler betragteligt.

### MÅLGRUPPER



### STRATEGISK INDSATS

Fremme aktive transportformer og delt transport



### DET ARBEJDER VI VIDERE MED

- ✓ Fastholder flexitur og plustur med mulighed for effektiv kollektiv trafik i hele regionen.
- ✓ Fastholder cykel og gang i Rejseplanen.
- ✓ Fastholder mulighed for cykelmedtagning i tog og bus.
- ✓ Understøtter initiativer, der fremmer samkørsel i landdistrikter.

### DET VIL VI SÆTTE I GANG

- Etablerer synlig, trygt og højklasset cykelparke-ring ved knudepunkter.
- Prioriterer adgangsveje som stier og fortove, samt god belysning og oplevelser enten visuelt eller gennem funktioner på strækningerne frem mod knudepunkter for kollektiv trafik.
- Indarbejder nye dør til dør-løsninger i Rejseplanen.
- Understøtter arbejdet hen mod en abonnementsordning eller en simpel betalingsform på mobilitetsservices, som indeholder én fælles platform.
- Fokuserer på lette skift mellem transportmidler ved knudepunkter.
- Afprøver nye typer af samkørselsordninger.

# Mål

- 3 FORBEDRE TRAFIKSIKKERHEDEN OG SUNDHEDEN, OG MINDSKE BELASTNINGEN AF MILJØ OG KLIMA.**



# Handlinger

- 3.1** Grøn omstilling i den kollektive trafik
- 3.2** Infrastruktur til alternative drivmidler
- 3.3** Cykling til hverdag og fritid
- 3.4** Trafiksikkert Nordjylland

# 3.1 Grøn omstilling i den kollektive trafik

Brugerne af den kollektive trafik kan med rette forvente, at de har valgt et klima- og miljøvenligt transportmiddel. Derfor er det højt prioriteret, at der skal ske en grøn omstilling af busser og tog i Nordjylland. NT har allerede krav til den grønne omstilling indarbejdet i forretningsplanen med mål om, at by- og regionalbusser er fossilfrie i 2025 og emissionsfrie i 2030. Der sker i disse år en hastig udvikling i både rækkevidde, batteristørrelse og pris på fx brint- og batteribusser samtidig med at mange nye teknologier vinder frem.

## FORMÅL

- Reducere CO<sub>2</sub> emissioner
- Reducere de negative miljøeffekter som partikler, NO<sub>x</sub>, støj, lugt, m.m.

## PARTNERSKABER

Nordjyllands Trafikselskab er ansvarlig for udbud af busdriften samt for vilkår i kontrakt ang. togdrift i Nordjylland. De har samtidig stor viden om de tekniske muligheder. I samarbejde med kommuner og regionen stilles der krav til grøn omstilling i forbindelse med udbud. Der er brug for, at busoperatørerne og Nordjyske Jernbaner spiller med og arbejder for at modne virksomheden til den grønne omstilling, ligesom et dagligt fokus på blandt andet at køre miljøvenligt gør en stor forskel.



## INSPIRATION

Ved det kommende udbud af 64 regionalbusser i 2020-2021 vil der være krav om drift med fossilfrie brændstoffer. Det vil betyde, at regionens udledning af CO<sub>2</sub> fra bustransport reduceres med 50%.

## MÅLGRUPPER



## STRATEGISK INDSATS

Fremme grønne drivmidler



## DET ARBEJDER VI VIDERE MED

- ✓ Udbud af busser med krav om fossilfrie drivmidler i stik med udbud gennemført af Region Nordjylland i 2019.
- ✓ Fastholder kørsel med GTL (naturgas) på Nordjyske Jernbaners, der udleder færre partikler.
- ✓ Viderefører af trårigt forsøg med tre brintbusser i Nordjylland med start primo 2020.

## DET VIL VI SÆTTE I GANG

- Udruller NT's mål om fossilfrie by- og regionalbusser i 2025 og emissionsfrie by- og regionalbusser i 2030 gennem udbud.
- Følger mulighederne for emissionsfrie regionalbusser tæt.
- Følger muligheder for yderligere grøn omstilling i togdriften tæt, herunder elektriske tog.



## 3.2 Infrastruktur til alternative drivmidler

Af de mere end 2,5 mio. personbiler er 99% benziner eller dieslbiler. I landdistrikterne er der lav tilgængelighed til fossilfrie drivmidler, ligesom mange i byerne bor i etagebyggeri, hvor det ikke er muligt at lade en elbil fra eget ladestik. Der er derfor brug for en koordineret indsats, ligesom omfanget af og information om muligheden for at foretage opladning af elbiler i det offentlige rum må udvides for at understøtte en grøn omstilling.

### FORMÅL

- At flere nordjyder skifter til biler på alternative brændstoffer.
- At kunne tiltrække turister og besøgende, der kører i biler på alternative brændstoffer til Nordjylland.

### PARTNERSKABER

Kommunerne har en central funktion ved udrulning af lademuligheder, idet ladestander typisk er placeret på offentligt vejareal. Kommunerne har desuden mulighed for at stille krav ifm. byggesagsbehandling og indgå i samarbejde med boligforeninger, erhvervsdrivende, offentlige institutioner m.fl. med henblik på etablering af ladestander og indsamling af oplysninger om eksisterende muligheder.

Hjørring, Vesthimmerlands, Aalborg og Mariagerfjord Kommuner, Aalborg Havn og Region Nordjylland har i 2016-2019 gennemført projektet "Partnerskab for øget e-mobilitet i Nordjylland".



### INSPIRATION

Ideer til initiativer fra mobilitetsworkshoppen 19/9 2019: Ladestationer ved småbyers byfunktioner; det skal være billigere med el til elbiler på landet; teknologier skal gøre det nemt at vælge og benytte elbil. Inspiration fra samarbejdsmodellen for det digitale forsyningsnet, hvor man er nået i mål med fælles principper (fx mastepolitik) og en fælles retning kan være til inspiration i forhold til udvikling af ladeinfrastruktur.

### MÅLGRUPPER



### STRATEGISK INDSATS

Fremme grønne drivmidler



### DET ARBEJDER VI VIDERE MED

- ✓ Udnytter erfaringer fra 62 ladestander i projektet "Partnerskab for øget e-mobilitet i Nordjylland", der blev afsluttet i 2019.

### DET VIL VI SÆTTE I GANG

- Skaber overblik over lademuligheder for elbiler samt behov ved en kortlægning/analyse i samarbejde med branchen og en række aktører på området.
- Følger op på kortlægning/analyse af lademuligheder og behovet heraf som fx en ny fase af projektet "Partnerskab for øget e-mobilitet i Nordjylland".
- Undersøger muligheder for at understøtte opførelse af ladestander i bolig-, andels- og ejerforeninger.
- Undersøger muligheder for at understøtte tankning af biler med alternative brændstoffer (fx brint).
- Informerer om lade- og tankningsmuligheder.

# 3.3 Cykling til hverdag og fritid

Cyklen udgør en væsentlig andel af de ture, der foretages i Nordjylland – enten som selvstændige ture eller som del af en samlet tur, der indeholder andre transportmidler.

Cyklen giver mulighed for at transportere sig på de kortere ture, men også de mellemlange ture er blevet mere tilgængelige med elcyklernes indtog. Selv på de korte ture under 5 km benytter mange i dag bilen. Der er derfor et stort potentiale for flere cyklister. Det gælder både i forbindelse med pendling, når børn og unge skal i skole eller til fritidsaktiviteter, eller for de gæster og egne borgere i landsdelen, der benytter en rekreativ rute på cykel.

## FORMÅL

- At flere korte ture foretages på cykel.
- Flere kombinationsrejser hvori cykel indgår.
- Øget brug af de nationale og regionale stier.
- At forbedre mental og fysisk sundhed ved hjælp af aktiv transport.

## PARTNERSKABER

Kommunernes engagement er afgørende for dette initiativ. Det er her beslutninger om etablering af cykelinfrastruktur tages, og hvor krav om stier og cykelparkering kan indarbejdes i lokalplaner, m.m. Vejdirektoratet har en vigtig funktion både ift. selv at etablere cykelinfrastruktur langs statsveje, men også som forvalter af eventuelle fremtidige cykel-puljer. Kommuner, Region og NT må i arbejdet med kollektiv trafik have fokus på også at medtage forholdene for cyklister som et vigtigt transportmiddel til bus og tog.



## INSPIRATION

Region Hovedstaden arbejder sammen med 27 kommuner for at skabe en bedre cykelinfrastruktur, der gør det sundt, nemt og sikkert at vælge cyklen til og fra arbejde på strækninger over fem kilometer. De har samlet det i et supercykelstisekretariat, der koordinerer indsatsen mellem de involverede kommuner, herunder ansøgninger til puljer, og de faciliterer en koordinering af serviceniveau og drift af supercykelstier mellem kommunerne samt markedsføring af de 15 ruter.

## MÅLGRUPPER



## STRATEGISK INDSATS

Fremme aktive transportformer og delt transport



## DET ARBEJDER VI VIDERE MED

- ✓ Etablerer cykelstier, cykelparkering og servicefaciliteter rettet mod cyklister i kommunerne.

## DET VIL VI SÆTTE I GANG

- Afdækker behov for stier, som går på tværs af kommunegrænser, herunder behov for tværkommunal supercykelsti.
- Udpeger trygge og sikre cykelruter til glæde for både børn og voksne.
- Fokuserer på cyklen som en del af en kombinationsrejse ifm. rejseplan, knudepunkter, samkørselspladser m.m.
- Muliggør cykelmedtagning i tog og bus.
- Gennemfører kampagner og andre initiativer for egne medarbejdere.
- Undersøger mulighed for en ny cykelbro over Limfjorden centralt i Aalborg.

# 3.4 Trafiksikkert Nordjylland

Trafikulykker har store konsekvenser for de involverede og er meget omkostningstunge for samfundet. Trafiksikre veje og stier er derfor en vigtig forudsætning for bæredygtig mobilitet i Nordjylland. Færdselssikkerhedskommissionens mål for 2020 ser ikke ud til at blive realiseret hverken på landsplan eller i Nordjylland. I 2018 steg antallet af ulykker med dræbte eller personskadede med 11% til 661. Derfor skal der nye initiativer til. Særligt uopmærksomhed, for høj hastighed og kørsel i påvirket tilstand er overrepræsenteret i ulykkesstatistikken og er derfor i fokus.

## FORMÅL

- At arbejde for at færrest mulig bliver dræbt eller kommer til skade i den nordjyske trafik.
- At understøtte initiativer målrettet trafiksikker adfærd.

## PARTNERSKABER

Det er primært kommunerne og Vejdirektoratet, der har ansvar for den fysiske udbedring af vej- og stinet. Information og kampagner, der sætter fokus på trafiksikker adfærd, sker som et samarbejde både mellem kommuner i regionen og som del af kampagner i regi af Rådet for Sikker Trafik og sammen med politiet.



Fotokilde: Rådet for Sikker Trafik

## HISTORIK

Færdselssikkerhedskommissionen fremlagde i 2013 handlingsplanen ”Hver ulykke er én for meget - et fælles ansvar”. Målet var max. 120 dræbte og 1000 alvorligt tilskadede om året i 2020 på landsplan. Der blev derfor peget på 10 fokusområder. Fokusområderne dækker både indsats rettet mod adfærd og mod tekniske løsninger.

## MÅLGRUPPER



## STRATEGISK INDSATS

Sikre et robust, effektivt og pålideligt mobilitetsnet for varer og mennesker.



## DET ARBEJDER VI VIDERE MED

- ✓ Deltager i fælles trafiksikkerhedsnetværk med Nordjyllands Politi, Vejdirektoratet, Regionen og kommunerne.
- ✓ Vejdirektoratet og kommunerne arbejder systematisk med trafiksikre løsninger, hvor der er koncentration af uheld, ligesom de gennemfører trafiksikkerhedsrevision af nye anlægsprojekter.
- ✓ Kommunerne gennemfører sammen med Rådet for Sikker Trafik kampagner og informationsarbejde.

## DET VIL VI SÆTTE I GANG

- Følger op på nye mål og handlinger, som nyudnævnt Færdselssikkerhedskommission udpeger.

**T. TVÆRGÅENDE HANDLINGER DER  
UNDERSTØTTER ALLE TRE MÅL**



# Handlinger

- T.1** Partnerskab for bæredygtig mobilitet
- T.2** Digital infrastruktur og intelligente mobilitetsløsninger
- T.3** Rammer for bæredygtig mobilitet og incitamentsstruktur

# T.1 Partnerskab for bæredygtig mobilitet

Mobilitet for persontransport findes i mange udgaver. Projekter og forsøg fra hele verden kan inspirere til løsninger - også i nordjysk kontekst. Et mobilitetspartnerskab skal sætte rammen for videndeling og innovation, skabe en fælles platform for data-drevne analyser samt alliancer og projektsamarbejder. Et samarbejde mellem aktører omkring bæredygtig mobilitet samt konkrete virksomheder eller institutioner kan frigive det potentiale, der er for mere bæredygtig mobilitet.

## FORMÅL

- At forbedre den oplevede og faktiske mobilitet.
- At få flere til at benytte den kollektive trafik, samkørsel og aktiv transport.
- At sikre en fælles nordjysk kompetence vedrørende mobilitet ved at samle og dele viden om mobilitet samt facilitere samarbejder på tværs af sektorer.
- Gennemføre test- og forsøgsprojekter med fokus på borgerrettet mobilitet.
- At understøtte OPP- og OPI-projekter (offentlig-privat innovation) samt samle relevante parter til projektansøgninger.

## PARTNERSKABER

Initiativet er båret af en tankegang om fællesskab og forankring lokalt. Alle byder ind med relevante kompetencer og viden omkring mobilitet ved at tilbyde ressourcer og/eller midler, samt deltage i tests, projekter, m.m.

Hos virksomhederne er engagementet ifm. ud-



vikling af initiativerne afgørende. Men succesen afhænger også af deres deltagelse i konkrete initiativer, informationsindsats, m.m.

## INSPIRATION

Groningen (NL) – Mobility Innovation Center: Centeret samler myndigheder, vidensinstitutioner og virksomheders viden om mobilitet og arbejder sammen om udvikling, integration og især implementering af nye, innovative mobilitetsløsninger for lokale og regionale mobilitetsudfordringer.

## MÅLGRUPPER



## STRATEGISK INDSATS

Tiltaget er af generel karakter og dækker dermed flere af de strategiske indsatsområder.

## DET VIL VI SÆTTE I GANG

- Udvikler model for et partnerskab med økonomi og/eller ressourcer fra Region Nordjylland, kommuner, Vejdirektorat, NT, Aalborg Universitet samt relevante parter i erhvervslivet.
- Påbegynder dialog med institutioner og virksomheder, herunder at afdække konkret mobilitetsbehov.
- Udvikler og koordinerer pilottest af nye metoder og teknologier indenfor mobilitet.
- Udvikler projekter og søger funding til nye projekter.
- Samler data til brug for planlægning af mobilitet og grøn omstilling.
- Udvikler platform med best practice for mobilitet.
- Afprøver projekt med mobilitetsrejsehold, hvor et team med forskellig viden kommer ud på arbejdspladsen for at drøfte og sammensætte målrettede løsninger for bæredygtig mobilitet ud fra en lokal kontekst.
- Afrapporterer årligt til kontaktudvalget.

# T.2 Digital infrastruktur og intelligente mobilitetsløsninger

Nye teknologiske løsninger og brug af alternative drivmidler kræver en basisinfrastruktur, herunder digital infrastruktur og kapacitet på elnettet, m.v. Intelligente mobilitetsløsninger omfatter dels de mere traditionelle intelligente transportsystemer (ITS), dels nyere datadrevne teknologier ved brug af bl.a. apps. ITS informerer om køretid, vejarbejder, kø, m.m. med brug af bl.a. realtidstavler. De nye mere datadrevne løsninger kan oplyse og påvirke trafikanterne gennem skræddersyede informationer før og under rejsen. Det sker typisk gennem apps, der informerer på tværs af transportmidler.

## FORMÅL

- Sikre digital infrastruktur fx 5G, der muliggør nye mobilitetsløsninger.
- Anvende intelligente mobilitetsløsninger til at fremme mobiliteten på en bæredygtig måde uden at etablere ny infrastruktur.
- Optimere udnyttelse af den tilgængelige kapacitet ved anvendelse af ITS fx ved Limfjordstunnelen.
- Understøtte transportmiddelvalg og rutevalg.
- Forbedre den oplevede mobilitet.

## PARTNERSKABER

Udvikling af intelligente transportløsninger sker i et tæt samarbejde mellem AAU, NT, kommuner, stat, region samt en række virksomheder.

Siden 2015 har de 11 nordjyske kommuner og Regionen samarbejdet om at mindske udbydernes barrierer ift. mobil- og bredbåndsdækningen, og ved at undersøge, hvordan det offentlige kan bidrage der,



hvor markeds kræfterne ikke slår til. TeleCare Nord er en telemedicinsk servicefunktion under Region Nordjylland, der tilbyder behandling over afstand til blandt andet KOL-patienter.

## INSPIRATION

Ideer til initiativer fra mobilitetsworkshoppen 19/9 2019: Adaptiv fartpilot, smallere vejbaner, trafikinformation og realtidsdata bør inkludere bus/tog, samkørselsapp til unge på ungdomsuddannelser, bedre inklusion af skræddersyede løsninger for samkørsel på virksomheder.

## MÅLGRUPPER:



## STRATEGISK INDSATS

Sikre god digital infrastruktur og intelligente transportsystemer



## DET ARBEJDER VI VIDERE MED

- ✓ Udnytter den synergi, der er opnået gennem fælles interessevaretagelse i Business Region North Denmark-initiativet ”5G – Nordjylland som test-site”
- ✓ Aalborg Kommune og Vejdirektoratet gennemfører projekter om trafikssikkerhed og fremkommelighed på vejnettet.
- ✓ Realtidsinformationssystemer, mv. i den kollektive trafik, multimodale rejseplanlæggere samt i Rejseplanen.

## DET VIL VI SÆTTE I GANG

- Videreudvikler Rejseplanen, så den kan omfatte mobilitetsabonnement (MaaS).
- Undersøger og udvikler apps tilpasset særlige brugergrupper, fx unge og samkørsel på virksomhed.
- Afprøver fælles driftscenter med henblik på at sikre kommunikation mellem centrale aktører.
- Gennemfører PR for MinRejseplan med fokus på bilisterne.
- Understøtter bedre informationssystemer og videomødefaciliteter med henblik på virtuelle møder.
- Understøtter udvikling og udbredelse af telemedicin.

# T.3 Rammer for bæredygtig mobilitet og incitamentsstrukturer

Lovgivning, krav og afgifter sætter rammer for og påvirker den grønne omstilling. Det kan være direkte krav til typen af køretøj, men også indirekte i form af afgifter på el og brændstof.

Den grundlæggende tanke bag en ændret incitamentsstruktur er en social, miljømæssig og økonomisk balanceret struktur, hvor de nuværende indtægter fra biler fordeles anderledes og bæredygtige valg understøttes.

## FORMÅL

- At reducere CO<sub>2</sub> og negative miljøeffekter.
- At sikre gode muligheder for grøn omstilling på transportområdet i Nordjylland.
- At gøre det mere attraktivt at benytte alternativer til privat bilkørsel.
- At undgå transportspild og tab af tid.
- At skabe en struktur, der imødekommer de samfundsmæssige fordele og ulemper samlet set.

## PARTNERSKABER

Både politikere og administration vil benytte relevante fora til at påvirke rammer og lovgivning indenfor den grønne omstilling til gavn for nordjyske tiltag. Det gælder både gennem Danske Regioner, KL, i politiske udvalg m.m.

Ændringer i incitamentsstrukturer besluttet på statsligt niveau og gennemføres over længere tid. Regionen vil bakke op om initiativer, forsøg og skridt på vejen.



## INSPIRATION

På mobilitetsworkshoppen d. 19/9 2019 blev der ønsket rammer og finansiering, der muliggør flere OPI-projekter (Offentlig-Privat-Innovation) som fx DriveSweden. Ydermere ideer som ”Transport-skat i myldretiden de steder, hvor der er trængsel”; ”Befordringsfradrag for cyklister”; ”Optjen point til kulturtilbud”; ”Firmabetalt elcykel”, m.m.

## MÅLGRUPPER



## STRATEGISK INDSATS

Understøtte areal- og erhvervsudvikling, som fremmer bæredygtig mobilitet



## DET ARBEJDER VI VIDERE MED

- ✓ Fastholder arbejdet med at påvirke lovgivning på nationalt og EU niveau for at fremme den grønne omstilling i Nordjylland.

## DET VIL VI SÆTTE I GANG

- Udnytter miljøzonen i Aalborg til at fremme grøn omstilling.
- Udnytter muligheder fra puljer og programmer til at fremme grøn omstilling i Nordjylland.
- Påvirker grøn omstilling for køretøjer til erhvervsmæssig brug (tung transport og varebiler).
- Udvider ordninger med særlige vilkår for emissionsfrie biler fx takststruktur ifm. parkering.
- Undersøger særlig rabatordning for nye kunder i den kollektive trafik.
- Afprøver projekter med pointsystem for bæredygtige valg fx som en konkurrence, kampagne, o.l.
- Understøtter ændringer i afgiftsstruktur ifm. grøn omstilling bl.a. afgiftslettelse på el til elbiler.

fdf

**OPSAMLINGSSIDE  
PÅ HANDLINGER**



# HANDLINGSPLAN

## FOR BÆREDYGTIG MOBILITET I NORDJYLLAND



REGION NORDJYLLAND  
- i gode hænder

**KKR**  
NORDJYLLAND

## **3.2**

### **Tværkommunale samarbejder om klima**

# KL

> KL  
> JANUAR 2020

VAND FRA ALLE SIDER

# KLIMATILPASNING FOR FREMTIDEN

VAND FRA ALLE SIDER



## Klimatilpasning for fremtiden

© KL

1. udgave, 1. oplag 2019

Produktion: KL's Trykkeri

Design: e-Types

Tryk: KL's Trykkeri

Foto:

Forside og side 4: Lars Kaalund, KL

Side 8: Søren Brandt, Herning Kommune

Side 11: Colourbox

Side 12: Steffen Stamp, Realdania

Side 13: Nete Herskind, KL

Side 15: Roskilde Kommune

KL

Weidekampsgade 10

2300 København S

Tlf. 3370 3370

kl@kl.dk

www.kl.dk

 @kommunerne

 facebook.com/kommunerne

Produktionsnr. 830565

# INDHOLD

<b>INDHOLD .....</b>	<b>3</b>
<b>KLIMATILPASNING FOR FREMTIDEN .....</b>	<b>5</b>
<b>ET SAMMENHÆNGENDE REGELGRUNDLAG .....</b>	<b>6</b>
<b>EN VIFTE AF FINANSIERINGSMULIGHEDER .....</b>	<b>9</b>
<b>BESKYTTE ELLER FLYTTE – HVEM BETALER? .....</b>	<b>13</b>
<b>INFORMATION OG ADMINISTRATIVE LETTELSER .....</b>	<b>14</b>



# KLIMATILPASNING FOR FREMTIDEN

## VAND FRA ALLE SIDER

Klimaforandringerne er her allerede. Det er ikke kun noget, der truer i horisonten. Når vandet vælter ind alle steder fra, forandrer det vores land og levevis og medfører store tab – både økonomisk og menneskeligt. Andre steder i verden rammes af tørke og ødelæggende orkaner. I Danmark er det i særlig grad nedbør og stigende havspejl, der oversvømmer os. Det er den udfordring, vi adresserer i dette udspil.

KL støtter visionerne for en udledningsfri fremtid. Vi mener, at Danmark skal tage lederskab for den grønne omstilling og gå forrest på alle parametre. Kommunerne er i front og bidrager aktivt til arbejdet. Forebyggelse er vigtigt og rigtigt.

Allerede nu påvirker klimaforandringerne både borgere og kommuner direkte. Voldsomme skybrud, stigende grundvandsspejl og talrige oversvømmelser sætter både borgere og kommuner under pres. Der er akut behov for, at vi får sat skub i den nødvendige og rigtige klimatilpasning, så vi kan forebygge personlige og samfundsmæssige tab.

Ansvar for klimatilpasning er klart. Den enkelte lodsejer skal sikre sin grund og værdier, ansvaret er entydigt placeret hos lodsejeren, men ofte skal løsningen findes i fællesskab med andre. Det gælder uanset om lodsejeren er privatperson eller offentlig myndighed. Det er kun rimeligt, at regningen betales af de, der har gavn af investeringen.

Men reglerne er komplicerede, og det er dyrt at beskytte sig mod vandet. Borgerne har ikke nødvendigvis økonomien og forudsætningerne for at kunne løfte en så omfattende opgave, som klimatilpasning er. Det betyder, at vigtige projekter falder til jorden.

Vi kender de udsatte steder. Vi kender også de rigtige løsninger. Kommunerne kan og skal ikke finansiere løsningerne, men vi kan hjælpe med at facilitere processerne, vejlede borgerne og arbejde for bedre finansieringsmuligheder.

Det kræver, at rammerne og redskaberne bliver bedre og nemmere at gennemskue.

Med dette udspil vil KL præsentere en række løsningsforslag, som afsæt for konkret handling i samarbejde med Folketinget, borgerne, kommunerne, forsyningselskaberne, erhvervslivet og kreditinstitutterne.

Der er brug for

1. Et sammenhængende regelgrundlag uanset hvor vandet kommer fra.
2. En vifte af finansieringsmuligheder, der både retter sig mod de mindre lokale projekter og de store projekter af national interesse.
3. Klar kommunikation om ret og pligt for borgere og myndigheder samt en effektiv klagebehandling.

Udspillet indeholder en række problemstillinger og løsningsforslag, som KL mener kan ruste Danmark bedre til at håndtere klimaforandringerne - både nuværende og kommende. Med udspillet vil vi gerne invitere til dialog med alle, der deler ambitionen om at skabe de nødvendige rammer og forståelse for, at klimatilpasningen skal op i tempo, så vi kan beskytte vores fælles værdier.

Med venlig hilsen

  
Jacob Bundsgaard  
Formand for KL

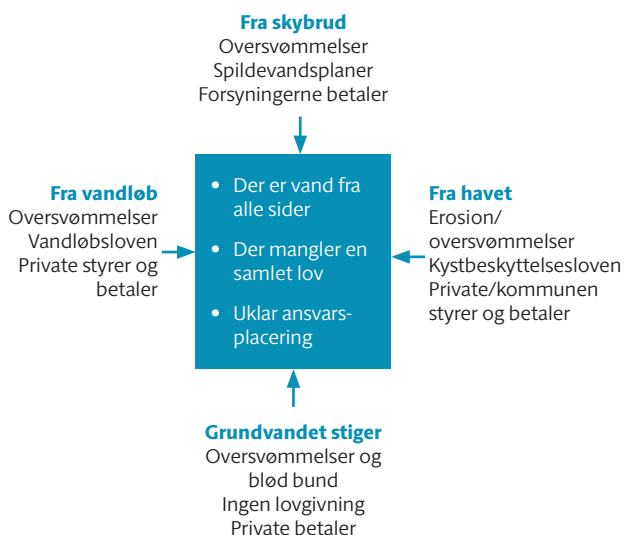
  
Kristian Wendelboe  
Administrerende direktør for KL

# ET SAMMENHÆNGENDE REGELGRUNDLAG

Klimatilpasning er kompleks med mange begreber og processer. Det skyldes, at der er mange love og regler, der er mange aktører og endelig er økonomien uoverskuelig eller ukendt for de fleste. Det leder til frustrationer, misforståelser, manglende forventningsafstemning og passivitet.

Klimatilpasning drejer sig om at tilpasse sig kysterosion, oversvømmelser fra baglandet, stigende grundvand eller skybrud. Det kræver forskellige tekniske løsninger afhængigt af, hvor vandet kommer fra. Det betyder også, at der er forskel på hvilken lovgivning, der skal anvendes og hvem, der skal bidrage, når projektet skal gennemføres. Af nedenstående figur fremgår de forskellige scenarier i oversigtsform.

> **Figur 1: Kilde til klimahændelse, lovgivning og betaling**



Der er tale om kompleks lovgivning, hvor hver lov er tilpasset sit virkefelt. KL efterspørger ikke én samlet lov, men lovgivningen skal hænge meget bedre sammen og være gennemskuelig. En forenkling af lovgivningen kræver, at Folketinget tager initiativ til diskussionen og systematisk gennemgang af lovgivningen, så den bliver mere sammenhængende.

*Der skal være en sammenhæng mellem den lovgivning, der beskriver og bestiller en løsning og den særlovgivning, som skal sikre udførelsen.*

*Initiativpligt og ansvarsfordeling mellem borger, kommuner og staten skal være mere tydelig.*

*Virkemidler, der har vist sig effektive i en lov til fremme af klimatilpasning, skal indføres i anden lovgivning.*

I dag er det ikke ubetinget klart, hvem der er forpligtet til at gøre hvad, når det handler om klimatilpasning. Det skyldes bl.a. at f.eks. planlovens bestemmelser kan give anledning til misforståelser ift. hvor langt den kommunale opgave går, og hvornår det er de private, der skal tage initiativ.

Det skal stå helt klart hvornår og i hvilket omfang borgerne forventes selv at tage initiativ, og hvornår og i hvilket omfang kommunerne eller staten kan eller skal tage initiativ alene eller sammen med borgerne

Der er i dele af lovgivningen virkemidler, som har vist deres duellighed og som med fordel kan overføres til anden lovgivning. Det kan bidrage til øget sammenhæng og genkendelighed.

Der er behov for sammenhængende løsninger. Derfor er det nødvendigt med en gennemgang og ændringer af den samlede lovgivning med dette for øje. Ekspertudvalgets arbejde i forbindelse med vandløbsloven viste, at der i forhold til oversvømmelser fra vandløb er områder, hvor der er behov for helhedsorienteret planlægning. Det gælder ikke kun for vandløb men for alle typer af klimatilpasning og samspillet mellem dem.

En mere virkningsfuld og tydelig lovgivning er kun mulig, hvis Folketinget tager initiativ til at sikre en sammenhængende lovgivning.



*“ Det er borgernes ansvar. Med de rette rammevilkår kan stat, kommuner og vandselskaber tage flere initiativer og hjælpe borgerne.*

*Der er behov for lovgivning for indsatsen mod de problemer, stigende grundvand giver for borgerne og infrastrukturen.*

Flere steder i landet er grundvandet steget med en til to meter. Lods-ejerne forventer normalt at have grundvandet et godt stykke under overfladen, men pludselig står marker, haver og kældre under vand.

Problemerne er de samme, uanset om vandet blot er almindeligt overskudsvand, der er kommet fra oven, eller om det er stigende grundvand, der kan give alvorlige problemer fremover. I dag er der ingen lovgivning, der retter sig mod dette problem. Derfor er rollerne uklare. Set fra et samfundsmæssigt perspektiv risikerer store investeringer at være fejlanbragte; eksempelvis nye udstykninger eller veje som anlægges uden sikring mod stigende grundvand.

*“ Vi ”drukner” nedefra, grundvandet nærmer sig overfladen. Men der er ingen regler, der placerer ansvaret for en løsning.*

*Der er behov for et nationalt klimascenarie som grundlag for kommunernes og borgernes planlægning og prioritering.*

Problemstillinger relateret til vand som ekstreme vejfænomener og fejlslagen klimatilpasning betegnes af World Economic Forum som den ultimative systemudfordring, fordi vand understøtter al økonomisk vækst på tværs af sektorer, samtidig med at vand forvaltes fragmenteret indenfor de forskellige sektorer. Det øger risikoen for nedbrud af service og underinvestering i kritisk infrastruktur.

Til at understøtte kommunernes arbejde med klimasikringsplaner etc. stillede staten i aftalen om den kommunale og regionale økonomi for 2013 et samarbejde om klimatilpasningsindsatsen i udsigt. Ifølge en undersøgelse blandt udvalgsformænd i kommunerne er staten imidlertid fortsat fraværende, både når det gælder strategi og finansiering.

KL foreslår derfor, at staten udarbejder et nationalt klimascenarie, som kommuner og borgere lokalt kan lægge til grund for lokale

klimatilpasningsprojekter. Klimascenariet bør opdateres løbende på grundlag af nyeste dokumenterede viden, til støtte for f.eks. beslutning om, hvorvidt et projekt skal matche en 20, 50 eller måske en 100-årshændelse. Et klimascenarie vil med andre ord kunne kvalificere investeringsbeslutningerne, så risikoen for enten under- eller overinvestering reduceres.

*Modeller for partsfordeling efter nytteprincippet skal være mere klare og brugbare end de er i dag.*

Nytteprincippet skal fastholdes. Det betyder, at dem, der får størst nytte af et klimatilpasningsprojekt, fordi de ligger mest udsat og/eller har de største værdier at beskytte, skal bidrage mest til projektets gennemførelse.

Nytteprincippet er forholdsvis enkelt, når problemer og løsninger ligger på samme mere eller mindre afgrænsede arealer. Det kan f.eks. være et dige foran grunde, som skal beskyttes mod havet.

I mange tilfælde er nytteprincippet dog meget vanskeligt at omsætte i en finansieringsmodel i det konkrete projekt. Det gælder særligt i situationer, hvor eksempelvis et dige eller en sluse skal placeres langt fra de områder, der skal beskyttes.

I et stort vandløbsopland kan problemet ligge i kystbyen, der oversvømmes af vand fra arealer, der ligger længere oppe ad vandløbet. Løsningen er at holde vandet tilbage, før det når byen. Men de parter, der skal tage initiativ og måske betale for løsningen, får ikke selv direkte nytte. Og de, der har problemet nede i byen, kan have svært ved at handle, da løsningen ligger på arealer, som andre ejer.

Det er i visse tilfælde muligt at bede kommunen starte et projekt i vandløbet, en såkaldt reguleringssag. Erfaringen viser dog, at det er vanskeligt at bruge denne mulighed. Det er svært for borgerne at tage initiativ til en fælles løsning, endsiges finde en fordelingsnøgle, hvor både borgere, der får nytte af et projekt, og borgere på arealer, hvor problemet opstår, bidrager til løsningen.

Udfordringen er derfor for det første at få gjort det klart for alle borgerne, at de har fælles nytte af et projekt og derfor skal være med til at betale. For det andet er der behov for klare og faste modeller, som kan bruges ved fordeling af udgifterne mellem de, der får nytte af projektet.

Det bør undersøges om de beføjelser til bidragsfordeling, som kommunerne har efter vejloven eller anden lovgivning helt eller delvist kan lægges til grund for en mere klar og anvendelig model for bidragsfordeling i sager om klimatilpasning



### > Case: Tætte rør giver vand i kælderen

Efteråret 2019 var det vådeste i hele den periode, hvor DMI har målt nedbør i Danmark. Det vil med sikkerhed få grundvandet til at stige. Mange husejere og boligselskaber vil få problemer med fugt i kælderen, og veje og dæmninger risikere at bryde sammen. Stigende grundvand kan være et problem over hele landet, og det rammer store områder på samme tid.

Midt på den jyske hede, lidt nord for Herning, ligger byen Sunds, hvor der bor godt 4000 mennesker. Selvom man ikke kan se det, så står grundvandet højt i det meste af Sunds. Og så har vi balladen, fordi separering af kloaknettet med nye tætte ledninger, vil give en øget risiko for at grundvandet vil stige og dermed vand i kældre og skader på infrastruktur.

I Sunds mener kommunen og vandselskabet, at den bedste løsning vil være, at der etableres et drænrør sammen med den eksisterende kloak. I dag ligger ansvaret for løsningen hos den enkelte borger. Det kræver, at de berørte borgere går sammen i et drænlag for at betale for en løsning. Det er nemlig en stort set umulig opgave for borgerne at koordinere og gennemføre så stort og teknisk kompliceret et projekt.

Når kloaknettet separeres, efterlades borgerne med et problem, som de ikke vil være i stand til at løse. Selvom kommunen og vandselskab gerne vil hjælpe, må de ikke med den nuværende lovgivning. Juridisk er det nemlig alene grundejeren, der har ansvaret for at løse problemerne med et stigende grundvandsspejl. Vandselskabet har med den nuværende lovgivning kun ansvaret for bortledning af spildevand og overfladevand.

Uden den rigtige lovgivning kan kommuner og vandselskaber ikke arbejde med projekter, der har til formål at sænke og bortlede grundvandet. KL ønsker en lovgivning, der fastlægger, at kommuner og vandselskaber skal spille en aktiv rolle i løsningen af dette problem. KL ønsker også, at der skal ses nærmere på, hvordan udgifterne skal fordeles på de, der har nytte af projekterne.

Så indtil videre står borgerne i Sunds, vandselskabet og kommunen med et problem, fordi det ikke er praktisk muligt at håndtere det terrænnære grundvand i byområderne i dag.

# EN VIFTE AF FINANSIERINGSMULIGHEDER

Et klimatilpasningsprojekt vil have værdi for de mennesker, der umiddelbart bliver bedre beskyttet mod klimahændelser. Men det har også værdi for resten af samfundet i form af mobilitet, omsættelighed, bosætning i alle dele af landet, bevarelse af beboelige områder og afsmittende effekter på de omkringliggende områder, der også kan blive bedre beskyttet.

Natur, miljø, beredskab og planlægning er offentlige opgaver, hvor kommunerne har et sammenhængende ansvar for de borgernære opgaver. Det vil derfor give god mening, at kommunerne også får et større ansvar for at bidrage til øget samfundsnytte og samfundsøkonomi forbundet med klimatilpasning med de rigtige løsninger på de rigtige steder.

Et skøn er, at der er behov for at klimatilpasse for mindst 50-75 mia. kroner de næste 20-30 år. I en rapport udarbejdet for Realdania i 2017 konkluderes det, at "de samlede skadesomkostninger udgør i nettonotidsværdi 93 mia. dkk for de 48 byer [på 100 år – red.] og varierer betydeligt for de undersøgte byer." Det er store skader. Kunne man anvende pengene til forebyggelse, vil meget være vundet.

Det er som nævnt helt afgørende, at alle lodsejere kan og skal være med til at klimatilpasse. Erfaringen viser imidlertid, at ikke alle kan eller har vanskeligt ved at bidrage, og at for mange initiativer af den grund går i stå. Alle redskaber skal derfor bringes i spil for at sikre sammenhængskraften, så også økonomisk vanskeligt stillede borgere kan sikres mulighed for langfristet finansiering eller tilskud. Samme løsning passer ikke til alle projekter eller alle deltagere. Derfor er det vigtigt, at vi får skabt en vifte af finansieringsmuligheder, så alle får mulighed for at være med.

**Kommunernes andel af klimatilpasningsprojekter skal fritages fra anlægsloftet.**

Klimatilpasning, der har til formål enten at beskytte kommunernes egne ejendomme, infrastruktur og værdier eller at tilbageholde vand, der stammer fra kommunernes arealer, kan finansieres af

kommunerne selv. En reel barriere for, at kommunerne selv kan bidrage til tilbageholdelse eller afledning af vandmængderne, er dog, at projekterne er omfattet af anlægsloftet. Dermed kommer den langsigtede, men nødvendige, klimatilpasning i konkurrence med de mere borgernære, nødvendige investeringer i f.eks. renovering af folkeskoler og opførelse af daginstitutioner. Med stigende behov for klimasikring risikerer andre afgørende anlægsprojekter at blive skrinlagt, eller at nødvendige klimasikringsprojekter udskydes. Kommunernes udgifter til klimasikring af egne værdier bør derfor holdes uden for loftet over kommunernes anlægsudgifter.

**Forsyningselskabernes mulighed for fuld finansiering af klimatilpasningsprojekter skal genindføres.**

Før 2013 finansierede kommunerne selv fuldt ud kommunale klimatilpasningsprojekter. I 2013 blev der indført mulighed for, at spildevandsselskaberne kunne finansiere 75 pct. i klimatilpasningsprojekter indenfor selskabernes naturlige ansvarsområde samtidig med, at man indførte en midlertidig ordning, som indbar, at selskaberne i perioden 2013-2016 kunne finansiere op til 100 pct. Kommunerne bidrog bl.a. med planlægning, men det var spildevandsselskaberne, der effektuerede projekterne og dækkede omkostningerne over taksterne. Tanken bag ordningen er, at det rent geografisk ofte er de samme forbrugere, der afleder spildevand, som har problemer med for meget vand i form af oversvømmelser.

Den mulighed blev ikke forlænget, selvom Miljøstyrelsens evaluering fra 2017 viste, at de alternative klimaprojekter på terræn, hvor der afledes tag- og overfladevand, er markant billigere end de mere traditionelle løsninger, hvor der nedgraves rør og etableres underjordiske bassiner. Udgiften til overfladeløsninger udgør som tommelfingerregel kun op til 25 pct. af den alternative udgift. Det betyder, at spildevandsselskaberne i dag kun kan finansiere 75 pct. af de kommunale klimatilpasningsprojekter, og at kommunerne skal finde de resterende penge indenfor det normale budget. Det har reelt sat en bremse for projekterne.

Der er i det nuværende regelsæt mulighed for at fortsætte ordningerne, og det kræver blot, at der justeres på indtægtsrammen for spildevandsselskaberne.

Kommunerne har også mulighed for at påvirke prioriteringerne i de kommunalt ejede selskaber, hvor det vil være naturligt, at der i ejerstrategierne tages aktivt stilling til ansvar og medvirken til klimatilpasning

Det bør endvidere klarlægges, om forsyningsselskaberne også skal have mulighed for at deltage i indsatsen mod højtstående grund-

vand i de kloakerede områder. En medvirkende årsag til det stigende grundvand er paradoksalt nok, at moderne og tætte kloakrør ikke har den samme drænende effekt som gamle rør, hvor indsvivning af grundvand bidrager til afvanding.

*“ Der skal være klarere roller og arbejdsfordeling mellem vandselskaber og kommuner. Kommunerne er myndighed og kan bestille projekter. Vandselskaberne skal kunne udføre opgaven.*

*Staten skal oprette og sikre finansiering til en klimatilpasnings- og kystsikringsfond.*

*“ Udfordringerne fra havet er flere steder så store og truende, at der er behov for økonomisk hjælp fra en national kystfond.*

KL foreslår at skærpe statens aktive indsats. Staten skal etablere en fond, som bidrager til finansiering. Projektstøtte bør tildeles ud fra et strategisk sigte f.eks. baseret på et nationalt klimascenarie.

En løsning inspireret af f.eks. bredbåndspuljen kunne være, at projekter tildeles støtte efter et pointsystem. Kriterierne kan f.eks. være, at borgerne selv går sammen og udarbejder projektet (evt. bistået af kommunen), samfundsøkonomi, nytteværdi eller graden af egenfinansiering i projektet. Desuden vil det være naturligt, at klimatilpasningsprojekter til sikring af samfundskritisk infrastruktur kan opnå støtte fra en sådan fond.

KL opfordrer derfor staten til at afsætte midler på finansloven, alternativt at indføre et præmietillæg på f.eks. forsikringsordninger, eller en kombination af de to muligheder, til en pulje, der kan medfinansiere klimatilpasning. Der kan f.eks. være tale om initiativer fra grupper af borgere evt. organiseret i lag, der ønsker at gennemføre en klimatilpasningsindsats.

Alle 98 kommuner har gennemført lokale risikokortlægninger og har udarbejdet lokale klimasikringsplaner. Men det er ikke kommunernes opgave at klimasikre. Gevinsterne ved klimatilpasning og dermed færre skader som følge af vandmasser tilfalder grundejere og forsikringselskaber. Der kan, i lighed med stormflodspuljen, via forsikringsordningerne indføres et bidrag til medfinansiering til en klimatilpasningsfond, hvor pengene bruges til forebyggelse i stedet for genopbygning.

Forsikringselskaberne er i dag ved lov forpligtet til at opkræve en afgift på hver brandforsikringspolice på i øjeblikket 30 kr. til stormflods- og oversvømmelsespuljen og 10 kr. pr. police til stormfaldspuljen. Det vil være nærliggende i denne ordning at indføre et bidrag til en klimasikringspulje.





***Kystbeskyttelseslovens muligheder for finansiering gennem KommuneKredit skal indføres for klimatilpasning reguleret efter anden lovgivning.***

Klimatilpasningsprojekter, der beskytter, ikke blot de direkte berørte borgere, men også har gunstige effekter på de omkringliggende områder, er en opgave, som også tjener et offentligt formål. Derfor har kommunen i kystbeskyttelsesloven en initiativret, selvom det er lodsejerne, der skal betale.

Hvis der ikke kan opnås enighed mellem de berørte lodsejere om en kystbeskyttelsesforanstaltning, kan kommunen afgøre, om der skal anlægges kystbeskyttelse, hvem der skal betale, og kommunen kan stille kommunal lånegaranti.

KommuneKredit kan låne ud til formål, hvor der i lovgivningen er hjemmel til, at kommunen kan varetage opgaven og kan låne til formålet. Det betyder, at slutriskoen for et projekt skal ligge hos kommunen, og derfor er det også afgørende, at det er en mulighed og ikke et krav, at der kan stilles kommunegaranti for et projekt.

Muligheden for, at et klimabeskyttelseslag kan opnå kommunal garantistillelse og dermed kan optage lån i KommuneKredit, afhænger i dag af, hvilken lovgivning beskyttelsen er omfattet af.

Låneadgangen bør kobles sammen med, at garanti for lån til klimabeskyttelse fritages fra lånerammen, sådan som det i dag er tilfældet med garanti stillet til projekter omfattet af kystbeskyttelsesloven.

KL ønsker med andre ord, at klimatilpasning, uanset hvilken form for oversvømmelse borgerne beskytter sig imod, bliver sidestillet med

reglerne i kystbeskyttelsesloven, så kommunerne kan tage initiativet og stille garanti, uden at det påvirker kommunens låneramme.

***Udvidet adgang til realkreditfinansiering skal undersøges.***

Nogle borgere har ikke økonomisk mulighed for at bidrage til klimasikringsprojekter og har ikke mulighed for yderligere belåning. Derfor kan de heller ikke sikre deres ejendom og dermed det pant, de har stillet overfor långiver. Det følger af lovgivningen, at kreditgiver skal have en risikobaseret tilgang. Men at klimabeskytte sin ejendom er principielt en bæredygtig indsats til sikring af ikke blot boligen, men også pantet.

Hvis en boligejer ønsker at klimabeskytte sin bolig, og dermed sikre pantet bedre, bør det undersøges, om der kan gives en udvidet låneadgang til en "bæredygtig klimainvestering". Lånegrænsen for sommerhuse er 75 pct. og for helårsboliger 80 pct., og det er ikke givet, at boligejerne har mulighed for tillægs lån til klimatilpasningsprojekter.

Det bør udredes, om lånegrænsen i særlige tilfælde, f.eks. kystnær beliggenhed, kan forhøjes for klimatilpasningslån, da ejendommen alt andet lige må forventes at fastholde eller ligefrem stige i værdi, hvis den sikres mod ødelæggende klimahændelser.

***“ Mere end halvdelen af de kommunale chefer vurderer, at den manglende finansiering er den primære årsag til, at private fælles klimaprojekter ikke gennemføres ”.***



### > Case: Når borgerne spænder ben for hinanden

Det så ellers så lovende ud i Kerteminde. En flok ildsjæle blandt borgerne tog initiativ til en sluse. Den skulle beskytte ejendommene midt i byen og Noret (lille fjord) mod oversvømmelser ved højvande og det samtidig blæser fra den forkerte retning.

Slusen ville koste 45 mio. kr., og RealDania var klar til at finansiere de 15 mio.kr. De sidste 30 mio. kroner skulle de berørte lodsejere betale med små månedlige beløb over de næste 30 år. Men så startede balladen.

Der er ca. 1000 berørte borgere. Mange af dem mener, at det er en samfundsopgave at klimabeskytte deres ejendomme. Deres argument er, at bare fordi de er uheldige at bo ned til vandet, så er det ikke dem, der alene er skyld i klimaforandringerne. Derfra tog modstanden fart.

De mest udsatte skulle betale mest. Men meget af modstanden kom fra grundejere, der lå længst væk og skulle betale mindst, fordi de slet ikke syntes, de havde et problem. Helt galt gik det, da borgerne i et sluselag selv skulle være bygherrer og stå for driften af slusen.

Kommunen ville gerne have taget opgaven på sig, men det var ikke muligt pga. anlægsloftet, som begrænser kommunens investeringer i veje, bygninger og i dette tilfælde en sluse.

Resultatet er blevet, at der ikke bliver bygget en sluse i denne omgang. Så borgerne i Kerteminde by må fortsat leve med udsigten til oversvømmelser, når der er højvande og blæser fra den forkerte retning.

KL ønsker, at klimatilpasningsprojekter friholdes fra anlægsloftet, så kommunerne mere aktivt som bygherre kan bistå borgerne i de rigtige samfundsøkonomiske løsninger.

# BESKYTTE ELLER FLYTTE – HVEM BETALER?

*Der er behov for en udredning og model for tilskud til grundejere uden udsigt til fortsat nytte og/eller benyttelse af ejendom truet af oversvømmelse eller erosion.*

I Danmark er der tradition for at forsikre sig mod vand, der skader ens ejendom.

Det kan være både i de private gensidige forsikringer i forhold til nogle typer af hændelser. Det kan være den fælles statslige forsikring, hvis der er tale om stormflodsskader. Men der kan også være hændelser, som f.eks. skader forårsaget af erosion, hvor forsikringen ikke dækker.

Med mere voldsomt vejr stiger hyppigheden af det der ellers var kategoriseret som 20-50-100 års hændelser. Det betyder, at Stormrådets ordning kun dækker i en periode samtidig med at risikoen for oversvømmelse stiger, hvis ikke grundejerne gør noget.

Større klimatilpasningsprojekter bør vurderes ud fra samfundsnytte og ud fra samfundsøkonomi. Nogle steder giver det ikke samfundsmæssig mening at igangsætte store anlægsprojekter. Selvom der er rigtig mange gode hjælpemidler som f.eks. KlimaAtlas, så mangler der stadig en metode til at vurdere om det giver bedst mening at beskytte sig mod en hændelse der måske forekommer om 50, 100 eller 1000 år eller det giver bedre mening at bruge ressourcerne et andet sted.

En plan for at rømme et område for beboelse, virksomheder og infrastruktur kan i nogle tilfælde være en nødvendig løsning. Det forudsætter frivillighed, langsigtet planlægning og måske hjælp til de berørte med at finde et nyt hjemsted.

Det er ikke en offentlig opgave at erstatte tab på individuelle investeringer. Men der kan være behov for, at det offentlige bistår folk i at komme videre, hvis de f.eks. ikke selv er i stand til at finde ny bolig. Der er ikke tale om erstatning, men om at bistå ejerne med at løfte de byrder, der er knyttet til en ejendom, der må opgives og dermed skal forsvarligt nedrives. Det kan også handle om at bistå til en genhusning, som vedkommende er i stand til at betale.

For nogle kan der uagtet, at det er deres eget valg oprindeligt at have bosat sig eller etableret virksomhed et sted være behov for bistand til dels oprydning, dels genhusning.

Derfor er der brug for klare rammer for, hvornår opkøb kan komme på tale, hvis det vil give størst samfundsnytte helt at opgive et bebygget område og at der afsættes nationale midler til formålet.

*“ Lægges værdien af alle landets boliger og sommerhuse sammen, blev det i 2013 opgjort til 4.350 milliarder kroner. Det er de værdier, vi vil beskytte.*



# INFORMATION OG ADMINISTRATIVE LETTELSE

## *Der er behov for klar national information om ret og pligt.*

Der er behov for en borgerrettet national kommunikations- og informationsindsats, som kan bidrage til, at flere projekter kommer bedre fra start til slut. KL stiller sig naturligvis til rådighed for samarbejde om et sådant statsligt informationsinitiativ.

85 pct. af de kommunale teknik- og miljøchefer mener, at der er et stigende behov for projekter, der initieres og betales af flere grundejere i fællesskab.

Men det er svært at samles, og ofte falder projekterne på økonomien.

Kun to procent af de kommunale teknik- og miljøchefer oplever, at borgerne anerkender deres økonomiske ansvar for at sikre huse og andre værdier, selvom lovgivningen fastslår, at ansvaret er deres. Resten oplever en klar forventning fra borgerne om, at kommunen eller staten helt eller delvist betaler regningen.

En klar fælles opgave for stat og kommuner er derfor, at der kommunikeres klart og målrettet, så borgerne ikke er i tvivl, om

- at de også selv skal tage initiativ
- at der er tale om egenbetaling
- at der også kan være miljø- og naturhensyn, der spiller ind

Det sidste kan opleves som et benspænd, hvis man ikke har været klar over, at der er visse restriktioner på, hvad man må lave i et område som følge af naturbeskyttelsehensyn. Det kan betyde, at det slet ikke er muligt at beskytte et område. Men det også betyde, at det er nødvendigt med dyrere løsninger, fordi projektet skal udformes, så der tages de nødvendige hensyn til natur og miljø.

Målet med en på en gang bred og præcis forhåndsinformation er også at sikre et realistisk ambitionsniveau og dermed støtte, at flere projekter kan komme helskindet og smidigt igennem.

Derudover har kommunerne en særlig opgave i at forklare borgerne, hvilken rolle de kommunale beredskaber har i forbindelse med ekstreme vejrhændelser og dermed afstemme borgernes forventninger til beredskabets indsats, når vandet trænger sig på. Redningsberedskabets kerneopgave er at koncentrere sig om liv og førlighed, væsentlige værdier og miljøet. Det betyder også, at der ved større hændelser er brug for at koncentrere indsatsen om det direkte livstruende og de store værdier og ikke, om der kommer vand i borgernes haver og boliger. Lodsejeren/anlægssejeren har selv et ansvar både for at forebygge men også for selv at begrænse og afhjælpe skader på sin ejendom.

## *Sagsbehandlingstiden for klager skal reduceres markant.*

Klageadgangen skal fastholdes, men der er et aktuelt og akut behov for, at staten markant får nedbragt sagsbehandlingstiden i Naturklagenævnet.

De meget lange sagsbehandlingstider på 2-3 år betyder, at gode projekter mister momentum og opbakning fra borgerne. Derfor er en målrettet statslig indsats på dette område hastende og nødvendig for, at vi sammen kan få klimatilpasningen op i gear.

Klager over ekspropriation afgøres i dag af Transportministeriet, mens selve erstatningen fastsættes af taksationskommissionen. Kommunernes erfaring viser, at erstatningssagerne normalt (altid) går videre fra taksationskommissionen til overtaksationskommissionen.

Derfor bør klager over ekspropriation og lignende kun forelægges én klageinstans. Det bør være tilstrækkeligt, at der er én samlet klageinstans for såvel ekspropriation som erstatning. Dette vil i sig selv nedbringe den samlede sagsbehandlingstid.



## > Case: Boliger eller natur?

Jyllinge Nordmark ved Roskilde Fjord klinger bekendt, når talen falder på oversvømmelse, beredskab, boligløse familier og genopbygning. Området består af i alt ca. 500 boliger, som kunne beskyttes af et dige og en sluse i Værebros Å. Kommunen har været meget fokuseret på at minimere påvirkning af strandengen langs fjorden, som er et beskyttet Natura-2000 område. På en strækning er fjorddiget derfor placeret i private haver. Det betyder, at diget kun ville påvirke få promille af naturområdet.

Kommune og beboerne igangsatte anlægsarbejder, da alle nødvendige tilladelser forelå. Men to borgere klagede over opførelsen, og Miljø- og Fødevarerklagenævnet gav dem medhold. Derfor er de hårdt prøvede beboere i området nu efterladt med et halvt færdigt kystbeskyttelsesprojekt.

Begrundelsen fra Miljø- og Fødevarerklagenævnet er bl.a., at projektet strider imod reglerne for naturbeskyttelse. At påvirkningen kun udgør en meget lille del af det samlede område, betyder ikke noget. Derfor er anlægget af kystbeskyttelsen standset, og beboerne må stadig opretholde beredskabet med fyldte sandsække, mens der arbejdes på en ny tilladelse.

Det langstrakte forløb og klagenævnets lange svartider betyder øgede omkostninger og usikkerhed.

Der er brug for en afklaring af Natura 2000-direktivets rækkevidde, og der må findes en balance mellem naturbeskyttelse og andre samfundsmæssige interesser.

Der er også brug for, at klagenævnet forkorter sine sagsbehandlingstider.





KL  
Weidekampsgade 10  
2300 København S  
Tlf. 3370 3370  
[kl@kl.dk](mailto:kl@kl.dk)  
[www.kl.dk](http://www.kl.dk)  
[@kommunerne](https://twitter.com/kommunerne)  
[facebook.com/kommunerne](https://facebook.com/kommunerne)

Produktionsnr. 830565

## **3.2**

## **Tværkommunale samarbejder om klima**

# KL

> KL  
> JANUAR 2020

CO<sub>2</sub>-UDSPIL

# CO<sub>2</sub>-REDUKTION I KOMMUNERNE

EN STYRKET LOKAL KLIMAINDSATS





## CO<sub>2</sub>-reduktion i kommunerne

© KL  
1. udgave, 1. oplag 2020

Produktion: KL's Trykkeri  
Design: e-Types  
Tryk: KL's Trykkeri

Foto: Colourbox og iStock

KL  
Weidekampsgade 10  
2300 København S  
Tlf. 3370 3370  
kl@kl.dk  
www.kl.dk  
 @kommunerne  
 facebook.com/kommunerne

Produktionsnr. 830566

# INDHOLD

<b>INDHOLD .....</b>	<b>3</b>	<b>TEMA 5 / EN KLOGERE HÅNDTERING AF AFFALD OG RESSOURCER.....</b>	<b>14</b>
<b>DET LOKALE KLIMALEEDERSKAB LIGGER HOS KOMMUNERNE.....</b>	<b>5</b>	<b>TEMA 6 / REDSKABER TIL AT FREMME CO<sub>2</sub>- REDUKTIONER I VIRKSOMHEDERNE.....</b>	<b>15</b>
<b>KOMMUNERNES ROLLE I KLIMAKAMPEN.....</b>	<b>6</b>	<b>TEMA 7 / BINDING AF CO<sub>2</sub> VED SKOVREJSNING OG UDYRKEDE ÅDALE....</b>	<b>16</b>
<b>TEMA 1 / NYE VIRKEMIDLER TIL UDBYGNING AF VEDVARENDE ENERGI.....</b>	<b>8</b>	<b>CASE 3 / JORDBINDING.....</b>	<b>17</b>
<b>CASE 1 / VEDVARENDE ENERGI .....</b>	<b>9</b>	<b>TEMA 8 / DIGITALISERING OG NY TEKNOLOGI .....</b>	<b>18</b>
<b>TEMA 2 / STRATEGISK ENERGIPLAN- LÆGNING I ALLE KOMMUNER.....</b>	<b>10</b>	<b>TEMA 9 / BEDRE MULIGHEDER FOR KLIMAVENLIGE INDKØB OG UDBUD.....</b>	<b>19</b>
<b>CASE 2 /STRATEGISK ENERGIPLANLÆGNING.....</b>	<b>11</b>	<b>TEMA 10 / FÆLLES METODE TIL MÅLING AF KOMMUNERNES CO<sub>2</sub>-REDUKTION .....</b>	<b>20</b>
<b>TEMA 3 / BEDRE RAMMER FOR KLIMAVENLIG MOBILITET .....</b>	<b>12</b>	<b>CASE 4 / MÅLING AF CO<sub>2</sub>-REDUKTION.....</b>	<b>21</b>
<b>TEMA 4 / BYGGERI OG ANLÆG MED LAVERE CO<sub>2</sub>-AFTRYK.....</b>	<b>13</b>		



# DET LOKALE KLIMALEEDERSKAB LIGGER HOS KOMMUNERNE

Klimakrisen er den største fælles og globale udfordring, vi står over for. Stigende havvand og stormfloder sætter trygheden under pres, når vores byer oversvømmes, eller vores kyster ødelægges. Det er lokalt, at konsekvenserne af klimaforandringerne mærkes for alvor. Og det er lokalt, at udfordringerne kan løses konkret. Både når det handler om at sikre os imod klimaforandringerne, og når det kommer til at tage fat om problemets rod og nedbringe udledningen af drivhusgasser.

Kommunerne har i årevis arbejdet målrettet på at fremme den grønne omstilling ved at nedbringe udledningen af CO<sub>2</sub>. Kommunerne har derfor allerede værdifulde erfaringer med, hvordan der kan findes lokale løsninger på de globale klimaudfordringer.

Kommunerne ønsker at bruge og dele deres erfaringer og kan herudover bidrage til øget CO<sub>2</sub>-reduktion, fordi:

- 1. Kommunerne er tættest på borgere og virksomheder og skaber rammerne for deres hverdag**  
Kommunerne har lang erfaring med at skabe løsninger i samarbejde med borgere og virksomheder og har ansvaret for udviklingen af de lokale bysamfund og indretningen af dem.
- 2. Kommunerne er samlet set landets største bygningssejer og største offentlige arbejdsgiver**  
Det giver kommunerne en platform for at drive udviklingen inden for byggeri og anlæg med et lavt CO<sub>2</sub>-aftryk samt for at fremme en CO<sub>2</sub>-reducerende adfærd igennem kommunernes arbejdsgiverpolitik.
- 3. Kommunerne kan mest direkte bidrage til CO<sub>2</sub>-reduktioner i energiproduktionen**  
I gennem ejerskab af forsyningsvirksomheder kan kommunerne bidrage aktivt til den nødvendige omlægning af Danmarks samlede energiproduktion.

#### **4. Kommunerne har ansvar for samlede prioriteringer på tværs af sektoropdelte hensyn**

Det er i kommunerne, at der tænkes i sammenhængende og helhedsorienteret planlægning og udvikling på tværs af transport, bygninger, energi, land og vand.

#### **5. Kommunerne kender de lokale forhold bedst og kan gennemføre de klimaløsninger, der virker**

Der er ikke brug for eller mulighed for de samme klimaløsninger alle steder. Kommunerne er dem, der som lokal driver, koordinator og beslutningstager kan få de rigtige ting til at ske i praksis.

Kommunerne gør allerede meget på klimaområdet og har potentiale og viden til at kunne gøre endnu mere under de rette betingelser og i samarbejde med regeringen og andre parter. Fra det daglige og strategiske klimaarbejde med CO<sub>2</sub>-reduktion har kommunerne stor viden om, hvor udfordringerne er – og hvor den lokale indsats kan styrkes, hvis de nødvendige rammer og ressourcer er til stede.

I dag er der statslige regler og bindinger, der spænder ben for en kommunal merindsats, ligesom der er brug for helt nye virkemidler, hvis vi for alvor skal kunne udbygge den vedvarende energi og muliggøre andre væsentlige skridt hen imod en fremtid med lavt udslip af CO<sub>2</sub>. Hvis kommunernes bidrag skal øges, kræver det de fornødne rammer og den nødvendige finansiering, så det ikke bliver et spørgsmål om klima eller kernevelfærd, men både og.

Kommunerne har allerede taget det lokale klimalederskab på sig, drevet af et højt ambitionsniveau. KL peger i dette udspil på 48 konkrete forslag til, hvad der kan gøres for at sætte de lokale løsninger til CO<sub>2</sub>-reduktion endnu mere i spil i kampen mod klimaforandringerne.

  
Jacob Bundsgaard  
Formand for KL

  
Kristian Wendelboe  
Administrerende direktør for KL



# KOMMUNERNES ROLLE I KLIMAKAMPEN

Klima og CO<sub>2</sub>-reduktioner er allerede en stærk lokalpolitisk dagsorden, som kommunerne tager et stort ansvar for at gennemføre.

Den kommunale sektors andel af Danmarks samlede CO<sub>2</sub>-udledning er ikke stor, hvis man kun opgør udledningen fra den kommunale drift, kommunale institutioner og bygninger. Men kommunernes rolle i at fremme CO<sub>2</sub>-reduktioner rækker langt videre end det. Kommunerne har – med de rette rammevilkår og økonomiske forudsætninger – muligheden for at drive udviklingen med at sænke CO<sub>2</sub>-udledningen i lokalsamfundet både som myndighed og arbejdsgiver og ikke mindst i samarbejde med borgere, virksomheder, forsyningsvirksomheder, trafikkselskaber mv.

## **Kommunens egen virksomhed og rolle som arbejdsgiver**

I driften af egen virksomhed kan kommunerne gå forrest som rollemodel. Et par eksempler:

Kommunerne er samlet set landets største bygningsejer med ansvar for ca. 31 mio. kvadratmeter bygningsmasse. En energieffektiv drift af bygningerne og brug af nye løsninger til aktiv og smart energistyring kan både spare CO<sub>2</sub> og penge. Som bygherre har kommunerne også mulighed for at efterspørge løsninger med lavt CO<sub>2</sub>-aftryk.

Kommunerne er samtidig den største offentlige arbejdsgiver for omkring en halv million medarbejdere. Gennem fokus på CO<sub>2</sub>-reduktioner i arbejdsgiverpolitikken kan kommunerne påvirke medarbejdernes adfærd rettet mod affaldssortering, valg af transport, klimavenlig kost, reduktion af madspild mv. Det kan fx være personalet i de kommunale køkkener, der køber flere sæsonvarer og færre af de fødevarer, der har et højt CO<sub>2</sub>-aftryk, til de kommunale måltider. Eller når børn i dagtilbud og skoler introduceres til klima og bæredygtighed.

Kommunerne indkøber samlet set varer og tjenesteydelser for knap 100 mia. kr. årligt. Med mere viden om det klimavenlige indkøb og flere muligheder for at træffe klimavenlige valg i indkøb og udbud kan kommunerne bidrage til at sænke CO<sub>2</sub>-belastningen i det offentlige forbrug.

## **Aktivt ejerskab af kommunale forsyningsvirksomheder mv.**

I næste led kan kommunerne bruge deres ejerskab af vigtige forsyningsvirksomheder mv. til at fremme en grøn omstilling af samfundet igennem CO<sub>2</sub>-reduktioner i forsyningssektoren. Dette kan bl.a. ske via kommunale ejerstrategier.

Omstillingen kræver en radikal omlægning af den samlede energiproduktion og af energiforbruget. Her kan kommunerne som ejer af store forsyningsvirksomheder tage aktivt lokalpolitisk medansvar for udviklingen af energisektoren ved at fremme langsigtede, bæredygtige beslutninger om energiproduktionen og smart forbrug af energien.

Også som ejer af trafikkselskaber, havne og lufthavne kan kommunerne være med til at sætte CO<sub>2</sub>-reduktioner på dagsordenen i bestyrelserne.

## **Lokalt klimatelederskab af borgere og virksomheder og facilitator af partnerskaber**

I sidste led kan kommunerne i deres lokale klimatelederskab drive en bæredygtig udvikling og påvirke adfærden inden for hele kommunens geografi i retning af mindre CO<sub>2</sub>-udledning.

Det kan ske gennem kommunernes ansvar for at planlægge og udvikle de fysiske rammer for borgernes og virksomheders hverdag i lokalsamfundene.

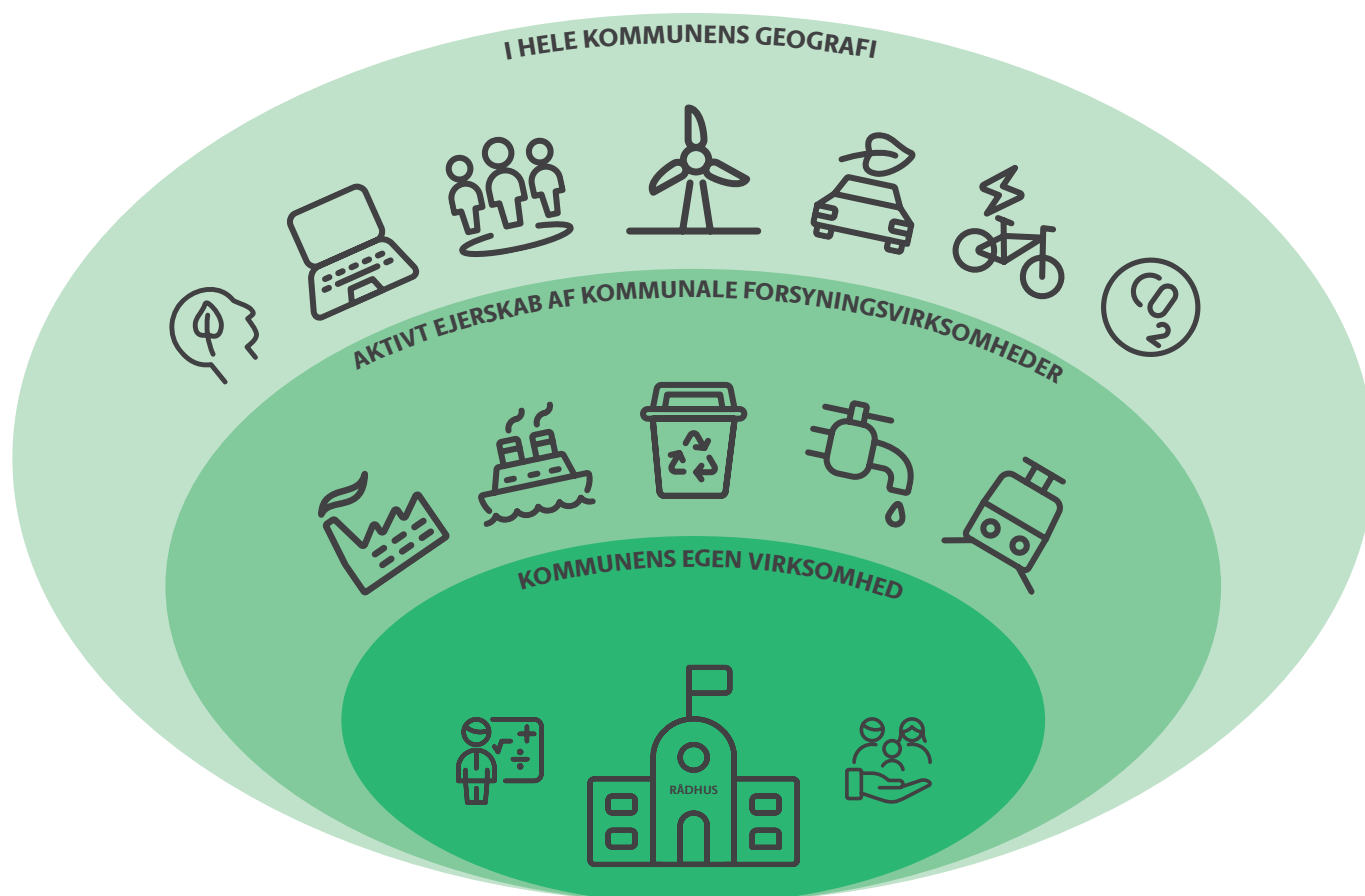
Det kan også ske, ved at kommunerne i deres tilsynsbesøg hos virksomhederne går i dialog med virksomhederne om at fremme CO<sub>2</sub>-reduktioner i driften og indføre cirkulære løsninger.

Kommunerne har lang tradition for at finde løsninger i samarbejde med hinanden og med de lokale parter. Kommunerne kan facilitere partnerskaber med borgere, virksomheder, videninstitutioner og organisationer om at fremme en klimavenlig adfærd og udvikle nye løsninger.

Teknologiske løsninger alene kan ikke sikre, at vi som samfund kan reducere CO<sub>2</sub>-udledningen eller opnå nul-emissioner. Mange borgere har både lysten og viljen til at gøre en positiv forskel for klimaet. Kommunerne kan støtte borgernes engagement i og opbakning til at nedsætte CO<sub>2</sub>-aftrykket ved at vejlede om klimavenlige valg, inddrage borgerne i klimaprojekter og på andre måder støtte en klimabevidst adfærd.

De tre niveauer i kommunernes rolle i klimakampen er vist nedenfor:

1. *Kommunens egen virksomhed og rolle som arbejdsgiver*
2. *Aktivt ejerskab af kommunale forsyningsvirksomheder*
3. *Lokalt lederskab i hele kommunens geografi*



## 48 FORSLAG TIL EN STYRKET KOMMUNAL KLIMAINDSATS

I det følgende peger KL på 48 konkrete anbefalinger, der vil være nødvendige bidrag, hvis kommunernes indsats for at reducere CO<sub>2</sub> skal styrkes. Anbefalingerne er grupperet inden for 10 temaer:

### TEMAER I EN STYRKET KOMMUNAL KLIMAINDSATS

1. Nye virkemidler til udbygning af **vedvarende energi**
2. **Strategisk energiplanlægning** i alle kommuner
3. Bedre rammer for klimabevidst **mobilitet**
4. **Byggeri og anlæg** med lavere CO<sub>2</sub>-aftryk
5. En klogere håndtering af **affald og ressourcer**
6. Redskaber til at fremme CO<sub>2</sub>-reduktioner i **virksomhederne**
7. **Binding af CO<sub>2</sub>** ved skovrejsning og udyrkede ådale
8. **Digitalisering og ny teknologi**
9. Bedre muligheder for klimavenlige **indkøb og udbud**
10. Fælles metode til **måling af kommunernes CO<sub>2</sub>-reduktion**



## TEMA 1 /

# NYE VIRKEMIDLER TIL UDBYGNING AF VEDVARENDE ENERGI

En omstilling af samfundet i retning af CO<sub>2</sub>-neutralitet og elektrificering af transportsektoren kan ikke nås uden at styrke mulighederne for at etablere vedvarende energi. Her spiller kommunerne en nøglerolle.

Kommunerne kan give tilladelser til opsætning af landbaserede vindmøller i det åbne land og solceller på bygninger og på terræn. Desuden har kommunerne i årevis været en drivkraft i de lokale processer om at stille nye landvindmøller op. Etablering af landvindmøller er imidlertid næsten gået i stå i Danmark på grund af manglende placeringsmuligheder og lokal borgermodstand. På samme vis er etableringen af solceller i større skala blevet udfordret af borgermodstand, og fordi anlæggene i stigende grad skæmmer landskabet.

Fortsat etablering af landvindmøller og større solcelleanlæg kræver derfor helt nye virkemidler og rammevilkår. Regeringen og partierne bag energiaftalen 2018 præsenterede i november 2019 et skridt i den rigtige retning, men der er brug for kvantespring. Det er nødvendigt at tænke i løsninger, der i endnu højere grad skaber synlig merværdi for lokalsamfundene og mulighed for at opnå flere gevinster på én gang. En sådan mulighed er en fond til jordbytning med flere formål for øje. Den kan åbne for, at der skabes både mere sammenhængende natur, mere sammenhængende landbrugsjord, arealer til vedvarende energianlæg og landdistriktsudvikling oveni (deraf betegnelsen "multifunktionel jordfordeling"). Det vil kræve en understøttende regulering, så kommunerne får mulighed for at planlægge for "klima- og energilandskaber", og så der skabes flere placeringsmuligheder for landvindmøller.

Etablering af landvindmøller kan nu foretages uden statstilskud og er både i netttilslutning og drift væsentligt billigere end havvindmøller. Derfor vil det samfundsøkonomisk være effektivt at satse på flere landvindmøller. En del af den gevinst, som mølleejere og samfundet derved opnår, bør investeres i en reel fornyelse af de landdistrikter, hvor møllerne stilles op.

Herudover bør de nuværende bureaukratiske benspænd for, at kommunerne kan etablere solceller på egne bygninger på samme vilkår som resten af den offentlige sektor, fjernes. Det vil give kommunerne mulighed for at levere strøm til egne bygninger og reducere deres CO<sub>2</sub>-forbrug væsentligt.

For at styrke mulighederne for at etablere vedvarende energi anbefaler KL:

1. At der etableres en uafhængig ekstern fond for multifunktionel jordfordeling.
2. At der for landvindmøller etableres flere placeringsmuligheder. Det kræver, at der sker en ny national politisk afvejning af beskyttelseshensyn i forhold til skovplantager, herregårdslandskaber og afstandskrav til boliger langs motorveje.
3. At kommunerne gives muligheder for at opkøbe arealer (med evt. ekspropriationsmulighed) og planlægge for klima- og energilandskaber, med mulighed for bl.a. frasalgs af arealerne til vindmølleopstillere.
4. At betingelser for at opføre og drive solcelleanlæg gøres ens for stat, regioner og kommuner, så der gælder samme støttemuligheder, og solcelleanlæg ikke skal udskilles i et særskilt selskab.
5. At etablering af landvindmøller understøttes af mærkbare gevinster for beboere i respektive kommuner i form af kompensation, samt væsentlige bidrag til udvikling og fornyelse i landdistrikterne. De rammevilkår, som regeringen og partierne bag energiaftalen 2018 præsenterede i november 2019, er langt fra nok.



### Vedvarende energi - Opsætning af solceller på eksisterende kommunale tage

Solcelleanlæg på kommunale bygninger er et oplagt og enkelt instrument til at opnå CO<sub>2</sub>-reduktion i kommunerne, men statslige regler spænder ben for etableringen.

Hvis en kommune vil sætte solcelleanlæg op på deres bygninger, skal de danne selvstændige selskaber. Det koster både mange penge til administration og etablering. Oveni kommer afgift for den strøm, de selv producerer til eget brug. Det gør solcelleanlæg i kommunerne helt urentabelt. Det har de erfaret i Morsø Kommune, hvor de har været nødt til at tage allerede monterede solceller på kommunens tage ud af drift på grund af reglerne. Det er et stort tab af ressourcer og ikke samfundsøkonomisk hensigtsmæssigt.

Nogle kommunale anlæg har fået dispensation, men langt fra alle, og der bør findes en holdbar løsning. I marts 2019 var der ca. 140 kommunale solcelleanlæg, der endnu manglede at blive lavet om til et selskab. Fx i Odsherred Kommune, hvor man endnu ikke har fået dispensation.

Kommunerne er samlet set de største bygningsejere i Danmark. Derfor ligger der et kæmpe potentiale for CO<sub>2</sub>-reduktion i kommunerne, hvis de får mulighed for at etablere solcelleanlæg på egne tage uden at skulle oprette et selvstændigt selskab i forbindelse hermed. Københavns Kommune har anslået, at de kan spare 900 ton CO<sub>2</sub> årligt, hvis reglerne ændres, og solcelleanlæggene sidestilles med de regionale og statslige anlæg.



## TEMA 2 / STRATEGISK ENERGIPLANLÆGNING I ALLE KOMMUNER

En CO<sub>2</sub>-neutral fremtid, hvor Danmark er selvforsynende med vedvarende energi, kræver en omstilling af energiproduktionen ud fra langsigtede og strategiske valg og kendskab til lokale forhold.

Det oplagte værktøj til dette er strategisk energiplanlægning, der omfatter al energiproduktion og -forbrug i kommunen. Værktøjet bruges i dag af flere kommuner på frivillig basis. Men skal omstillingen lykkes, bør strategisk energiplanlægning udbredes til hele landet og være obligatorisk.

Kommunerne er både som aktive ejere af store forsyningsvirksomheder og som lokalpolitiske ledere de rette til at påtage sig opgaven med at koordinere og gennemføre en strategisk energiplanlægning. Herunder træffe de politiske valg, der skal til, så der ikke udvikles suboptimerende løsninger hverken inden for den enkelte kommune eller på tværs af kommunegrænser.

En langsigtet planlægning for CO<sub>2</sub>-neutralitet kræver desuden rammebetingelser, der understøtter langsigtede investeringer. Det handler både om, at afgifter, incitamentsstrukturer og regnemodeler peger i en klimavenlig retning, og at den regulering, der kan give sikkerhed for en langsigtet planlægningshorisont, er på plads. Sam-

tidig bør der sigtes til, at alle fremtidige energikilder er bæredygtige og tæller korrekt med i kvotesektoren.

For at understøtte strategisk energiplanlægning anbefaler KL:

6. At kommunerne skal lave strategiske energiplaner. Det kræver, at staten lægger en klar og overordnet retningslinje for udviklingen af energiforsyningen i Danmark samt tilvejebringer de nødvendige ressourcer og et sikkert regelgrundlag herfor.
7. At staten sikrer rammebetingelser, som skaber sikkerhed ved forsyningssselskabers og kommunernes store investeringer i CO<sub>2</sub>-reduktioner – bl.a. i CO<sub>2</sub>-neutral varme.
8. At staten genindfører tilslutningspligten til fjernvarme som et værktøj, kommunerne skal anvende til at fremme CO<sub>2</sub>-reduktioner i energisystemet.
9. At staten sikrer stærkere incitamenter for virksomheder og forsyningssselskaber til at gøre brug af overskudsvarme fra produktion – og i øvrigt sikrer, at afgiftssystemet har en incitamentsstruktur, der understøtter CO<sub>2</sub>-reducerende tiltag.





### Strategisk energiplanlægning

Sønderborg Kommune har i mere end 10 år arbejdet målrettet på at blive CO<sub>2</sub>-neutral i 2029. Målet om CO<sub>2</sub>-neutralitet har sat gang i mange tiltag og aktiviteter, som skal nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen i kommunen. For at arbejde systematisk med energi- og varmeforsyningen, valgte Sønderborg Kommune i 2014 at udarbejde en strategisk energiplan for kommunen. Det har været med til at sikre bedre koordinering og muligheden for at nå målet om CO<sub>2</sub>-neutralitet på den mest omkostningseffektive måde. Til gavn for kommunen, borgere og erhvervslivet. Samtidig har det givet et fælles udgangspunkt for politikere, energiforbrugere, energiproducenter og planlæggere, så beslutninger tages med en bevidsthed om, at disse er en del af en samlet plan og et endeligt mål.

For Sønderborg Kommune er arbejdet med strategisk energiplanlægning et nødvendigt og uundværligt værktøj i forhold til at nå deres mål i 2029. De gode resultater, behovet for at arbejde med strategisk energiplanlægning i en større skala og udsigten til omkostningseffektivisering pga. samarbejde, fik i 2016 Sønderborg Kommune til at indgå et tværkommunalt samarbejde om strategisk energiplanlægning med de tre øvrige sønderjyske kommuner Aabenraa, Tønder og Haderslev. Projektet er med til at forankre viden om energisystemet og udfordringerne i den grønne omstilling mere bredt. Samtidig øger det kommunernes kompetencer på energiområdet, hvilket kan bidrage til, at fx kommunale lånegarantier til større energirelaterede projekter hviler på solid faglig basis med det formål at undgå fejlinvesteringer.

For at udbrede strategisk energiplanlægning til alle kommuner, peger Sønderborg Kommune på vigtigheden af bedre rammebetingelser for opgaven. For eksempel vil planlægningen blive nemmere og mere økonomisk effektiv, hvis der er klare statslige retningslinjer for udviklingen af energiforsyningen i Danmark og kommunernes rolle i omstillingen.



## TEMA 3 /

# BEDRE RAMMER FOR KLIMAVENLIG MOBILITET

Kommunernes ansvar som vej- og planlægningsmyndighed giver kommunerne en vigtig rolle i at sikre den fremtidige omstilling og elektrificering af transportsektoren. Regeringen har meldt ud, at de ønsker en million el-biler på vejene i Danmark inden 2030. Her kan kommuner i partnerskab med staten være med til at sikre en styrket infrastruktur. Både i byerne og på landet skal der tages højde for det fremtidige behov for el-ladestander/stationer, parkeringspladser for el- og delebiler mv. Kommunerne er i deres arbejde med elektrificering af transportsektoren allerede stødt på flere barrierer og oplever en uklar regulering, der ikke tager hånd om de relevante problemstillinger.

Som medejer af trafikselskaberne kan kommunerne desuden være med til at styrke, udbygge og udvikle den kollektive trafik. Kommunerne har et medansvar for at sikre den tværgående kollektive mobilitet, men der er brug for, at staten sætter nogle nationale mål og nogle overordnede linjer for sammenhængen mellem vej- og banenettet og den kollektive trafik og infrastruktur.

Regeringen lægger i sit forståelsespapir op til at investere mere i den kollektive transport og cyklisme samt forhandle en ny aftale om infrastruktur, hvor klimahensyn i langt højere grad indgår. Det er oplagt, at kommunerne, gennem deres rolle på dette område, indgår som part i en kommende aftale.

For at fremme en klimavenlig mobilitet anbefaler KL:

10. At staten og kommunerne udarbejder en national klimavenlig mobilitetsplan, der sikrer sammenhængen mellem forskellige transportformer samt trækker de store linjer for fremtidens infrastruktur.
11. At mobilitetsplanen understøttes af en national pulje til klimavenlige kollektive trafikløsninger.
12. At en klimavenlig mobilitetsplan tænkes sammen med opbygningen af det vedvarende energisystem og udviklingen af smarte byer.
13. At staten fremmer alternative drivmidler, herunder sikrer en permanent løsning for en fast lav elafgift for el til elbusser, svarende til elprisen for tog og metro.
14. At staten sikrer klare regler og ansvarsfordeling for etablering af infrastruktur til biler, der kører på alternative drivmidler som fx el og brint. Det skal blandt andet omfatte etablering og drift af el-ladestander i det offentlige rum og ved boliger samt mulighed for at oprette og regulere brugen af parkeringspladser for beholdt elbiler og delebiler mv.
15. At den nuværende deling med staten af de kommunale parkeringsafgifter ophæves, og at indtægterne herfra helt eller delvist direkte medgår til finansiering af CO<sub>2</sub>-reduktioner i kommunen inden for mobilitet samt vej- og transportområdet.
16. At der gives mulighed for, at kommunerne kan indføre strammere krav til miljøzoner i byer, med henblik på at begrænse CO<sub>2</sub>-udledningen.
17. At der etableres en statslig investeringsstøtte til nye klimavenlige færger, når ældre færger skal udfases.
18. At der nedsættes et statsligt-kommunalt partnerskab om nye og bedre cykelruter, der understøtter cyklisme.





## TEMA 4 /

# BYGGERI OG ANLÆG MED LAVERE CO<sub>2</sub>-AFTRYK

Kommunerne har som landets samlet set største bygningssejer og den største offentlige bygherre mulighed for at gå foran i at drive en udvikling i retning af byggeri og anlæg med lavere CO<sub>2</sub>-aftryk.

Som bygningssejer har kommunerne brug for de rette værktøjer til at energieffektivisere, renovere og regulere brugen af bygninger. Regeringen har i sit forståelsespapir meldt ud, at dette område bliver en del af den nye klimahandlingsplan. KL er klar til at indgå i et samarbejde med regeringen herom.

Som bygherre kan kommunen stille krav til CO<sub>2</sub>-reducerende tiltag. Det gælder både under byggeprocessen, hvor det blandt andet er muligt at stille krav om brug af maskiner, der kører på alternative drivmidler, og indtænke udslip af klimagasser baseret på livscyklusvurdering. Det gælder også ved valg af CO<sub>2</sub>-venlige bygningsmaterialer og mængden heraf, driften af bygningerne samt affaldshåndtering ved nedrivning med henblik på at genbruge materiale og derved mindske CO<sub>2</sub>-udledning. Men anlægsloftet, der fastsætter, hvor mange penge kommunerne må bruge på bygge- og renoveringsopgaver årligt, er en barriere for kommunerne, idet krav om bæredygtighed ofte fordyrer det offentlige byggeri.

Som myndighed kan kommunen påvirke det private byggeri, så det giver et mindre CO<sub>2</sub>-udslip. Dette kan ske gennem tilladelser og krav til den lokale bygherre. Mulighederne kan styrkes, fx ved udvikling af certificeringsordninger, der kan sikre fælles definitioner af begreber og terminologi på tværs af sektorerne, øget sporbarhed og kvalitet af bygningsmaterialer samt mulighed for dokumentation for, hvor og hvordan materialerne har været brugt.

Bygningsreglementet er også et godt værktøj til at understøtte CO<sub>2</sub>-reduktion, da det er relativt agilt, når det handler om at opdatere kravene i takt med den teknologiske udvikling, ny viden mv. Når først et krav er fastlagt i bygningsreglementet, gælder det med det samme for alt byggeri, der opføres, uanset hvad der står i lokalplanen. Der gives i gennemsnit ca. 35.000 kommunale byggetilladelser om året.

Kommunerne har derudover ansvaret for at udarbejde kommuneplaner og lokalplaner ved byudvikling og byomdannelse. Planloven definerer, hvilke forhold det er muligt at regulere via en lokalplan, og som reglerne er i dag, er det meget begrænset, hvad der kan stilles af krav til fx materialeforbrug, som mindsker CO<sub>2</sub>-udledningen. Generelt skal der udvises forsigtighed med at indsætte meget detaljerede bestemmelser i lokalplanerne, idet planer ikke er lette at ændre og skal fungere i mange år og fortsat bevare deres relevans.

Endelig har kommunen en væsentlig rolle som driver og facilitator over for borgere og virksomheder, der arbejder med CO<sub>2</sub>-reduktion inden for kommunens geografiske afgrænsning. Kommunerne har i denne rolle allerede været med til at skabe markante resultater ift. grøn omstilling, herunder i forbindelse med den tidligere regerings ressourcestrategi. Kommunerne bør også fremover indgå som vigtig partner bl.a. i forhold til fremtidige nationale indsatser for CO<sub>2</sub>-reduktion på dette område.

For at fremme byggeri og anlæg med et lavere CO<sub>2</sub>-aftryk anbefaler KL:

19. At merudgifter til CO<sub>2</sub>-reducerende og langsigtede løsninger fritages fra anlægsrammen, samt at der gives mulighed for, at kommunerne kan lånefinansiere disse udgifter.
20. At der tages initiativ til et nationalt samarbejde om udvikling af flere og mere agile standarder vedrørende cirkulær økonomi, der også kan sikre fælles sprog, øget sporbarhed samt mulighed for dokumentation bl.a. af et byggeris samlede CO<sub>2</sub>-regnskab.
21. At bygningsreglementet ændres, så der kan stilles flere krav vedrørende bygningens samlede livscyklus, fx ift. byggeprocessen, materialevalg, mulighed for genanvendelse mv. via bygningsreglementet. Nye krav kan (også) indføres i reglementet via brug af konkrete certificeringsordninger.
22. At der gives mulighed for, at kommunerne kan skrive krav ind i lokalplanerne vedrørende CO<sub>2</sub>-aftryk og reduktioner heraf. Det skal i den forbindelse sikres, at nye hjemler har fokus på meget overordnede lokalplanbestemmelser, fremfor detaljerede krav, der forældes i løbet af få år.
23. At der indgås flere partnerskaber med kommunerne om bl.a. den nationale strategi for bæredygtigt byggeri, som skal være en del af den nye klimahandlingsplan.
24. At der udvikles databaserede værktøjer til aktiv energistyring. Kommunerne kan, hvis det finansieres, være showcase, hvilket kan gøre indsatsen lettere tilgængelig for borgere og virksomheder.
25. At staten og kommuner gør en indsats for at sikre, at valide og pålidelige data om bygningers energiforbrug og performance, fra f.eks. forsyningselskaber og energimærkningsordningen, er tilgængelige.





## TEMA 5 /

# EN KLOGERE HÅNDTERING AF AFFALD OG RESSOURCER

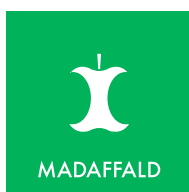
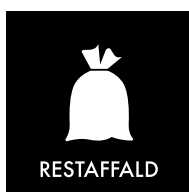
Der sker i dag et meget stort ressource-tab i den måde, vi fremstiller, forbruger og skiller os af med produkter på, hvilket forårsager en unødigt høj CO<sub>2</sub>-udledning. Et centralt element i at løse klimaudfordringen består derfor i at finde klogere metoder til at håndtere vores ressourcer og mindske den del af materialerne, der ender som affaldsstrømme - og dermed reducere CO<sub>2</sub>-udledning.

Kommunerne arbejder med cirkulær økonomi i affaldshåndteringen, ved at holde ressourcerne i kredsløb så længe og i så høj kvalitet som muligt. Dermed undgår vi at skulle producere og udvinde nye materialer, hvilket er med til at mindske CO<sub>2</sub>-udledningen. Det sker ved at hjælpe borgerne til at forebygge affald, ved at genbruge og genanvende. Dernæst ved at bruge restaffald, der ikke kan genanvendes, til energiudnyttelse. Endelig deponeres den sidste rest af affaldet. Danmark er et af de lande i Europa, der deponerer mindst af det affald, kommunerne indsamler, i omegnen af 1-3 procent.

For at styrke indsatsen og mindske CO<sub>2</sub>-udledningen bør der ske en større harmonisering af affaldssystemet. Der bør indføres fælles sorteringskriterier i hele Danmark. Hos borgerne, på arbejdspladser og i det offentlige rum. Emballage bør mærkes med piktogrammer, så man kan se på varen, hvilken spand den skal sorteres i som affald. Det vil øge sorteringen og mængderne til genanvendelse og sikre bedre kvalitet og derved CO<sub>2</sub>-reduktioner. Systemet tænkes sammen med det kommende producentansvar.

For at fremme en klogere affalds- og ressourcehåndtering anbefaler KL:

26. At virksomhederne gives frit valg til at få indsamlet erhvervsaffald via kommunale indsamlingsordninger, der ofte er billigere og nemmere at anvende for mindre virksomheder. Det er vigtigt at gøre det nemt for alle virksomheder at få indsamlet og sorteret affald, hvis genanvendelsen skal styrkes og CO<sub>2</sub>-udledningen nedbringes.
27. At regeringen, sammen med kommuner og producenter, etablerer en kommunikationsplatform til støtte for et harmoniseret affaldssystem og det udvidede producentansvar med sigte på større og ensartede fraktioner til genanvendelse. Staten bør sikre finansiering af etableringen.
28. At data for affald og cirkulær økonomi samles i en tidssvarende digital løsning. Der udvikles en fælles metode til analyse af materialestrømme, som kan give overblik over betydende strømme og mønstre af produktion og forbrug - og medvirke til at identificere potentialer og tab i genanvendelsen.
29. At staten og KL indgår partnerskabsaftale om affald, ressourcer og cirkulær økonomi for perioden 2020-26 som led i den kommende nationale affaldsplan.





## TEMA 6 /

# REDSKABER TIL AT FREMME CO<sub>2</sub>-REDUKTIONER I VIRKSOMHEDERNE

Danske virksomheder er generelt langt i indsatsen for at reducere CO<sub>2</sub>. Faktisk er beskæftigelsen inden for grønne varer og tjenester rekordhøj i Danmark. Men noget tyder på, at de små og mellemstore virksomheder, som udgør over 95 pct. af alle virksomheder i Danmark, halter efter.

En lang række kommuner har indgået partnerskaber med lokale virksomheder på klimaområdet. Det handler om alt fra fælles forsknings- og udviklingsprojekter til "symbiosesamarbejder", hvor virksomheders vand og materialer recirkuleres til andre virksomheder med forsyningerne som bindeled. Kommunerne kan, i partnerskab med virksomhederne selv, drive omstillingen langt. Men den løbende kontakt, som kommunen har via tilsyn, i den lokale erhvervsfremme og i beskæftigelsesindsatsen, kan være løftestang for endnu flere reduktioner.

Kommunerne kan desuden være markedsmodner for cirkulære og klimarelaterede løsninger, der enten indkøbes til eller udvikles tæt på den kommunale virksomhed. Det kan fastholde danske arbejdspladser og videreudvikle virksomhedernes konkurrencefordel, så kommunerne kan medvirke til at styrke virksomhedernes eksportmuligheder på området. Derfor er erhvervspolitikken også et centralt element i at løse klimaudfordringerne.

Hvis virksomhederne skal styrkes yderligere i deres omstilling til et lavere CO<sub>2</sub>-aftryk, er der herudover brug for at få investeret i forskning, der kan skabe de næste nye teknologier, metoder og systemer og for at bygge bro mellem idéerne, laboratoriet og markedet. Særligt små og mellemstore virksomheder kan få gavn af at teste og afprøve løsninger i samspil med fx den kommunale forsyningssektor, før produkter sendes på markedet.

For at fremme CO<sub>2</sub>-reduktioner i virksomhederne anbefaler KL:

30. At kommunerne får rammer og ressourcer til at udvide miljø- og affaldstilsyn og vejledning, med det formål at fremme cirkulær økonomi, og dermed CO<sub>2</sub>-reduktioner, hos virksomhederne.

31. At der afsættes erhvervsfremmemidler til partnerskaber om CO<sub>2</sub>-reduktioner på tværs af den offentlige og private sektor.
32. At staten sikrer, at man aktivt benytter den nye klyngestruktur til at få ny viden og forskning inden for CO<sub>2</sub>-reduktion ud til virksomheder i hele landet.
33. At man giver kommuner mulighed for at etablere regulatoriske testzoner, hvor virksomheder i samarbejde med offentlige myndigheder og forsyningsselskaber kan afprøve og teste CO<sub>2</sub>-reducerende løsninger og systemer i stor skala og i virkelige bymiljøer.
34. At staten bringer kommunernes lokale erfaringer med konkret dansk klimaforvaltning og løsninger i praksis i spil gennem klimaambassader og som løftestang for eksport og CO<sub>2</sub>-reduktion i resten af verden, og at kommunernes involvering holdes omkostningsneutral.
35. At der i prioritering af de nationale forskningsmidler stilles krav til omfanget af praksisnær forskning og midler til at understøtte test og demonstration af virksomhedernes klimaløsninger.
36. At reglerne for de nuværende Udviklings- og Demonstrationsprogrammer justeres, så kommunerne kan deltage på lige vilkår med private virksomheder.
37. At der skabes mulighed for, at kommunerne kan oprette klimafonde, hvor lokale virksomheder kan klimakompensere ved at støtte CO<sub>2</sub>-reduktion i kommunens egen geografi fremfor i udlandet.



## TEMA 7 /

# BINDING AF CO<sub>2</sub> VED SKOVREJSNING OG UDYRKEDE ÅDALE

CO<sub>2</sub> bindes i blade, rødder og vedmasse i træer. Vådområder er med til at sørge for, at der ikke sker CO<sub>2</sub>-udledning fra muld- og tørvelag ved udtørring. Etablering af skove og vådområder er derfor effektive instrumenter til at reducere CO<sub>2</sub>.

Kommunerne kan som myndighed planlægge for eller give tilladelse til parker, skove, søer eller vådområder. Kommunerne kan også etablere skove og vådområder på egne arealer. Ud over at reducere CO<sub>2</sub> er skove og vådområder med til at mindske udvaskningen af næringsstoffer, kvælstof og fosfor til vores fjorde. Skove og vådområder giver samtidig bedre friluftsmuligheder og dermed en styrket landdistriktsudvikling.

Det er dog en svær opgave for samfundet og kommunerne at tilvejebringe jordarealer nok til skove og vådområder. Derfor er jordfordeling et afgørende redskab. Ved jordfordeling kan gamle og nye ejere bytte, købe og sælge jord. Dermed skabes der muligheder for at påvirke arealanvendelse fx ved tinglysning og sammenlægning af arealer.

Et nyt instrument til at reducere CO<sub>2</sub> fra forsyningsselskaber er muligheden for CO<sub>2</sub>-fangst. Det er en metode, som FN's klimapanel har peget på, men som endnu er meget omkostningstung.

Anbefalingen om etablering af en uafhængig ekstern fond for multifunktionel jordfordeling er allerede nævnt under temaet vedvarende energi, men gælder også her. Der bør afsættes økonomiske ressourcer både til den indledende facilitering af lodsejere - og udtagning af landbrugsjord, fx ved helhedsplaner for ådale.

For at øge mulighederne for skovrejsning og anlæg af vådområder anbefaler KL:

38. At staten etablerer en uafhængig ekstern fond for multifunktionel jordfordeling.
39. At staten, private og kommuner fremover ligestilles ved statslig finansiering af skovrejsning. Både i økonomiske rettigheder og pligter fx ift. færdslen i skoven.
40. At skovrejsning fremover også finansieres ved EU-midler og ikke kun ved nationale midler. På den måde sikres der en økonomisk gearing af midlerne, så Danmark kan rejse langt mere skov for de samme nationale midler.

### Omlægning af jord kan skabe rum til klimaindsats og lokal udvikling

Land og jord er en kostbar og knap ressource i Danmark. Hvis vores arealer skal kunne gøre en forskel i klimaindsatsen, skal vi derfor udnytte hver eneste hektar.

Jammerbugt Kommune er en af tre kommuner, som har deltaget i pilotprojektet "Det åbne land som dobbelt ressource". I projektet har kommunen sammen med lodsejere og relevante organisationer omlagt 100 hektar jord. Omlægningen understøtter anvendelsen og udviklingen af landskabet og lokalområdet og sikrer på én gang rum til klimaindsatser, et rent miljø, sammenhængende natur og attraktive landskaber til boliger og fritidsinteresser. Metoden kaldes også "multifunktionel jordfordeling", fordi jorden omlægges med sigte på at tilgodese flere hensyn samtidig.

Jammerbugt Kommune vil gerne bygge videre på erfaringerne fra projektet i deres kommende klimahandlingsplan og den kommende kommuneplan. Multifunktionel jordfordeling er et godt værktøj til at opnå CO<sub>2</sub>-reduktion, fordi det giver mulighed for udtagning af arealer til kulstofbinding, skovrejsning og placering af vedvarende energianlæg. Samtidig skabes en mere hensigtsmæssig fordeling af landbrugsjorden og plads til naturgenopretning.

Men ud over et godt og tæt samarbejde mellem de mange forskellige aktører, er der behov for finansiering. Kommunerne har ikke mulighed for at opkøbe og facilitere jordfordeling i stor skala. Med en uafhængig statslig jord- og klimafond i ryggen kan der åbnes op for, at flere arealer tages ud af landbrugsdriften og dermed anvendes til klimaformål og CO<sub>2</sub>-reduktion.



## TEMA 8 /

# DIGITALISERING OG NY TEKNOLOGI

Digitalisering, automatisering og nye teknologier rummer meget stort potentiale for at levere løsninger til et lavemissionssamfund. FN kårede i 2018 Danmark som verdensførende i digitalisering af den offentlige sektor. Kommunerne er langt i digitaliseringen og har i høj grad været med til at sikre Danmark verdensrekorden. Næste skridt er at sikre, at digitaliseringen bliver løftestang for en bæredygtig og fremtidssikret offentlig sektor på en sikker og forsvarlig måde.

Med ny teknologi og digitalisering kan vi på helt nye måder afbøde klimaaftrykket ved systematisk at indtænke smart teknologi i løsninger, planlægning og investeringer. Det gælder bl.a. alle de initiativer, der kan samles under betegnelsen "smart city", som kan monitorere og styre alt fra lys og varme til trafikflow og spildevand for en mere effektiv og bæredygtig drift. Øget brug af digitale og virtuelle løsninger kan også reducere behovet for f.eks. transport, materialeforbrug m.v. Her kan klimahensyn og god økonomi ofte gå hånd i hånd.

Med den hastige teknologiske udvikling følger imidlertid også et stort og stadigt stigende forbrug af forskellige it-produkter og devices, som sætter et betydeligt miljø- og klimamæssigt aftryk i produktion, anvendelse og afskaffelse. Det er derfor nærliggende, at hensyn til udstyrets energiforbrug, levetid, vedligehold og genbrugelighed også kan indgå i anskaffelsen. At indarbejde den type

hensyn, når der samtidig indkøbes under hensyntagen til fx funktionalitet, driftsstabilitet m.v., er en mere kompliceret måde at udbyde på og potentielt forbundet med høje transaktionsomkostninger, hvis ikke det kan gøres efter ensartede standarder. Og det gælder ikke alene for IT-produkter og devices, men også for lagring af data, hvor klimaaftrykket fra de store datacentre allerede i dag overstiger klimaaftrykket fra flytrafikken.

Kommunerne er arbejdsgiver for cirka 500.000 medarbejdere, der på deres arbejdspladser alle anvender it-udstyr. Af samme grund står kommunerne også for en anseelig del af det samlede offentlige it-indkøb hver år og har dermed en indkøbsmuskel, der kan anvendes til at modne et marked, hvor flere klimahensyn indarbejdes i produkter og lagring af data. Afklaring af fælles krav og standarder styrker også muligheden for konkurrence og samarbejde på tværs af kommunerne og med andre aktører.

For at understøtte koblingen mellem klima og digitalisering og ny teknologi anbefaler KL:

41. At den offentlige sektor får mulighed for at tage en række klimamæssige hensyn, når der indkøbes IT.
42. At regeringen vil medvirke til, at klimadagsordenen indarbejdes i det fremtidige fællesoffentlige digitale samarbejde efter 2020.





## TEMA 9 /

# BEDRE MULIGHEDER FOR KLIMAVENLIGE INDKØB OG UDBUD

I Aftalen om kommunernes økonomi for 2020 er der fokus på, hvordan den offentlige sektors indkøb kan understøtte en værdiskabende og grøn omstilling med henvisning til CO<sub>2</sub>-reduktionsmålet. Kommunerne indkøber samlet set varer og tjenesteydelser for knap 100 mia. årligt, og kommunernes tilrettelæggelse af udbud og indkøb kan derfor også have en klimapåvirkning. Af samme grund er der behov for generelle redskaber, som kan gøre det nemt at efterspørge og købe klimavenligt.

Mange kommuner stiller allerede krav i udbud og indkøb, fx i form af miljøcertificeringer eller øget genanvendelse med henblik på CO<sub>2</sub>-reduktion. Men de klimavenlige valg skal balanceres inden for den lokalpolitiske økonomiske ramme.

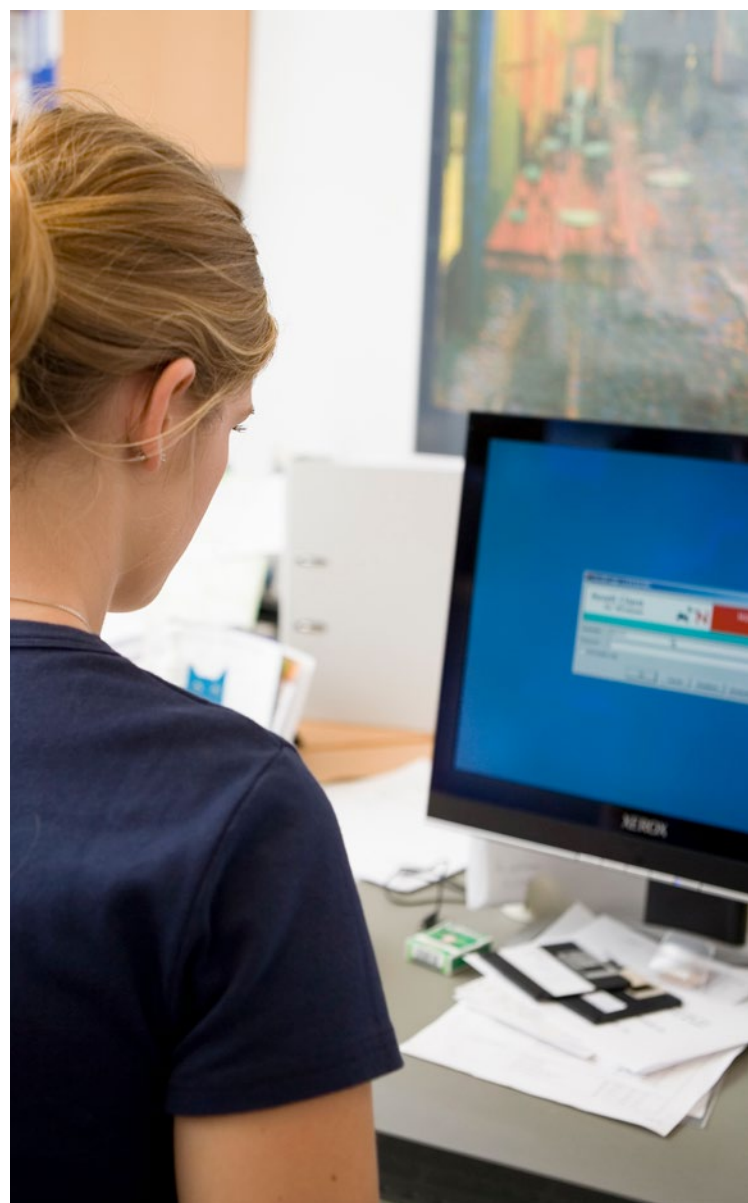
De største barrierer i forhold til dette er viden og klarhed om, hvad CO<sub>2</sub>-reducerende tiltag koster, hvilke indsætter der er mest effektive, og hvordan man kan beregne og sammenligne CO<sub>2</sub>-udledningen mellem varegrupper og tjenester i forhold til at opnå den største effekt.

Vejledninger, beregningsmodeller, best practice og værktøjer til klimavenlige udbud og indkøb vil understøtte denne udvikling.

For at understøtte kommunernes mulighed for at købe mere klimavenligt anbefaler KL:

43. At der i et samarbejde mellem alle relevante aktører på tværs af den offentlige sektor udarbejdes vejledninger om det optimale klimavalg, som kommunerne kan lade sig guide og inspirere af, når der lokalt skal findes svar på de grønne og bæredygtige ambitioner inden for den lokalpolitiske økonomiske ramme.
44. At der med bidrag fra alle relevante aktører udarbejdes CO<sub>2</sub>-beregningssmodeller for offentlige indkøb, som kan gøre kommunerne i stand til at identificere og samtidig prioritere potentialer inden for CO<sub>2</sub>-reduktion og omkostninger forbundet hermed.
45. At kommunernes adgang til at stille krav til leverandørers virksomhedsprofil skal styrkes. Udbudsloven giver mulighed for at stille miljøkrav til kontraktens genstand, men ikke til selve leverandørers adfærd og miljøprofil, reguleret ved udbudsdirekti-

vet. Kommuner kan finde hjemmel i at stille CO<sub>2</sub>-krav til processen omkring kontraktens genstand gennem kommunalfullmagten, så længe virksomheden agerer inden for kommunegrænsen. En klimalov kan styrke denne hjemmel, men også udbudsdirektivet bør justeres, så offentlige indkøbere kan stille krav til hele virksomhedens adfærd.





## TEMA 10 / FÆLLES METODE TIL MÅLING AF KOMMUNERNES CO<sub>2</sub>-REDUKTION

Kommunerne har taget det lokale klimalederskab på sig. Hovedparten af kommunerne har allerede sat ambitiøse klimamål for reduktionen af CO<sub>2</sub>-udledning. Klimamålene er i mange kommuner ikke alene knyttet til kommunens egne aktiviteter, men favner hele kommunens geografiske område, herunder også forsyningssektorens og virksomhedernes udledninger og den CO<sub>2</sub>-udledning, der er knyttet til borgernes adfærd.

En helt grundlæggende forudsætning for, at borgerne og det lokale politiske lederskab kan se effekten af de lokale indsatser, er, at udledningerne af CO<sub>2</sub> kan måles og opgøres på kommunalt niveau.

Mange kommuner måler allerede i dag, men på flere forskellige måder. For at kunne sammenligne indsatser, videndele og arbejde på tværs er det nødvendigt at etablere en fælles målemetode.

Energi- og CO<sub>2</sub>-regnskabet under staten tilbyder allerede en sådan central, fælles løsning, der bør videreudvikles, så den kan blive et godt redskab for alle kommuner.

For at kunne måle den kommunale CO<sub>2</sub>-reduktion på den samme måde anbefaler KL:

46. At Energi- og CO<sub>2</sub>-regnskabet forankres permanent i staten, og at der sikres drifts- og udviklingsmidler til værktøjet også efter den nuværende udviklingsperiode, så værktøjet bliver det officielle statslige tilbud til kommunerne.
47. At det fra statslig side sikres, at valide og opdaterede data stilles til rådighed for Energi- og CO<sub>2</sub>-regnskabet.
48. At Energi- og CO<sub>2</sub>-regnskabet på sigt udbygges med såvel mulighed for opgørelse af udledning fra kommunens egen virksomhed som muligheden for scenarie- eller potentialemodeller på kommuneniveau.

### Et ensartet måleværktøj for alle kommuner

Høje-Taastrup Kommune har store ambitioner på klimaområdet og arbejder på, at kommunen skal være fossilfri i 2050. Kommunen er godt på vej, men målsætningen kræver fortsat fokus og prioritering. Derfor tager man i kommunen snart fat på at udarbejde en ny klimaplan frem mod 2030.

Efter næsten ti års dedikeret klimaarbejde i kommunen er lavthængende frugter høstet. Fremad er der mange virkemidler og metoder, der skal tages i brug for at komme det næste stykke ad vejen med CO<sub>2</sub>-reduktioner. Derfor er Høje-Taastrup med i projektet DK2020, hvor 20 danske kommuner har besluttet at gå i fodsporene på megabyerne i C40-netværket og lave forpligtende klimaplaner, der lever op til Parisaftalens ambitiøse målsætninger om at begrænse den globale opvarmning. En grundlæggende forudsætning for arbejdet er, at kommunen kan opgøre og måle effekten af de indsatser, der sættes i søen i kommunens egen geografi.

I dag findes der forskellige værktøjer og metoder til at opgøre CO<sub>2</sub>-udledningen på kommunalt niveau. Det betyder, at kommunernes CO<sub>2</sub>-regnskaber ikke er sammenlignelige på tværs, bl.a. fordi datakilder såvel som metoder divergerer. I Høje-Taastrup så man gerne, at alle kommuner gjorde brug af samme målemetode, så der er mulighed for at sammenligne udledninger og reduktioner på tværs. Med et fælles værktøj er der også bedre rum for videreudvikling, så man fx på sigt kan beregne scenarier for forskellige klimaindsatser.

Energistyrelsen stiller allerede i dag værktøjet Energi- og CO<sub>2</sub>-regnskabet til rådighed for kommunernes arbejde med klimaplaner. Det er det eneste nationale måleredskab, som alle kommuner har adgang til. Energi- og CO<sub>2</sub>-regnskabet har dog visse udfordringer. De seneste data i regnskabet er ikke opdateret og fanger ikke effekterne af de reduktionstiltag, man i Høje-Taastrup har gennemført i den nuværende femårsplan. Når Høje-Taastrup Kommune næste år påbegynder arbejdet med en ny klimaplan, bliver de derfor nødt til at indhente supplerende beregninger.

Nu er 35 kommuner gået ind i et 2-årigt udviklingsprojekt, der skal komme udfordringerne til livs. Det gør man, fordi der i kommunerne er et udtalt ønske om, at Energi- og CO<sub>2</sub>-regnskabet når et niveau, hvor det for alvor bliver attraktivt for kommuner i hele landet.

I Høje-Taastrup Kommune håber man på, at arbejdet leder frem til, at man i fremtiden kan hente udledningsdata ét samlet sted. Det vil kræve, at der sikres en stærk statslig forankring af Energi- og CO<sub>2</sub>-regnskabet og permanente ressourcer til drift og videreudvikling af værktøjet, samt at data leveres med en langt kortere indberetningstid.









KL  
Weidekampsgade 10  
2300 København S  
Tlf. 3370 3370  
[kl@kl.dk](mailto:kl@kl.dk)  
[www.kl.dk](http://www.kl.dk)  
 [@kommunerne](https://twitter.com/kommunerne)  
 [facebook.com/kommunerne](https://facebook.com/kommunerne)

Produktionsnr. 830566

### **3.3**

### **Resultatkontrakt 2020 mellem Erhvervshus Nordjylland og KKR Nordjylland**

## Udkast – version 02

# Aftale om resultatkontrakt for Erhvervshus Nordjylland 2020

Mellem KKR Nordjylland og Erhvervshus Nordjylland

1. Indledning .....	3
Om Erhvervshus Nordjylland .....	3
2. Visioner og styrende principper i et sammenhængende nordjysk erhvervsfremmesystem .....	4
3. Erhvervshus Nordjyllands opgaver og målgrupper .....	5
Opgaver .....	5
Specialiseret vejledning .....	5
Regionalt knudepunkt .....	6
Operatør på programmer og projekter .....	7
Regionalt center for udvikling af erhvervsfremmestrategi .....	8
4. Arbejdsdelingen og samspillet mellem lokalt niveau og Erhvervshus Nordjylland .....	9
5. Oversigt over mål for Erhvervshus Nordjylland i 2020 .....	10
Mål 1 - Virksomhedernes tilfredshed med den specialiserede vejledning .....	11
Mål 2 - Virksomhedernes oplevede effekt af den specialiserede vejledning .....	12
Mål 3 – Implementering af den fælles digitale indgang til Erhvervshusene .....	13
Mål 4 – Erhvervshusenes vejledning af den brede gruppe af virksomheder .....	14
Mål 5 - Specialiseret vejledning til Erhvervshusenes forskellige målgrupper .....	15
Mål 6 – Erhvervshusene som knudepunkter i erhvervsfremmesystemet .....	16
Mål 7 - Særlig indsats for digital omstilling .....	17
Mål 8 – Regional strategi og regionale styrker .....	18
Mål 9 – Samarbejdsmodel mellem Erhvervshus Nordjylland og de lokale erhvervskontorer .....	19
6. Økonomi .....	20
7. Resultatopgørelse og afrapportering .....	20
8. Ikrafttrædelse .....	20
Bilag 1. Diagram over basisbevilling og regionale programmer .....	22
Bilag 2. Samarbejdsaftale 2020-2023 mellem de lokale erhvervskontorer i Nordjylland og Erhvervshus Nordjylland om erhvervsserviceindsatsen .....	23
Individuel handlingsplan mellem erhvervskontor xxx og Erhvervshus Nordjylland om erhvervsfremmeindsatsen i 2020 .....	30
Bilag 3. Erhvervshus Nordjyllands regionale og nationale programmer 2019-2021 .....	31
Bilag 4. Erhvervshus Nordjyllands nye programmer i proces til perioden 2020-2022 .....	32

## 1. Indledning

Denne resultatkontrakt er en aftale mellem de 11 nordjyske kommuner i KKR Nordjylland og Erhvervshus Nordjylland om samarbejdsrelationer, mål og aktiviteter for Erhvervshus Nordjylland i 2020.

Resultatkontrakten aftales inden for rammerne af Aftale om etablering af tværkommunale Erhvervshuse og Aftale om rammerne for Erhvervshuse 2019-2020, der bl.a. beskriver Erhvervshusenes formål, målgrupper, opgaver og nationale mål for Erhvervshusene.

Ud over de tre forpligtende, nationale mål for Erhvervshusene er der fire fælles indsatsmål, som konkretiseres i resultatkontrakten og to yderligere regionalt aftalte mål med fokus på Nordjylland. De regionalt aftalte mål for Erhvervshus Nordjylland tager udgangspunkt i tværkommunale erhvervsforhold, virksomhedernes behov og tværkommunale prioriteringer på erhvervsfremmeområdet i Nordjylland. Fælles for alle mål for Erhvervshus Nordjylland er, at de skal understøtte Erhvervshusets formål og være rettet mod virksomhedernes behov.

Målet med denne aftale er dels at tilvejebringe de bedste udviklingsmuligheder for alle virksomheder i Nordjylland via adgang til specialiserede erhvervsserviceydelser, dels at sikre nordjyske erhvervsmæssige styrkepositioner og interesser de bedste forudsætninger for videre udvikling og vækst via bidrag til den samlede Strategi for decentral erhvervsfremme 2020-2023 og samspil med Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse.

Erhvervshus Nordjylland indgår i et krydsfelt mellem flere forskellige offentlige aktører. Dels som regionalt/lokalt bindeled til Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse - og som bidragsyder i forhold til den nationale erhvervsfremmestrategi. Dels som led i det samlede arbejde på regionalt plan for at udvikle det nordjyske erhvervsliv – i samarbejde med BRN, KKR, kommunerne og de lokale erhvervsserviceenheder. Arbejdsdelingen i det nordjyske erhvervsfremmesystem skal sikre, at indsatserne mellem de forskellige aktører opleves som koordineret og sammenhængende for virksomhederne.

### Om Erhvervshus Nordjylland

Resultatkontrakten for 2020 skal ses i lyset af, at der 1. januar 2019 trådte et nyt erhvervsfremmesystem i kraft i Danmark med kommuner og stat som de centrale aktører. Med ændringen af erhvervsfremmesystemet blev Erhvervshus Nordjylland etableret, sammen med de øvrige 5 erhvervshuse i landet. Erhvervshus Nordjylland erstatter det tidligere Væksthus Nordjylland. Erhvervshuset og de 11 nordjyske kommuner udgør fremover - sammen med den digitale erhvervsfremmeplatform - kernen i den decentrale erhvervsservice.

Erhvervshus Nordjylland skal i 2020 fortsætte transformationen fra at være et Væksthus til et Erhvervshus. Den overordnede opgave i dette er at bidrage til at øge bæredygtig vækst, produktivitet og konkurrenceevne i erhvervslivet i Nordjylland. Opgaven omfatter både vækstvirksomheder og den store brede gruppe af øvrige virksomheder med behov for specialiseret erhvervsservice.

Erhvervshus Nordjyllands kerneopgaver er samlet i fire hovedformål:

- Specialiseret vejledning
- Regionalt knudepunkt
- Operatør på programmer og projekter
- Regionalt center for udvikling af erhvervsfremmestrategi

Erhvervshuset har mulighed for at være operatør på større programmer og projekter. I 2020 har Erhvervshus Nordjylland en programportefølje på 62,9 mio. kr. for eksisterende rammeprogrammer, dertil kommer andre programmer, der ikke er rammeprogrammer samt nye programmer, der er på vej. Basisbevillingen er på 16,8 mio. kr.<sup>1</sup> Midlerne til programporteføljen stammer dels fra tidligere år (Vækstforum Nordjylland), dels fra bevillinger fra Danmarks Erhvervsfremmestyrelse. Projektmidlerne er afgørende for målenes succes, da de medvirker til at geare aktiviteterne for virksomhederne i den specialiserede vejledning.

Erhvervshus Nordjylland skal med udgangspunkt i både basisbevilling og programportefølje understøtte indsatser i forhold til de nordjyske prioriteter "Vilje til at vækste" og "kvalificeret arbejdskraft" samt de særligt prioriterede erhvervsområder for Nordjylland beskrevet i Strategi for decentral erhvervsfremme 2020-2023: Det smarte, Det grønne, Det blå og Det attraktive.

## **2. Visioner og styrende principper i et sammenhængende nordjysk erhvervsfremmesystem**

Der er formuleret en fælles vision for erhvervsfremme- og erhvervsserviceindsatsen i Nordjylland, som tager afsæt i, at de forskellige aktører i et ligeværdigt og stærkt samspil skal sikre en god kobling af indsatserne til gavn for virksomhederne. Visionen er:

*Et stærkt og sammenhængende system i Nordjylland, hvor de forskellige aktører, herunder den lokale erhvervsservicefunktion og Erhvervshuset arbejder sammen, i et tæt, tillidsfuldt og værdiskabende samarbejde.*

Følgende centrale principper skal være styrende for både den daglige indsats og udviklingen af erhvervsfremmeindsatsen i Nordjylland. Vi vil have et nordjysk erhvervsfremmesystem, der

- Tager afsæt i virksomhedernes behov – både de erkendte og uerkendte (dialog- og analysebaserede behov)
- Er sammenhængende med en koordineret, fleksibel og samarbejdsbaseret indsats mellem den lokale erhvervsservice og Erhvervshuset.
- Har fokus på fællesskab om udvikling af virksomhederne, hvor der arbejdes ud fra en fælles retning og hvor de samlede tilbud fra den lokale erhvervsservicefunktion og Erhvervshuset ses som 'vores' fælles tilbud til virksomhederne.
- Har skarpt fokus på, at kompetencerne skal komplementere hinanden på tværs af den lokale erhvervsservicefunktion og Erhvervshuset.
- Har fælles rammer med mulighed for forskellighed f.eks. ift. særlige lokale erhvervmæssige prioriteter i den enkelte kommune, forskelle i kommunestørrelser mv.

---

<sup>1</sup> Af bilag 1 fremgår, hvor stor en andel af Erhvervshus Nordjyllands samlede bevilling, der er projektmidler og hvor stor en andel, der er basisbevilling.



### 3. Erhvervshus Nordjyllands opgaver og målgrupper

#### Opgaver

Erhvervshusenes overordnede opgave er at bidrage til at øge bæredygtig vækst, produktivitet og konkurrenceevne i erhvervslivet i Danmark. Uvildig behovsafklaring og vejledning er et væsentligt bidrag til at imødekomme udfordringer samt understøtte bæredygtig udvikling og vækst i virksomhederne.

Erhvervshus Nordjylland skal agere under de rammer og vilkår, som er beskrevet i aftalen om rammerne for Erhvervshusene 2019-2020, og Erhvervshuset har samtidig også en vigtig opgave i at understøtte og bidrage til de prioriteringer, som angives i Strategi for decentral erhvervsfremme 2020-2023. Begge dele kan således være styrende for Erhvervshusets prioritering.

Et effektivt nordjysk erhvervsfremmesystem bygger på, at en række specialiserede opgaver varetages tværkommunalt af Erhvervshuset. Erhvervshuset er et stærkt kompetencecenter med specialiserede ydelser af høj kvalitet, der adskiller sig fra den brede generelle problemafklaring og erhvervsfremme, der varetages på lokalt niveau.

Erhvervshus Nordjylland har også i 2020 fire overordnede opgaver:

- Specialiseret vejledning
- Regionalt knudepunkt
- Operatør på programmer og projekter
- Regionalt center for udvikling af erhvervsfremmestrategi

#### Specialiseret vejledning

Erhvervshus Nordjylland leverer specialiseret vejledning til alle nordjyske virksomheder. Erhvervshus Nordjylland understøtter virksomhederne i deres strategi- og forretningsudvikling indenfor følgende 8 fagområder (hvoraf de 5 første er formuleret som drivkræfter for vækst og udvikling i hele landet i Strategi for decentral erhvervsfremme 2020 – 2023).

- Kvalificeret arbejdskraft og social inklusion
- Grøn omstilling og cirkulær økonomi
- Innovation
- Digitalisering og automatisering
- Internationalisering
- Ledelse/organisation
- Salg/markedsføring
- Finansiering

#### Målgruppen, ydelser og indsatser

**Hovedmålgruppen** for Erhvervshus Nordjyllands **proaktive indsats** både i forhold til kollektive arrangementer/events og individuel vejledning er små- og mellemstore virksomheder (SMV'ere). Denne målgruppe vil således også være i fokus i forhold til de projekt- og programaktiviteter, Erhvervshus Nordjylland udvikler og deltager i som operatør eller partner.

Indsatsen sker i samarbejde med relevante samarbejdspartnere.

Alle 30.000 virksomheder i Nordjylland er som udgangspunkt målgruppen for den specialiserede vejledning for så vidt, at de har behov for en specialiseret vejledning. Det gælder både modne før-startere, iværksættere, små- og mellemstore virksomheder (SMV'ere) og de store virksomheder.

	Ydelser	Indsats
Modne før-startere	Åbne events Kollektive arrangementer	Reaktiv
Iværksættere	Åbne events Kollektive arrangementer	Reaktiv
Små og mellemstore virksomheder (SMV)	Individuel vejledning Åbne events Kollektive arrangementer	Proaktiv indsats
Store virksomheder	Velkommen til åbne events og arrangementer	Strategisk samarbejde

Den proaktive indsats ift. de modne før-startere og iværksættere er især en opgave for de lokale erhvervskontorer, da de har de centrale kompetencer.

Modne før-startere og iværksættere: Samarbejde med de lokale erhvervskontorer omkring formidling af åbne events og kollektive arrangementer vil fremgå af *Samarbejdsaftale 2020-2023 mellem de 11 lokale erhvervskontorer i Nordjylland og Erhvervshus Nordjylland om erhvervsserviceindsatsen*.<sup>2</sup>

Store virksomheder: Erhvervshus Nordjylland vil løbende tage stilling til, hvordan samarbejdet med disse naturligt kan udvikle sig ift. fx at udvikle erhvervsfremmestrategien for Nordjylland og at sætte dagsordenen for centrale udviklingstemaer for regionen mv.

#### **Kollektive forløb og specialiseret vejledning**

Erhvervshus Nordjylland vil tilbyde såvel åbne arrangementer, events, kollektive udviklingsforløb og specialiserede individuelle forløb. For at styrke effekten af Erhvervshus Nordjyllands arbejde ift. udvikling og vækst i de nordjyske virksomheder samt under hensyntagen til programmets og projekters rammer, vil der i større udstrækning fremover blive gennemført flere **kollektive forløb** ift. SMV'erne.

De kollektive arrangementer vil så vidt muligt blive gennemført i samarbejde med samarbejdspartnere som de lokale erhvervskontorer, klynger og netværk, brancheorganisationer, øvrige Erhvervshuse, regionale og nationale erhvervs- og eksportfremmeaktører, eksterne rådgivere og større virksomheder i regionen mv.

#### **Regionalt knudepunkt**

Erhvervshus Nordjylland vejleder de nordjyske virksomheder og bringer dem videre til rette private og offentlige rådgivere samt styrker det strategiske samarbejde i regionen dels mellem lokale, regionale og nationale aktører dels på tværs i regionen mellem uddannelses-, arbejdsmarkeds- og erhvervsfremmeaktører.

Med udgangspunkt i de otte fagområder, der understøtter nordjyske virksomheder i deres strategi- og forretningsudvikling, indtager Erhvervshus Nordjylland det naturlige samlingspunkt for relationer og samarbejde på tværs af aktører. Erhvervshus Nordjylland er aktiv i at skabe synergier på tværs af faglige og organisatoriske snitflader inden for de otte områder, der understøtter større bæredygtig produktivitet, vækst og udvikling for nordjyske SMV'ere. Erhvervshuset er herved naturlig initiativtager til events, samarbejder og projekter. Dette kan ske fra formaliserede samarbejder om projekter og tiltag til erfaringsgrupper til udveksling af viden samt inspiration. Indenfor nogle af fagområderne er der også andre centrale aktører.

#### **Samarbejdsaftaler med nationale aktører**

Den dybt specialiserede vejledning i forhold til den meget konkrete eksport-, udviklings- og finansieringsindsats varetages af hhv. Udenrigsministeriet, Innovationsfonden og Vækstfonden. Der er udarbejdet samarbejdsaftaler med alle tre nationale aktører.

<sup>2</sup> Samarbejdsaftale 2020-2023 mellem de 11 lokale erhvervskontorer i Nordjylland og Erhvervshus Nordjylland om erhvervsserviceindsatsen er vedlagt i bilag 2

Princippet for samarbejdet er, at Erhvervshus Nordjylland løbende henviser virksomheder, når der er perspektiv heri. Ligeledes bringer de tre statslige organisationer Erhvervshus Nordjylland i spil i forhold til den generelle specialiserede vejledning.

### **Samarbejdsaftale med den lokale erhvervsservice**

Udgangspunktet i samarbejdsaftalen med de lokale erhvervskontorer er, at erhvervskontorerne tager sig af den grundlæggende vejledning, mens Erhvervshus Nordjylland har opgaven med den specialiserede vejledning.

Den fælles nordjyske samarbejdsaftale: *Samarbejdsaftale 2020-2023 mellem de 11 lokale erhvervskontorer i Nordjylland og Erhvervshus Nordjylland om erhvervsserviceindsatsen* skal understøtte en fælles samskabelsestilgang i nordjysk erhvervsfremme med det formål at styrke produktiviteten i de nordjyske virksomheder for at skabe bæredygtig udvikling og vækst i hele regionen. Samarbejdsaftalen beskriver fælles strategisk retning, samarbejdet i praksis samt den lokale indsats i de enkelte kommuner.

### **Samordning om kvalificeret arbejdskraft**

I forhold til drivkraften Kvalificeret arbejdskraft og social inklusion vil Erhvervshus Nordjyllands indsats især bestå i en koordinations- og samordningsfunktion, der skal sikre flere faglærte og højtuddannede til de nordjyske virksomheder. Dette sker i samarbejde med jobcentre og uddannelsesinstitutioner. Erhvervshus Nordjylland er i denne sammenhæng en af flere operatører, da der er andre tværgående aktører.

Med hensyn til arbejdet med at styrke samarbejdet med de regionale uddannelses- og arbejdsmarkedsaktører arbejdes der løbende med dette.

### **Operatør på programmer og projekter**

Erhvervshus Nordjylland udvikler og administrerer projekter og programmer for Nordjylland, som virksomhederne efterspørger, og som flugter med Strategi for decentral erhvervsfremme 2020-2023.

Erhvervshus Nordjylland stiller skarpt på at have projekter og programmer, der bidrager til de otte fagområder, der knytter sig til strategi- og forretningsudvikling for de nordjyske virksomheder. Desuden vil Erhvervshus Nordjylland bidrage til at sikre stærke rammer for de nordjyske styrkepositioner; Det smarte (IKT og digitalisering), Det grønne (energi og grøn omstilling), Det blå (maritim og fiskeri) samt Det attraktive (turisme).

Erhvervshus Nordjylland skal være gode til at udnytte ikke bare den andel af de projekter, Erhvervshuset er partnere i, men i lige så høj grad udnytte og være vidende om andre tilbud for de nordjyske virksomheder. Det bliver en omstilling, ift. hvordan Erhvervshuset tidligere har udviklet projekter og ansøgt om projektmidler.

I samarbejde med de øvrige Erhvervshuse aftales hvilke programmer og projekter, der skal prioriteres samt styrkelse af viden og værktøjer om efterspørgslen efter specialiseret vejledning hos de nordjyske virksomheder.

Samarbejde om programmer og projekter sker selvfølgelig også med andre relevante aktører.

### **Tilbuddene til virksomhederne**

Erhvervshus Nordjylland har i perioden frem mod udgangen af den igangværende strukturfondsperiode fornuftige og relevante programaktiviteter til at møde både vækstiværksættere og små- og mellemstore virksomheders behov.

Erhvervshus Nordjylland har arbejdet intenst med at styrke indsatsen og muligheden for nye specialiserede programmer gennem strukturerede udviklingsforløb for virksomhederne også efter 2020, hvor flere af de nuværende rammeprogrammer udløber. Her arbejdes både med tillægsansøgninger til succesrige kendte programmer og, i samarbejde med øvrige Erhvervshuse i Danmark, at udvikle og ansøge om nye aktiviteter, der generelt kan styrke udviklingen i små og mellemstore virksomheder. Helt specifikt arbejdes der med også at sikre en særlig indsats for at løfte de specifikke udfordringer for nordjyske virksomheder i

forhold til drivkræfterne kvalificeret arbejdskraft og social inklusion, grøn omstilling og cirkulær økonomi, innovation, digitalisering og automatisering og internationalisering.

Nuværende tilbud	Kommende tilbud som er i sagsbehandling og støbeske	Ansøgninger/Calls på vej
Nordjysk NewBizz Innovativ Vækst Vilje til Vækst Vækst Via Viden Digitaliseringsboost Lånefonden Early Warning TagFat Brexit	Enter:Digital Grøn og Cirkulær omstilling SMV:Professionel Øget Exportparathed Bredt Iværksætterprogram Vækstiværksætterprogram	Tillægsansøgning Vilje til Vækst Tillægsansøgn. NewBizz og Vækstiværksættere Tillægsansøgn. Digitaliseringsboost SMV:Digital – fortsættelse Brexit: Opkvalificering af ansatte

3

### Sammenhængende forløb

Erhvervshus Nordjylland vil blive endnu stærkere til at skabe helstøbte og sammenhængende forløb for virksomhederne. Med helstøbte forløb menes en kombination af elementer fra forskellige programmer, der skræddersyes til virksomhedernes behov. Internt skal projektorganisationen og forretningsudviklerne samtænke og udnytte de muligheder, der er på tværs af programmer samt på tværs af de otte fagområder, for at sikre pakkedesign for virksomhederne. Dette skal bl.a. være med til at lette bureaukratisk administration og sikre større fleksibilitet for virksomhederne.

### Regionalt center for udvikling af erhvervsfremmestrategi

Erhvervshus Nordjylland tager ansvar for at styrke den strategiske erhvervsudvikling i Nordjylland med afsæt i virksomhedernes behov og i tæt samspil med Business Region North (BRN) og de 11 nordjyske kommuner (KKR).

Målet er, at den decentrale erhvervsfremmestrategi for Nordjylland sætter klar retning for erhvervsudviklingen i Nordjylland og nyder bred opbakning blandt nordjyske aktører - herunder virksomheder, brancheorganisationer, politikere, videninstitutioner, arbejdsmarkedsaktører og erhvervsfremmeaktører.

Erhvervshus Nordjylland vil løbende tage ansvar for strategiudviklingen, herunder følge op på indsatsen i samarbejde med Erhvervsstyrelsen og de øvrige Erhvervshuse samt regionalt i samarbejde med BRN, KKR lokale erhvervskontorer, videninstitutioner, brancheorganisationer og arbejdsmarkedsaktører. I den sammenhæng er der nedsat en analysegruppe med deltagelse af de seks Erhvervshuse, Erhvervsstyrelsen og KL for at følge og løbende præcisere de erhvervsmæssige udfordringer i de enkelte regioner.

<sup>3</sup> Af bilag 4 fremgår flere detaljer om de programmer, som Erhvervshus Nordjylland ser ind i for år periode 2020-2022.

#### **4. Arbejdsdelingen og samspillet mellem lokalt niveau og Erhvervshus Nordjylland**

Arbejdsdelingen og samarbejdet mellem de lokale erhvervskontorer og Erhvervshus Nordjylland skal sikre, at virksomhederne møder et sammenhængende erhvervsfremmesystem.

Virksomhederne skal møde et ensartet højt kompetenceniveau på alle lokaliteter, dvs. både i Erhvervshus Nordjylland i Aalborg og i Morsø-filialen. Det indebærer, at Erhvervshus Nordjyllands ydelser skal være tilgængelige via filialen, og at virksomhederne også ved kontakt med filialen oplever let adgang til vejledning af høj kvalitet og til et sammenhængende erhvervsfremmesystem.

Den lokale erhvervsfremmeindsats i de 11 kommuner i Nordjylland tilbyder vejledning af grundlæggende karakter, herunder 1:1 vejledning både til virksomheder og iværksættere med den forskellighed, de kan have mht. hjælp til bl.a. etablering, opstart og afklaring i forhold til at identificere behov for drift og udvikling. I den sammenhæng har de lokale erhvervskontorer ansvaret for den grundlæggende iværksætterindsats.

Erhvervshus Nordjylland tilbyder specialiseret vejledning til alle virksomheder om udvikling og drift af deres forretning med specielt henblik på vejledning med hensyn til kvalificeret arbejdskraft og social inklusion, grøn omstilling og cirkulær økonomi, innovation, digitalisering og automatisering, internationalisering, salg/markedsføring, ledelse/organisation samt finansiering.

Et aktivt samspil både strategisk og operationelt mellem den lokale indsats i de 11 kommuner og Erhvervshuset er en forudsætning for sammentænkning af initiativer og udnyttelse af viden og synergier mellem indsatser. Samtidig er det vigtigt, at man ledelsesmæssigt mellem de lokale erhvervskontorer og Erhvervshuset løbende afklarer evt. gråzoner i forhold til hvem, der tager sig af hvilke dialoger med virksomhederne.

På den baggrund er der udarbejdet en samarbejdsaftale<sup>4</sup> baseret på "Nordjysk indspil til strategi for decentral erhvervsfremme 2020 og frem" af 30. april 2019 og "Det fremtidige nordjyske samarbejde om erhvervsfremme- og erhvervsservice" af november 2018 samt dialog mellem og input fra medarbejdere og ledelse fra de nordjyske erhvervsfremmeaktører i 2019.

---

<sup>4</sup> Samarbejdsaftale 2020-2023 mellem de 11 lokale erhvervskontorer i Nordjylland og Erhvervshus Nordjylland om erhvervsserviceaftalen kan læses i sin fulde form i bilag 2.

## 5. Oversigt over mål for Erhvervshus Nordjylland i 2020

Mål
<i>Nationalt fastsatte mål:</i>
1. Virksomhedernes tilfredshed med den specialiserede vejledning
2. Virksomhedernes oplevede effekt af den specialiserede vejledning
3. Implementering af den fælles digitale indgang til Erhvervshusene
<i>Fælles indsatsmål:</i>
4. Erhvervshusenes vejledning af den brede gruppe af virksomheder
5. Specialiseret vejledning til Erhvervshusenes forskellige målgrupper
6. Erhvervshusene som knudepunkter i erhvervsfremmesystemet
7. Særlig indsats for digital omstilling
<i>Regionale målsætninger:</i>
8. Regional strategi og regionale styrker
9. Samarbejdsmodel mellem Erhvervshus Nordjylland og de lokale erhvervskontorer

## Nationalt fastsat mål

<b>Mål 1</b>	<b>Mål 1 - Virksomhedernes tilfredshed med den specialiserede vejledning</b>
Mål	Målet for 2020 er, at Erhvervshusene opnår en Net Promoter Score på mindst 60.
Metode	<p>Målet opgøres af Erhvervsstyrelsen og opgøres ved, at de virksomheder, der har modtaget specialiseret vejledning i 2020 samt er tilmeldt brugerevalueringssystemet, spørges til om de vil anbefale Erhvervshusene til andre.</p> <p>Målet opgøres på baggrund af data i brugerevalueringssystemet, hvor spørgsmålet "Hvor sandsynligt er det, at du vil anbefale Erhvervshuset til andre virksomhedsejere og personer i dit netværk?" måles på en skala fra 0 – 10, hvor 0 er "usandsynligt" og 10 er "meget sandsynligt". Net Promoter Score opgøres ved, at andelen af svar på 9-10 (promoters) fratrækkes andelen af svar mellem 0-6 (detractors).</p> <p>Virksomheder, der har modtaget specialiseret vejledning, er de virksomheder, der har modtaget 1:1 vejledning af Erhvervshuset. Vejledningen kan have karakter af kortere eller længere forløb på ét eller flere møder.</p>
Begrundelse	<p>Erhvervshusene og det nye erhvervsfremmesystem skal i høj grad være med til at indfri målsætningen om et erhvervsfremmesystem, der er enklere for virksomhederne at navigere i, og som har virksomhedernes behov i centrum. Ambitionen med Erhvervshusene er, at de skal være med til at sikre, at alle virksomheder har adgang til uvildig vejledning og sparring af høj kvalitet, uanset deres geografiske placering.</p> <p>På den baggrund er der i rammeaftalen mellem KL og Erhvervsministeriet for 2019-2020 fastsat mål for virksomhedernes tilfredshed med den specialiserede vejledning.</p>
Afrapportering	<p>Afrapportering til KKR sker en gang årligt.</p> <p>Målet er 100 pct. opfyldt, når Erhvervshus Nordjylland opnår en Net Promoter Score på mindst 60.</p> <p>Målet er 50 pct. opfyldt, når Erhvervshus Nordjylland opnår en Net Promoter Score på mindst 50.</p>

## Nationalt fastsat mål

<b>Mål 2</b>	<b>Mål 2 - Virksomhedernes oplevede effekt af den specialiserede vejledning</b>
Mål	Målet for 2020 er, at mindst 70 procent af de virksomheder, der har modtaget specialiseret vejledning i 2019 i brugerevalueringen, giver udtryk for, at Erhvervshusets vejledning har påvirket virksomhedens drift eller udvikling i middel eller høj grad.
Metode	<p>Målet opgøres af Erhvervsstyrelsen ved, at de virksomheder, der har modtaget specialiseret vejledning i 2020 samt er tilmeldt brugerevaluering, bedes vurdere, hvordan vejledningen med Erhvervshuset har påvirket deres virksomhed.</p> <p>2020: Målet opgøres jf. Erhvervsstyrelsens oplæg til "Data- og Analysemodel mhp. evaluering af effekten af Erhvervshusenes indsats over for virksomheder"</p> <p>Virksomheder, der har modtaget specialiseret vejledning, er virksomheder, der har modtaget 1:1 vejledning af Erhvervshuset. Vejledningen kan have karakter af kortere eller længere forløb på ét eller flere møder.</p>
Begrundelse	<p>Erhvervshusene skal have fokus på virksomhedernes behov, og det er afgørende, at Erhvervshusenes vejledning gør en forskel for de vejledte virksomheder.</p> <p>På den baggrund er der i rammeaftalen mellem KL og Erhvervsministeriet for 2019-2020 aftalt et mål om, at mindst 70 procent af de virksomheder, der har modtaget specialiseret vejledning, vurderer, at Erhvervshusets vejledning har effekt.</p>
Afreportering	<p>Afreportering til KKR sker en gang årligt.</p> <p>Målet er 100 pct. opfyldt, når andelen af virksomheder, der oplever effekt, opgøres til mindst 70 procent.</p> <p>Målet er 50 pct. opfyldt, når andelen af virksomheder, der oplever effekt, opgøres til 60 procent.</p>



## Nationalt fastsat mål

<b>Mål 3</b>	<b>Mål 3 – Implementering af den fælles digitale indgang til Erhvervshusene</b>
Mål	<p>Målet for 2020 er:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- At Erhvervshusene i samarbejde med virksomhedsguiden.dk fortsat udvikler en digital indgang med en fælles visuel identitet.</li><li>- At Erhvervshus Nordjylland indgår i arbejdsgruppen, der løbende udvikler digitale redskaber og indhold til virksomhedsguiden.dk</li></ul> <p>Indholdet på Erhvervshusenes digitale indgange afstemmes af hvert Erhvervshus men overholder fælles redaktionelle retningslinjer.</p>
Metode	Målet opgøres af Erhvervshusene og Erhvervsstyrelsen i fællesskab.
Begrundelse	<p>Den digitale erhvervsfremmeplatform Virksomhedsguiden.dk skal sammen med kommunerne og Erhvervshusene udgøre kernen i den decentrale erhvervsfremmeindsats.</p> <p>Erhvervshusenes hjemmeside og den digitale erhvervsfremmeplatform skal hænge godt sammen, således at virksomhederne oplever, at det nye erhvervsfremmesystems digitale indgange og understøttelse udgør et sammenhængende tilbud.</p> <p>På den baggrund er der i rammeaftalen mellem KL og Erhvervsministeriet for 2019-2020 aftalt et mål om, at Erhvervshusene i 2019 etablerer en digital indgang med fælles visuel identitet, samt at Erhvervshusene bidrager til udviklingen af den digitale erhvervsfremmeplatform.</p>
Afreportering	<p>Afreportering til KKR sker en gang årligt.</p> <p>Målet er 100 pct. opfyldt, når Erhvervshusene har etableret en fælles visuel identitet og bidraget til udvikling af den digitale erhvervsfremmeplatform og disse hænger godt sammen.</p>

## Fælles indsatsmål

<b>Mål 4</b>	<b>Mål 4 – Erhvervshusenes vejledning af den brede gruppe af virksomheder</b>
Mål	<p>Målet for 2020 er, at Erhvervshus Nordjylland eksekverer og handler på den i 2019 formulerede kommunikations- og kendskabsstrategi, hvis hovedfokus er:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• At øge kendskabsgraden hos vores virksomhedsmålgrupper</li> <li>• At styrke samarbejdspartnernes syn på vores værdiskabelse</li> <li>• At styrke omdømmet hos vores interessenter.</li> </ul>
Metode	<p>Målet i 2020 opgøres ved, at der med afsæt i kommunikations- og kendskabsstrategien (udarbejdet i 2019) foretages 0-punktsmålinger hos målgrupperne. Med afsæt i resultaterne af disse udarbejdes en kommunikations- og kendskabsplan. Kommunikations- og kendskabsplanen tager afsæt i den i kommunikations- og kendskabsstrategien fremførte kernefortælling. Ultimo 2020 gennemføres en ny måling, der viser bevægelsen fra den første 0-punktsmåling.</p>
Begrundelse	<p>Det langsigtede mål med indsatsen er, at såvel medarbejdere som virksomheder, samarbejdspartnere og interessenter oplever Erhvervshus Nordjylland som en helhedsorienteret, resultatfokuseret og anerkendende organisation, der bidrager positivt til den enkelte virksomheds konkurrencekraft og den generelle bæredygtige vækst og udvikling i Nordjylland. Dette måles gennem kendskab til Erhvervshus Nordjyllands ydelser hos nordjyske virksomheder, partnervurdering af værdien af at samarbejde med Erhvervshuset, Erhvervshusets omdømme hos interessenter samt kulturmåling internt.</p>
Afreportering	<p>Afreportering til KKR sker en gang årligt.</p> <p>Målet er 100% opfyldt, når der i fjerde kvartal 2020 foreligger nye målinger, der afspejler en forhøjelse i hhv. virksomhedernes kendskab til Erhvervshus Nordjylland, et styrket syn på vores værdiskabelse som samarbejdspartner hos vore samarbejdspartnere, og et forhøjet omdømme blandt vores interessenter - målt op imod de i første kvartal udarbejdede 0-punktsmålinger.</p>

## Fælles indsatsmål

Mål 5	Mål 5 - Specialiseret vejledning til Erhvervshusenes forskellige målgrupper
Mål	<p>Erhvervshus Nordjylland skal tilbyde specialiseret vejledning til alle virksomheder i Nordjylland, og vil gennem sin vejledning bidrage til udvikling og vækst af SMV'er indenfor de områder, hvor Nordjylland har særlige styrker jf. Strategi for decentral Erhvervsfremme 2020-2023.</p> <p>I praksis betyder det, at Erhvervshus Nordjylland vil fokusere på ydelser, som i væsentlig grad understøtter produktivitetsudvikling. Konkret er disse:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Kvalificeret arbejdskraft og social inklusion</li> <li>○ Grøn omstilling og cirkulær økonomi</li> <li>○ Innovation</li> <li>○ Digitalisering og automatisering</li> <li>○ Internationalisering</li> <li>○ Ledelse/organisation</li> <li>○ Salg/markedsføring</li> <li>○ Finansiering</li> </ul> <p>- Erhvervshus Nordjylland skal vejlede op til 600 virksomheder årligt, og der arbejdes med en leverancemodel udviklet i opstartsåret 2019 med 4 kategorier. Erhvervshus Nordjylland vil i sin registrering over vejlede virksomheder anføre vejledningens tematik, således at den sammen med øvrig viden om målgruppen kan danne grundlag for udvikling af målrettede ydelser. Vejledningen kategoriseres i:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Vækstforløb</li> <li>○ Driftsforløb</li> <li>○ Korte forløb</li> <li>○ Early Warning forløb</li> </ul> <p>Målsætning for antal vejledninger:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Vækst- &amp; Driftsforløb: 300</li> <li>○ Korte forløb og Early Warning: 300</li> </ul> <p>Fordelingen mellem Vækst/Drift og Korte forløb/Early Warning holdes fleksibelt og afspejler ønske om leverancer baseret på virksomhedernes behov.</p> <p>- Erhvervshus Nordjylland udarbejder i 2020 Code of Conduct for den specialiserede vejledning baseret på erfaringerne fra 2019.</p>
Metode	Målet opgøres af Erhvervshus Nordjylland ved afrapportering på antal vejlede kunder, samt at Erhvervshuset dokumenterer at de øvrige indsatser er realiseret.
Begrundelse	<p>Erhvervshusene skal være et relevant vejledningstilbud til de forskellige målgrupper for Erhvervshusene på tværs af små- og mellemstore virksomheder, iværksættere, før-startere og større virksomheder.</p> <p>Vejledningen dækker mange forskellige områder i virksomhedernes forretning. Kendetegnende for vejledningen er, at den tager udgangspunkt i virksomhedernes behov og har det grundlæggende formål at øge virksomhedernes konkurrencekraft.</p>
Afrapportering	<p>Afrapportering til KKR sker en gang årligt.</p> <p>Målet er 100 pct. opfyldt, når der foreligger en afrapportering på procesmål vedlagt statistik og vidensgrundlag om de vejlede kunder i 2020</p>

## Fælles indsatsmål

<b>Mål 6</b>	<b>Mål 6 – Erhvervshusene som knudepunkter i erhvervsfremmesystemet</b>
Mål	<p>Målet for 2020 baseres på, at Erhvervshus Nordjylland tager strategisk afsæt i den regionale erhvervsfremmestrategi samt den nationale decentrale erhvervsfremmestrategi med henblik på at styrke regionens udvikling ved, at Erhvervshuset:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Implementerer de tre nationale samarbejdsaftaler med Udenrigsministeriet, Innovationsfonden og Vækstfonden.</li> <li>- Indgår samarbejder med øvrige relevante aktører, herunder sikrer et samspil med klynger/netværk og eventuelle regionale hubs, samt ikke mindst eksterne rådgivere og leverandører til virksomhederne.</li> <li>- Indgår i det fælles nationale analysearbejde med henblik på at identificere nordjyske indsatsområder, som kan danne grundlag for pilotprojekter, særlige indsatser mv.</li> <li>- Afholder en ErhvervsCAMP 2020 med deltagelse af erhvervsfremme-, uddannelses- og arbejdsmarkedsaktører for at drøfte samarbejde og samordning til gavn for vejledning af virksomhederne.</li> </ul>
Metode	Målet opgøres af Erhvervshuset ultimo 2020 ved at dokumentere, at de 4 indsatser er realiseret.
Begrundelse	<p>Erhvervshusene er knudepunkter i erhvervsfremmesystemet, der binder den lokale og den statslige erhvervsfremme sammen. Erhvervshusene skal derfor have et stærkt netværk af samarbejdspartnere blandt private og offentlige aktører, herunder også klyngeorganisationer.</p> <p>Via Erhvervshusene sikres virksomhederne nem adgang til statslige erhvervsfremmetilbud om internationalisering via Eksportrådet, kapitalformidling via Vækstfonden og Innovation via Innovationsfonden.</p> <p>Erhvervshusenes rolle skal i væsentlig grad bidrage til at erhvervsfremmesystemet opleves enklere for virksomhederne at navigere i ved at samle flere tilbud og kompetencer under et tag.</p>
Afrapportering	<p>Afrapportering til KKR sker en gang årligt.</p> <p>Målet er 100 pct. opfyldt, når de 4 indsatser er opfyldt.</p>

## Fælles indsatsmål

<b>Mål 7</b>	<b>Mål 7 - Særlig indsats for digital omstilling</b>
Mål	<p>Målet for 2020 er, at Erhvervshus Nordjylland øger vejledningen af virksomheder indenfor digitalisering gennem en naturlig adressering af det i alle vejledninger. Dette gøres gennem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Udvikling af Erhvervshusets kompetencer gennem øget viden og kendskab til digitaliseringens betydning for målgruppen samt understøtter vejledning med relevante værktøjer og metoder</li> <li>- Afholdelse af målrettede events og workshops for relevante målgrupper</li> <li>- Inddragelse af eksisterende finansieringsmuligheder gennem regionale og nationale programtilbud til kunderne. Erhvervshus Nordjylland indgår i mulige projektsamarbejder og skal så vidt muligt sikre, at regionens virksomheder drager nytte af digitaliseringstilbud uanset hvem, der måtte være projektejer.</li> </ul>
Metode	Målet opgøres af Erhvervshus Nordjylland og opgøres ved en skriftlig afrapportering på ovenstående vedlagt bilag om konkrete aktiviteter i 2020
Begrundelse	<p>Et af de væsentligste politiske mål med det nye erhvervsfremmesystem er, at Erhvervshusene bidrager til øget vækst, produktivitet og konkurrenceevne. Digitalisering er af stor betydning for produktivitet og derigennem med afledt effekt på vækst og konkurrenceevne. Samtidig er mange virksomheder lavt digitaliserede, og der er fortsat store barrierer og omvendt også et stort potentiale for de nordjyske virksomheder.</p> <p>Der eksisterer utallige muligheder for at indfri digitalisering med allerede eksisterende tilbud, hvorfor den specialiserede vejledning kan få afgørende betydning for anvendelsen af disse.</p> <p>Virksomheder, der er længst fremme med at implementere it-løsninger, vil være langt stærkere rustet til fremtidig vækst end virksomheder, der halter bagud på it-området. Et af de væsentligste politiske mål med det nye erhvervsfremmesystem er at øge konkurrenceevnen og produktiviteten i danske virksomheder.</p> <p>Erhvervshusene skal virke som indgang til viden og vejledning, der inspirerer og ansporer virksomhederne til i højere grad at digitalisere og udnytte ny teknologi og nye forretningsmodeller.</p>
Afrapportering	<p>Afrapportering til KKR sker en gang årligt.</p> <p>Målet er 100 pct. opfyldt, når der er redegjort for aktiviteter indenfor alle de nævnte områder i en skriftlig afrapportering.</p>

## Regionale mål

<b>Mål 8</b>	<b>Mål 8 – Regional strategi og regionale styrker</b>
Mål	<p>Erhvervshus Nordjylland vil tage ansvar for at styrke den strategiske erhvervsudvikling i Nordjylland med afsæt i virksomhedernes behov og i tæt samspil alle interessenter og samarbejdspartnere imellem i regionen. Udgangspunkt for indsatsen er den decentrale erhvervsfremmestrategi for Nordjylland.</p> <p>Virksomhederne i Nordjylland skal have et fleksibelt og gennemsigtigt erhvervsfremmesystem, hvor alle relevante ydelser er lettilgængelige for alle. Det fordrer et højt kendskab og samarbejde aktørerne imellem.</p> <p>Målet er:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- at Erhvervshus Nordjylland bidrager til at tilvejebringe så mange nye midler til anvendelse for virksomhederne i 2020 og lykkes med at udmønte disse i stor udstrækning til virksomhederne udviklingsindsats i 2020. Projektmidlerne skal tilvejebringes indenfor indsatser prioriteret i den decentrale erhvervsfremmestrategi for Nordjylland og Erhvervshusets egen strategi 2020-2023.</li> <li>- at udvikle en model for at koordinere arbejdet med at søge midler til Nordjylland i samarbejde med de lokale erhvervskontorer, uddannelsesinstitutioner m.fl.</li> <li>- løbende at justere og udvikle erhvervsfremmestrategien for Nordjylland i samarbejde med andre centrale aktører</li> <li>- at have fokus på hvordan Erhvervshus Nordjylland kan udvikle et strategisk afsæt for sin indsats på de erhvervsrettede nordjyske styrkepositioner</li> </ul>
Metode	Målet opgøres af Erhvervshus Nordjylland ultimo 2020
Begrundelse	<p>Et af de væsentligste politiske mål med det nye erhvervsfremmesystem er et sikre et mere enkelt, fleksibelt og tilgængeligt erhvervsfremmesystem for virksomhederne. Og det er vigtigt at sikre, at nordjyske virksomheder får en stærk andel af de tilgængelige erhvervsfremmemidler indenfor rammerne af den decentrale erhvervsfremmestrategi for Nordjylland.</p> <p>Målet understøtter Erhvervshusets kerneopgaver.</p>
Afrapportering	Afrapportering til KKR sker en gang årligt.

## Regionale mål

<b>Mål 9</b>	<b>Mål 9 – Samarbejdsmodel mellem Erhvervshus Nordjylland og de lokale erhvervskontorer</b>
Mål	<p>I 2019 er der formuleret en samarbejdsmodel vedlagt bilaterale handlingsplaner med alle de nordjyske erhvervskontorer. Formålet med samarbejdsmodellen er jf. den nordjyske erhvervsfremmestrategi at sikre mest mulig udvikling til de nordjyske virksomheder</p> <p>Målet for 2020 tager derfor afsæt i den konkrete samarbejdsmodel udarbejdet i 2019. I 2020 er fokus på færdiggørelse af de bilaterale handlingsplaner samt eksekvering af disse. Der vil være fokus på at drage læring ud af samarbejdet og i den sammenhæng bruges også de gode erfaringer fra filialen på Mors. Samarbejdsmodellen og eksekveringen understøttes med:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Kontakten til virksomhederne aftales i samarbejdsaftalen.</li> <li>– Fokus på at skabe et ejerskab i alle kommuner til de virksomhedsrettede tilbud gennem programmer, nationale såvel som regionale.</li> <li>– Sikre gensidig viden om virksomhedsbesøg på tværs af organisationernes CRM-systemer gennem smart videndeling.</li> <li>– Løbende udvikling af kontaktpersonsordningen i samarbejdet mellem de lokale erhvervskontorer og Erhvervshuset.</li> </ul>
Metode	Målet opgøres af Erhvervshuset ultimo 2020 ved at dokumentere færdiggørelse og efterlevelse af samarbejdsmodellen og de bilaterale handlingsplaner.
Begrundelse	<p>Et af de væsentligste politiske mål med det nye erhvervsfremmesystem er at sikre et mere enkelt, fleksibelt og tilgængeligt erhvervsfremmesystem for virksomhederne.</p> <p>Konkret følger det af lov om erhvervsfremme, at målet er at undgå overlap mellem offentlige erhvervsfremmeindsatser og -aktører samt sikre øget koordinering og samarbejde.</p>
Afrapportering	<p>Afrapportering til KKR sker en gang årligt.</p> <p>Målet er 100% opfyldt, når de 4 indsatser er opfyldt.</p>

## 6. Økonomi

De 11 nordjyske kommuner finansierer Erhvervshus Nordjyllands basisbevilling på 16,8 mio. kr. i 2020.

Beløbet faktureres kommunerne efter følgende fordelingsnøgle<sup>5</sup>:

Kommune	1.000 kr.
Morsø	582
Thisted	1.246
Brønderslev	1.038
Frederikshavn	1.712
Vesthimmerland	1.059
Læsø	52
Rebild	854
Mariagerfjord	1.200
Jammerbugt	1.098
Aalborg	6.144
Hjørring	1.845
<b>Nordjylland i alt</b>	<b>16.830</b>

Udover basisbevillingen driver Erhvervshus Nordjylland en række programmer i samarbejde med regionale og nationale aktører. En oversigt over programmerne findes i bilag 3.

## 7. Resultatopgørelse og afrapportering

Erhvervshus Nordjylland skal årligt afrapportere til KKR om resultatopfyldelse – eller når KKR anmoder om det - med udgangspunkt i den indgåede resultatkontrakt.

Erhvervshusene skal ligeledes årligt afrapportere til KL og Erhvervsstyrelsen om resultatopfyldelse med udgangspunkt i de indgåede resultatkontrakter, jf. *Aftale om rammerne for erhvervshuse 2019-2020*.

Der foretages opfølgning på målene i første kvartal 2021. Direktøren har ansvaret for overholdelse af og afrapportering på resultatkontrakten.

## 8. Ikrafttrædelse

Samarbejdsaftalen træder i kraft d. 1. januar 2020.

For KKR Nordjylland

d. /

For Erhvervshus Nordjylland

d. /

Arne Boelt

Formand for KKR Nordjylland

Mogens Christen Gade

Formand for Erhvervshus Nordjylland

<sup>5</sup> Beregnet beløb fordelt efter bopælskommunefolketal pr. 1. jan. 2019 i 1000 kr. (Økonomi- og Indenrigsministeriet jan. 2019)



# Bilag til resultatkontrakt 2020

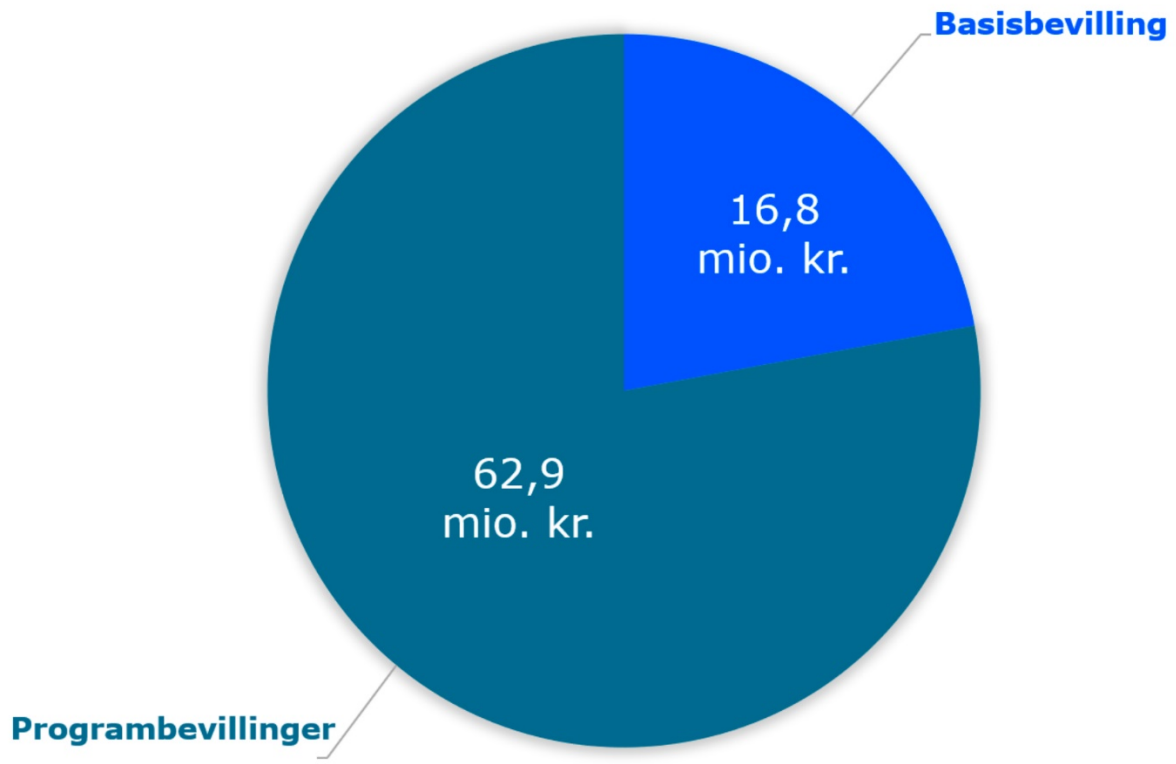
Bilag 1. Diagram over basisbevilling og regionale programmer

Bilag 2. Samarbejdsaftale 2020-2023 mellem de lokale erhvervskontorer i Nordjylland og Erhvervshus Nordjylland om erhvervsserviceindsatsen

Bilag 3. Erhvervshus Nordjyllands regionale og nationale programmer 2019-2021

Bilag 4. Erhvervshus Nordjyllands nye programmer i proces til perioden 2020-2022

## BEVILLINGER I 2020



## **Bilag 2. Samarbejdsaftale 2020-2023 mellem de lokale erhvervskontorer i Nordjylland og Erhvervshus Nordjylland om erhvervsserviceindsatsen**

### **Samarbejdsaftale 2020-2023 mellem de 11 lokale erhvervskontorer i Nordjylland og Erhvervshus Nordjylland om erhvervsserviceindsatsen**

Denne samarbejdsaftale er baseret i høj grad på ”Nordjysk indspil til strategi for decentral erhvervsfremme 2020 og frem” af 30. apr. 2019 og ”Det fremtidige nordjyske samarbejde om erhvervsfremme- og erhvervsservice” af nov. 2018 samt dialog mellem og input fra medarbejdere og ledelse fra de nordjyske erhvervsfremmeaktører i 2019.

Den fælles nordjyske samarbejdsmodel er beskrevet i afsnit 1 og 2 og skal understøtte en fælles samskabelsestilgang i nordjysk erhvervsfremme med det formål at styrke produktiviteten i de nordjyske virksomheder. Kort sagt at skabe bæredygtig vækst og jobskabelse i hele regionen.

Samskabelse (co-creation) betyder fokus på ”vi” i opgaveløsningen og et ønske om at dele viden med hinanden og fokusere på virksomhederne behov - både de erkendte og de uerkendte. Vi hjælper hinanden og udnytter kompetencen - der hvor den findes.

Denne samarbejdsaftale, afsnit 1 og afsnit 2, er en fælles aftale mellem de 11 erhvervskontorer og Erhvervshus Nordjylland. Afsnit 3 fokuserer på særlige prioriteringer i indholdet og samarbejdsmonstret mellem det enkelte lokale erhvervskontor og Erhvervshus Nordjylland. Og er således indgået mellem det enkelte lokale erhvervskontor og Erhvervshus Nordjylland.

1. **Fælles:** Strategisk retning for *Nordjysk Erhvervsfremme Samarbejde* - NES
2. **Fælles:** Samarbejdet i praksis
3. **Lokalt:** Særlige fokusområder i indhold og samarbejdsmonster mellem den enkelte kommune og Erhvervshus Nordjylland

Samarbejdsaftalen er indgået frivilligt mellem parterne og kan opsiges og justeres efter aftale.

## 1. Fælles: Strategisk retning for Nordjysk Erhvervsfremme Samarbejde

De nordjyske erhvervsfremmeaktører – i denne sammenhæng de lokale erhvervskontorer og Erhvervshus Nordjylland har en fælles vision samt nogle styrende principper for samarbejdet.

Visionen er at skabe et stærkt og sammenhængende erhvervsfremmesystem i Nordjylland, hvor de forskellige aktører, herunder den lokale erhvervsservice og Erhvervshus Nordjylland arbejder sammen i et tæt, tillidsfuldt og værdiskabende samarbejde, som imødekommer, afdækker og udfordrer virksomhederne på både deres erkendte og uerkendte behov og derved skaber forbedringer, kvalitetsløft samt udvikling og vækst i nordjyske virksomheder.

### Fælles: Strategisk retning for erhvervsfremme<sup>6</sup> – 2020-2023

Den fælles nordjyske erhvervsfremmeindsats tager afsæt i de generelle drivkræfter for vækst og udvikling i hele Danmark. Disse går på tværs af virksomhedernes branche, type og størrelse, og byder på muligheder og udfordringer for virksomheder i hele landet.

*Drivkræfter for vækst og udvikling i hele landet*

	Kvalificeret arbejdskraft og social inklusion
	Iværksætteri
	Grøn omstilling og cirkulær økonomi
	Innovation
	Digitalisering og automatisering
	Internationalisering

### Fælles: Strategisk retning for Nordjylland<sup>7</sup> – 2020-2023

Den fælles nordjyske indsats skal bidrage til at løfte produktiviteten i de nordjyske virksomheder.

#### Hovedudfordring i Nordjylland: Lav produktivitet<sup>8</sup>



<sup>6</sup> Fra 'Strategi for decentral erhvervsfremme 2020-2023' (udkast i høring frem til nov. 2019)

<sup>7</sup> Fra 'Nordjysk indspil til strategi for decentral erhvervsfremme 2020 og frem'

<sup>8</sup> Fra 'Nordjysk indspil til strategi for decentral erhvervsfremme 2020 og frem'

### **Virksomhedsløft til bredden af virksomheder**

Virksomhederne har behov for sparring, vejledning og rådgivning i deres strategi- og forretningsudvikling i forhold til at vurdere 360° muligheder og potentialer for deres udvikling. Derudover kan virksomhederne i forlængelse heraf have behov for vejledning i de seks drivkræfter beskrevet ovenfor. Endvidere er det helt centralt at yde vejledning til de nordjyske virksomheders arbejde med ledelse/organisation, salg/markedsføring og finansiering.

### **Kvalificeret arbejdskraft**

En helt central udfordring er specifikt at sikre et bedre match mellem udbud og efterspørgsel af arbejdskraft, og der er her behov for et målrettet og koordineret samspil på tværs af erhvervsfremme-, uddannelses- og beskæftigelsesaktører.

### **Fire erhvervsstyrker er centrale for fremtidig nordjysk vækst**

Nordjyllands stærke erhvervsområder tager afsæt i de nordjyske erhvervs-, kompetence-, og forskningsmæssige styrker – samt de stedbundne potentialer - som er vigtige forudsætninger for øget vækst og produktivitet. De 4 nordjyske styrkepositioner er jf. ovenstående figur:

- **Det smarte – IKT og digitalisering**
- **Det grønne – Energi og grøn omstilling**
- **Det blå – Maritime og fiskeri**
- **Det attraktive – Turisme**

Et stærkt sammenhængende erhvervsfremmesystem er forudsætningen for at lykkes med denne indsats.

### **Fælles: Styrende principper**

Følgende centrale principper er styrende for både 'det daglige arbejde' og udviklingen af den samlede erhvervsfremmeindsats i Nordjylland<sup>9</sup>.

#### ***Afsæt i virksomhedernes behov***

Vi vil have et erhvervsfremmesystem, der tager afsæt i virksomhedernes behov – både de erkendte og uerkendte. Virksomhedernes behov kommer altid i første række, og deres aktiviteter og egen dømmekraft skal altid betragtes med en positiv tilgang uanset aktør. Vi skal både kunne finde løsninger på erkendte behov i virksomhederne, men samtidig formå at udfordre og hjælpe virksomhederne til at afdække og erkende muligheder i deres ellers uerkendte behov. Med andre ord systemet skal være ambitiøst på virksomhedernes vegne.

#### ***Et sammenhængende erhvervsfremmesystem***

Vi vil have et sammenhængende erhvervsfremmesystem i Nordjylland med en koordineret og samarbejdsbaseret indsats mellem den lokale erhvervsservice og Erhvervshus Nordjylland, hvor indsatsen er baseret på hhv. lokalkendskab og netværksrelationer til virksomhederne og specialiseret faglig kompetence og viden. Arbejdsdelingen skal være gennemsigtig, og der skal arbejdes på at undgå overlappende indsatser. Herudover skal arbejdsdelingen være præget af en fælles forståelse og gensidig respekt, ligesom vi gensidigt udnytter vores kompetencer og bringer de bedste i spil til gavn for virksomhederne. Der skal derfor også være fokus på flow i opgaveløsningen, fleksibilitet i samarbejdet og gode overleveringer.

---

<sup>9</sup> Fra "Det fremtidige nordjyske samarbejde om erhvervsfremme- og erhvervsservice" (nov. 2018)

### **Fællesskab om udvikling af virksomhederne**

Vi skal have et erhvervsfremmesystem, hvor der arbejdes ud fra en fælles retning om udvikling af virksomhederne og de samlede tilbud, projekt og programmer fra den lokale erhvervsservicefunktion og Erhvervshus Nordjylland ses som 'vores' fælles tilbud til virksomhederne, som vi alle har kendskab til. Det betyder konkret, at aktørerne i fællesskab ser virksomhederne som fælles kunder, at der er fokus på at skabe fælles retning på tværs af den lokale erhvervsservicefunktion, Erhvervshus Nordjylland og de højt specialiserede statslige ordninger, bl.a. ved udvikling af et tættere dagligt samarbejde, involvering i centrale processer, deling af viden, fælles arrangementer mv.

### **Komplementære kompetencer til gavn for virksomhederne**

Vi vil have et erhvervsfremmesystem, hvor vi har skarpt fokus på, at kompetencerne skal komplementere hinanden på tværs af den lokale erhvervsservice og Erhvervshus Nordjylland. Hos den lokale erhvervsservice skal lokalkendskabet og den nære kontakt til virksomhederne, via opsøgende kontakt, sikre afdækning af virksomhedernes behov og vejledning om muligheder for virksomheden, mens Erhvervshus Nordjyllands specialiserede kompetencer skal bringes i spil på baggrund heraf eller ved direkte kontakt med virksomhederne. Den opsøgende kontakt til virksomhederne aftales mellem den enkelte kommune og Erhvervshus Nordjylland årligt og løbende – se yderligere på næste side.

### **Fælles rammer med mulighed for forskellighed**

Vi vil have et nordjysk erhvervsfremmesystem med fælles rammer for samarbejdet mellem den lokale erhvervsservice og Erhvervshus Nordjylland. Samtidig skal systemet dog være fleksibelt indrettet, så der kan tages hensyn til lokale forskelle, f.eks. ift. særlige lokale erhvervsmæssige prioriteter i den enkelte kommune, forskelle i kommunestørrelser mv.

### **Fælles målsætninger for aktørerne i erhvervsfremmesystemet**

For at sikre det mest effektive samspil mellem den lokale erhvervsservicefunktion og det tværkommunale Erhvervshus, bør disse – ud over det fælles kommunale 'ejerskab' – også være bundet sammen af fælles planer og fælles mål. De fælles mål og planer bør holde den lokale erhvervsservice og Erhvervshus Nordjylland koordineret og levere på deres respektive kompetencer: De lokale erhvervskontorer med kompetence og fokus på indsigtfulde relationer til den størst mulige kreds af lokale virksomheder og vejledning om etablering, virksomhedsnetværk, kontakt til kommunen, 360° vejledning m.v. Erhvervshus Nordjylland med kompetence og fokus på specialiseret vejledning, knudepunktsrolle og operatørrolle inden for 8 fagområder (jf. figur side 6).

## **2. Fælles: Samarbejdet i praksis**

*"Arbejdsdelingen mellem kommuner og erhvervshuse indebærer, at kommunerne bl.a. kan tilbyde lokale virksomheder grundlæggende erhvervsfremmeydelser, herunder 1:1 vejledning, der hjælper virksomhederne videre, varetage lokal erhvervsudvikling og udvikling af lokale rammevilkår, mens erhvervshusene får ansvaret for erhvervsfremmetilbud, der kræver mere specialiserede faglige kompetencer."<sup>10</sup>*

### **Mål & indsatser**

Afgørende mål og indsatser i 'det daglige arbejde', der kan sikre et stærkt og sammenhængende erhvervsfremmesystem – tager afsæt i ovenstående uddrag og ikke mindst i helt konkrete input/ønsker fra medarbejdere og ledere i de nordjyske erhvervskontorer og i Erhvervshus Nordjylland. Disse input er omsat til mål og indsatser, som i fællesskab skal implementeres i 'det daglige arbejde'.

---

<sup>10</sup> Fra "Det fremtidige nordjyske samarbejde om erhvervsfremme- og erhvervsservice" (nov. 2018)

NES-chefgruppen har mulighed for at udarbejde et **årshjul** som afsæt for det strategiske samarbejde mellem de lokale erhvervskontorer og Erhvervshus Nordjylland. Årshjulet kan beskrive emner, der drøftes og besluttet i NES-chefgruppen i løbet af kalenderåret.

Overordnet er der et fælles ønske om at sikre flest mulige virksomhedshenvisninger<sup>11</sup> erhvervskontorerne og Erhvervshus Nordjylland imellem. Erhvervshus Nordjylland registrerer i dag henvisninger fra lokale erhvervskontorer og øvrige<sup>12</sup>. Samtidig orienterer alle hinanden om udfald/resultat af de virksomhedsindsatser, som er delt med/henvist til hinanden. Der er enighed om, at målet er større gensidig information, gerne støttet op af en IT-plattform.

### **Fælles projekter/initiativer & Den opsøgende indsats**

Ud fra ovenstående fælles principper for *Nordjysk Erhvervsfremme Samarbejde* fokuseres der i nedenstående på det mere operationelle niveau. Således, at der i 'det daglige arbejde' er en fælles forståelse og samarbejdskultur, som sikrer et konstant fokus på værdiskabende indsatser med afsæt i virksomhedernes behov. Her er særligt to fokusområder afgørende:

#### **Fælles projekter/initiativer**

Udviklingen af *fælles* projekter/initiativer vil tage afsæt i en **data-/analyse-** og **dialogbaseret** tilgang og tage udgangspunkt i de gældende retningslinjer for projekter og programmer. Den data/analysemæssige tilgang vil Erhvervshus Nordjylland tage ansvaret for at opbygge og kvalificere sammen med samarbejdspartnere (virksomheder, vidensinstitutioner, højt specialiserede nationale aktører, brancheorganisationer, klynger, lokal erhvervsservice, uddannelses- og beskæftigelsesaktører mv). Der arbejdes på, at såvel de lokale erhvervskontorer som Erhvervshus Nordjylland har et fælles kendskab til – og ejerskab til – de relevante projekter og programmer, der tilbydes de nordjyske virksomheder. Målet er, at der ad-hoc kan etableres hurtigtarbejdende arbejdsgrupper på tværs af erhvervskontorer, Erhvervshus Nordjylland m.fl. for at identificere behov for virksomhederne. Hvert erhvervskontor har således mulighed for at allokere specifik leder/medarbejder, der kan deltage i tilblivelsen af fremtidige indsatser (se afsnit 3). Herudover kan NES-chefgruppen arbejde strategisk med at påvirke udmøntningsplanerne fra Danmarks Erhvervsfremmestyrelse ud fra et nordjysk virksomhedsbehov perspektiv<sup>13</sup>.

Formidling af åbne og kollektive arrangementer er ligeledes del af et fælles *Nordjysk Erhvervsfremme Samarbejde*. Som ved ovenstående udviklingsarbejde vil der ligeledes her være mulighed for, at Erhvervshus Nordjylland i fællesskab med et eller flere erhvervskontorer kan skabe og afholde disse arrangementer. Begge har mulighed for at tage initiativ hertil og kan drøftes ved indgåelse af aftalen eller kontinuerligt.

#### **Opsøgende indsats over for virksomheder**

Udgangspunktet er her, at de lokale erhvervskontorer har ansvaret for den opsøgende indsats i forhold til iværksættere.

I forhold til **SMV'erne** på indtil 250 medarbejdere tager de lokale erhvervskontorer sig af den opsøgende indsats i forhold til den generelle vejledning, mens Erhvervshus Nordjylland tager sig af den opsøgende indsats i forhold til specialiseret vejledning. Den konkrete opsøgende indsats ift. SMV'ere aftales årligt og

---

<sup>11</sup> En henvisning er kendetegnet ved, at i en 'virksomhedsdialog' oplyses kontaktperson (mundtligt/skriftligt) om den 'indsats', der kan fås hos kollega-organisation inden for Nordjysk Erhvervsfremme (optimalt med kontaktdata på specifik person herfra): ex. Erhvervshus Nordjylland i dialog med en *før-starter*, som anbefales at kontakte iværksætterkonsulent fra erhvervskontor for vejledning vedr. forretningsmodel/fundament mv.

<sup>12</sup> Erhvervskontorerne har ligeledes mulighed for at udbygge CRMsystemet 'SalesForce' med samme funktionalitet

<sup>13</sup> Med afsæt i "*Nordjysk indspil til strategi for decentral erhvervsfremme 2020 og frem*"

løbende mellem det enkelte erhvervskontor og Erhvervshus Nordjylland jf. den individuelle handlingsplan (afsnit 3).

I forhold til **de store virksomheder** udvikles og udbydes ikke løbende konkrete ydelser til disse, men dialogen med disse tages i forhold til mere strategiske spørgsmål. Den opsøgende indsats her drøftes løbende mellem det lokale erhvervskontor og Erhvervshus Nordjylland.

### Samarbejdsrelationer og samarbejdsværktøjer

Der er enighed om, at det er helt centralt, at der mellem de lokale erhvervskontorer og Erhvervshus Nordjylland arbejdes målrettet for at styrke de personlige relationer, og at ledelserne har et særligt ansvar for at styrke den positive nysgerrige tilgang for at sikre fælles målopfyldelse. I den sammenhæng stiller vi alle gæstarbejdspladser til rådighed for hinanden og brugen heraf prioriteres.

### Erhvervshus Nordjyllands ambassadører bliver til kontaktpersoner

For at sikre samarbejdsaftalens implementering, og den løbende opfølgning for så vidt især angår afsnit 3 vedrørende den konkrete individuelle handlingsplan mellem Erhvervshus Nordjylland og det lokale erhvervskontor, udpeger Erhvervshus Nordjylland en kontaktperson, der varetager den generelle dialog med erhvervskontoret. Kontaktpersonen deltager sammen med en repræsentant fra Erhvervshus Nordjyllands ledelse i forbindelse med dialog med den lokale erhvervschef og medarbejdere om indgåelse af den individuelle handlingsplan (afsnit 3). For at styrke det generelle vidensniveau og samarbejdet mellem de lokale erhvervskontorer og Erhvervshus Nordjylland udarbejder Erhvervshus Nordjylland en tydelig oversigt over deres kontaktpersoner i forhold til hvert af de 11 erhvervskontorer (geografivinklen) og præcisering af hvilke af de 8 fagområder de enkelte forretningsudviklere i Erhvervshus Nordjylland varetager ansvaret for (fagvinklen). Derudover opdateres i den sammenhæng en oversigt over hvilke projekter og programmer, virksomhederne kan deltage i – med fokus på at udvikle sig på de enkelte fagområder (projekt- og programvinklen) – nedenstående figur er 1. udgave.

**Figur: Nordjysk Erhvervsfremme Samarbejde**





Det specifikke indhold af de 8 fagområder, som Erhvervshus Nordjylland i et samarbejde eller selv varetager, vil i løbet af 2020 blive præciseret.

### **Faglige ressourcegrupper**

Der etableres faglige ressourcegrupper på tværs af nordjysk erhvervsfremme på de områder, hvor en eller flere af de lokale erhvervskontorer har en specialiseret vejledningskompetence, og hvor der er en interesse i forhold til at tænke fælles strategi og indsats. Aktører uden for *Nordjysk Erhvervsfremme Samarbejde* (ex. klynger, uddannelse, beskæftigelse m.fl.) kan involveres efter behov. I første omgang etableres en faglig ressourcegruppe på området: internationalisering.

### **Samarbejdsværktøjer**

For at sikre øget produktivitet og øget transparens er målet at sikre stærkere gensidige videndeling understøttet af IT-værktøjer. Erhvervsstyrelsen forbereder et initiativ (Forventet lancering 2020) på dette område: 'Fællesoffentlig datadeling mellem erhvervsfremmeaktører'.

På kort sigt fastholdes nuværende model, hvor Erhvervshus Nordjylland orienterer lokale erhvervskontorer i forbindelse med virksomhedsmøder.

Også på kort sigt arbejdes endvidere på en fælles videndelingsplatform igennem Erhvervshus Nordjyllands Sharepointløsning. Afklaring af omfang og anvendelsesmuligheder er i gang. Brugervenligheden er her afgørende, og der nedsættes en mindre 'brugergruppe' til at udvikle denne (se afsnit 3).

## Individuel handlingsplan mellem erhvervskontor xxx og Erhvervshus Nordjylland om erhvervsfremmeindsatsen i 2020

De særlige prioriteringer i Kommune XXX er i 2020 følgende med relevans for målsætning, prioritering og indsats i samarbejdet mellem den lokale erhvervsfremmeindsats og Erhvervshus Nordjylland generelt og specifikt i forhold til den opsøgende kontakt med virksomhederne og det fælles ejerskab til projekter og projektudvikling:

-  
-  
-

I januar 2020 aftales følgende i fællesskab mellem Erhvervskontoret og Erhvervshus Nordjylland i forhold til indsatsen i 2020, idet repræsentanter fra ledelsen og medarbejder på erhvervskontoret og repræsentant fra ledelse og kontaktperson i Erhvervshus Nordjylland deltager i denne handlingsplan herom:

1. Hvordan struktureres den konkrete dialog med virksomhederne i kommunen i løbet af året, herunder dialogen om indsatsen på grundlag af data/analyse?
2. Hvilke fagområder og ydelser skal prioriteres overfor kommunens virksomheder i 2020, og hvilke virksomheder skal opsøges i løbet af 2020, og af hvem?
3. Fælles udvikling: ønskes deltagelse heri med leder/medarbejder – dvs. hvem fra erhvervskontor allokeres hertil i forhold til fremtidige indsatser og/eller videndelingsplatform?

Indgået frivilligt mellem parterne og kan opsiges og justeres efter aftale.

-----  
På vegne af Erhvervskontor xxxx

-----  
På vegne af Erhvervshus Nordjylland

### Bilag 3. Erhvervshus Nordjyllands regionale og nationale programmer 2019-2021

Aktivitet	Formål	Målgruppe	Budget (eu-støtte og lign.)	Tidsperiode	Tilskudsmuligheder	Egenfinansiering	Kontakt	
Erhvervshus Nordjylland	At tilbyde specialstvejledning til alle regionens virksomheder indenfor bl.a. digitalisering, cirkulær økonomi, ledelse og arbejdskraft og internationalisering mm.. At tilbyde understøttende udviklings- og vækstforløb efter konkrete udfordringer for nordjyske virksomheder.	Alle nordjyske virksomheder		-			info@ehnj.dk tlf. 70 21 08 08	
<b>Regionale tiltag</b>								
Nordjyske NewBiz	Tilbyde rådgivning og sparring til iværksættere med vækstpotentiale. NewBiz er koordineret af Erhvervshus Nordjylland og de lokale erhvervskontorer	800 iværksættervirksomheder op til 3 år med vækstpotentiale. Ved VIP+ fasen er det op til 5 år	57,6 mio. kr. (28,3 mio. kr.)	01.03.15 – 31.12.20	Rådgivning og camps, der varierer i de forskellige faser	Dette varierer i de forskellige faser	Anders Nørgård an@ehnj.dk	
Innovativ Vækst	At tilbyde rådgivning og sparring til dimittender fra AAU og UCN, der ønsker at starte egen virksomhed	135 dimittender, hovedsageligt fra AAU eller UCN, men alle med en innovativ iværksætteridé har mulighed for at deltage	26,4 mio. kr. (13,2 mio. kr.)	01.08.16 – 31.12.21	Rådgivning ad 2 omgange på hhv. 10.000 og 12.000 kr.	Medfinansieres med timer	Anders Nørgård an@ehnj.dk	
Vilje til Vækst	At skabe vækst og udvikling hos virksomheder med vækstpotentiale	Små og mellemstore virksomheder i med vækstpotentiale - heraf 280 til rådgivning, 105 til kompetenceløft og 198 til camps	103 mio. kr. (56,5 mio. kr.)	01.07.16 – 31.12.20	50% af rådgivningskøb. 100% af maks. 60.000 kr. til kompetenceløft	Rådgivning: 15% i gebyr, 50% af rådgivningskøb Camps: Afhænger af forløb Kompetenceløft: 15% i gebyr, timeregistrering	Eva Thornberg et@ehnj.dk	
Vækst via Viden (herunder "Vækstpilot")	At skabe vækst i de nordjyske virksomheder via tilførsel af højtuddannede (nyuddannede) arbejdskraft	750 små og mellemstore virksomheder i Nordjylland	14,3 mio. kr. (7 mio. kr.)	01.08.16 – 31.12.20	Mulighed for en række økonomiske tilskud, herunder "Vækstpiloten" som giver 50% tilskud til lønnen i 4 mdr. (Dog max. 12.500 kr. pr. md.)	Den resterende del af lønnen til den højtuddannede medarbejder	Lasse Thomsen lt@ehnj.dk Birgitte V. Nielsen bvn@ehnj.dk	
<b>Nationale tiltag</b>								
Innovationsfonden	InnoBooster	At støtte iværksættere samt små og mellemstore virksomheder med udvikling af innovative idéer, produkt, service eller proces som kræver viden for at blive til virkelighed	Iværksættere (under 3 år) og små og mellemstore virksomheder over 3 år med minimum 2 mio. kr. i omsætning eller 500.000 kr. tiltrukket i eksternt finansiering		01.08.15 -	Lille InnoBooster (50-500.000 kr.) Mellem InnoBooster (500.000-1,5 mio kr.) Stor InnoBooster (1,5 - 5 mio.)	Lønudgifter, eksterne samarbejdspartnere og indkøb af materialer (dækkes 1/3 del af udgiften)	Martin E. Nikolajsen men@ehnj.dk
	Landdistriktsvækstpilot	At give iværksættere og små og mellemstore virksomheder mulighed for at udvikle deres ideer via ansættelse af en specialist	Små og mellemstore virksomheder		07.10.16-	150.000-300.000 kr. til lønomkostning	Min. 50% i lønomkostning	Lasse Thomsen lt@ehnj.dk
	Innofounder	At bidrage til at flere talentfulde nyuddannede starter nye vækstvirksomheder.	Dimittender fra landets videregående uddannelser, som har en innovativ iværksætteridé med et udviklingspotentiale, og som har afsluttet uddannelse indenfor de sidste 12 måneder, eller afslutter inden opstart på forløb. Se mere på <a href="http://www.innovationsfonden.dk">www.innovationsfonden.dk</a>		Løbende ansøgningsfrister	Rådgivningsforløb af camps og tilpasset rådgivning. Personlig mentor. Månedlig iværksætterpilotydelse på 15.000 kr. Adgang til fysiske faciliteter. Et særligt tilskud på 35.000 kr.	Ingen	Anders Nørgård an@ehnj.dk
Udenrigsministeriet	Eksportsparring	At forberede virksomheder bedst muligt til eksport	Virksomheder med under 100 ansatte og en årlig omsætning i det sidste regnskabsår på under 150 mio. kr.		01.01.15-	10 timers individuel markedsrådgivning med eksportrådgiver fra dansk ambassade / konsulat	Ingen	Özkan B. Köksal ozkkok@um.dk
	Vitus	At hjælpe danske eksportvirksomheder med et globalt vækstpotentiale med at kickstarte eksporten både hurtigt og effektivt	Danske eksportvirksomheder, som ønsker at sætte kurs mod nye markeder eller ønsker at opnå et endnu bedre fodfæste på det eksisterende marked		Løbende ansøgningsfrister	Eksporttrødet yder et tilskud på 65% af rådgivningsforløb	35% af rådgivningstimerne	Özkan B. Köksal ozkkok@um.dk
Erhvervsstyrelsen	SMV:digital	At give hjælp til digital omstilling af danske SMV'er og til at styrke deres online salg via programmets e-handelscenter	Små og mellemstore virksomheder, der har projekter med teknologisk nyhedsværdi for virksomheden og som tilføjer væsentlig ny viden til virksomheden inden for digitalomstilling og E-handel.		01.01.19-	25.000/100.000,- kr. til køb af eksternt rådgivning (som skal udgøre 50% af projektet).	25.000/100.000,- kr. i form af time- eller kontant medfinansiering.	Ole Madsen om@ehnj.dk
Vækstfonden	Vækstfonden	At hjælpe med at skaffe finansiering til virksomhedens vækstplaner	Små- og mellemstore virksomheder					Henrik Heidebach hel@vfdk

	Aktivitet	Formål	Målgruppe	Samlet støtte	Periode år	Indsatser	Partnerkreds	Status (29.11.2019)	Kontakt
	↓ Godkendte								
Erhvervsusene	Enter:Digital	At løfte det digitale kompetenceniveau hos ledere og ledende medarbejdere således de bliver mere konkurrencedygtige og overlevelsesdygtige.	SMV'er, primært virksomheder med 1-20 ansatte og lav digitaliseringsgrad	DK: 25 mio. kr. (heraf 2 mio. kr. til Nordjylland)	2020-2022	Rådgivning og kompetenceudvikling	Erhvervsus Fyn Erhvervsusene	Kick off 1. kvartal 2020	Flemming Eriksen fe@ehnj.dk
	SMV PRO	At hjælpe SMV'er med at øge deres fokus på og parathed til forretningsudvikling og skalering	Ejerledede SMV'er	DK: 50 mio. kr. (heraf 6 mio. kr. til Nordjylland)	2020-2022	1:1 forløb, workshops, udarbejdelse af vækstplaner	Erhvervsus Sjælland og Nordjylland Erhvervsusene, SMV Danmark, CBS	Ansøgning er godkendt, der arbejdes på tilsagn i dialog med ERST. Kick off marts/april 2020.	Heidi Stubberup hs@ehnj.dk
	Brexit	At hjælpe virksomheder med at afklare og håndtere den usikkerhed som konsekvensen af Brexit måtte skabe.	SMV'er der har eksport og/eller import, samt øvrig samhandel med Storbritannien	DK: 10 mio. kr. (heraf 1,2 mio. kr. til Nordjylland)	2020 - 2021	Workshops og rådgivning	Erhvervsus Sydjylland Erhvervsusene	Kick-off januar 2020	Bjarne Brodersen bbr@ehnj.dk
	↓ I proces								
	Iværksætterindsats	At understøtte iværksættere i opstartsfasen, således deres virksomheds overlevelses- og udviklingschancer øges	Nye iværksættere	DK: 20 mio. kr. (Budgettet er reduceret, og det endelige kendes endnu ikke)	2020-2022	Tema kollektive aktiviteter udføres lokalt samordnet med eksisterende	Erhvervsus Hovedstaden Erhvervsusene	Delvist tilsagn. Dialog med ERST om opgaven. Kick off uvist	Luisse L. Rasmussen llr@ehnj.dk
Grøn og Cirkulær økonomi (GCO)	At motivere SMV'er, der endnu ikke er kommet i gang med at omstille deres virksomhed til en mere cirkulær tankegang og give dem mod på at udvikle en cirkulær forretningsmodel	Små og mellemstore virksomheder	DK: 40 mio. kr.	2020-2022	Indsatser i 3 spor: Forretningsmodeller, design og plast; Rådgivning, camp, netværk, værdikædesamarbejde	Konsortie: Lifestyle & Design Cluster, Clean, EHHR, EHNJ, NBE, Gate 21	<a href="#">Kick off jan./feb. 2020</a>	Stinne D. Prisak sdpr@ehnj.dk	
Vækstiværksættere	At øge læringshastigheden hos vækstiværksættere på tværs af Danmark for at give dem hurtigere, billigere og mere effektiv adgang til kritiske ressourcer og indsigter	Vækstiværksættere	DK: 20 mio. kr. (Budgettet er reduceret, og det endelige kendes endnu ikke)	2020-2022	Individuel og kollektive aktiviteter	Erhvervsus Hovedstaden Erhvervsusene, Accelerace og Dansk Design Center	Delvist tilsagn. Dialog med ERST om opgaven. Kick off uvist	Luisse L. Rasmussen llr@ehnj.dk	
Eksportparathed i SMV'er	At have fokus på de indre linjer, såsom strategi og forretningsudvikling samt produktudvikling/tilpasning og kulturelle og sproglige emner relateret til internationalisering.	Primært rettet til ejer- og familielejede SMV'er	DK: 30 mio. kr.	2020-2022	Basecamp, workshops, 1:1, markedsbesej, vækstplan	Erhvervsus Midtjylland Erhvervsusene	Ansøgning er godkendt, der arbejdes på tilsagn i dialog med ERST. Kick off 1. kvartal 2020	Luisse L. Rasmussen llr@ehnj.dk	

Fed under Partnerkreds angiver lead

## **Bilag 4. Nationale programmer til perioden 2020-2022**

### **3.4**

### **Behovet for en reform af sundhedsvæsenet**



SUNDHED

# EN REFORM AF SUNDHEDSVÆSENET HASTER

– DER ER BÅDE RESSOURCER OG  
POTENTIALE I EN NYTÆNKNING



**En reform af sundhedsvæsenet haster**  
**–der er både ressourcer og potentiale i en nytænkning**


© KL

Produktion: KL's Trykkeri  
Design: e-Types  
Foto: Colourbox

Weidekampsgade 10  
2300 København S  
Tlf. 3370 3370

[kl@kl.dk](mailto:kl@kl.dk)

[www.klk.kl.dk](http://www.klk.kl.dk)

 [@kommunerne](https://twitter.com/kommunerne)

 [facebook.com/kommunerne](https://facebook.com/kommunerne)

Produktionsnr. 830556



# EN REFORM AF SUNDHEDSVÆSENET HASTER

## DER ER BÅDE RESSOURCER OG POTENTIALE I EN NYTÆNKNING

Dag for dag bliver vi flere ældre danskere og flere danskere med kronisk sygdom. Om 6 år vil der være 75.000 flere danskere over 80 år. Og om blot 11 år 161.000 flere. Dertil kommer, at knap 300.000 danskere i 2019 har en psykiatrisk diagnose. Det er 50.000 flere end for fem år siden.

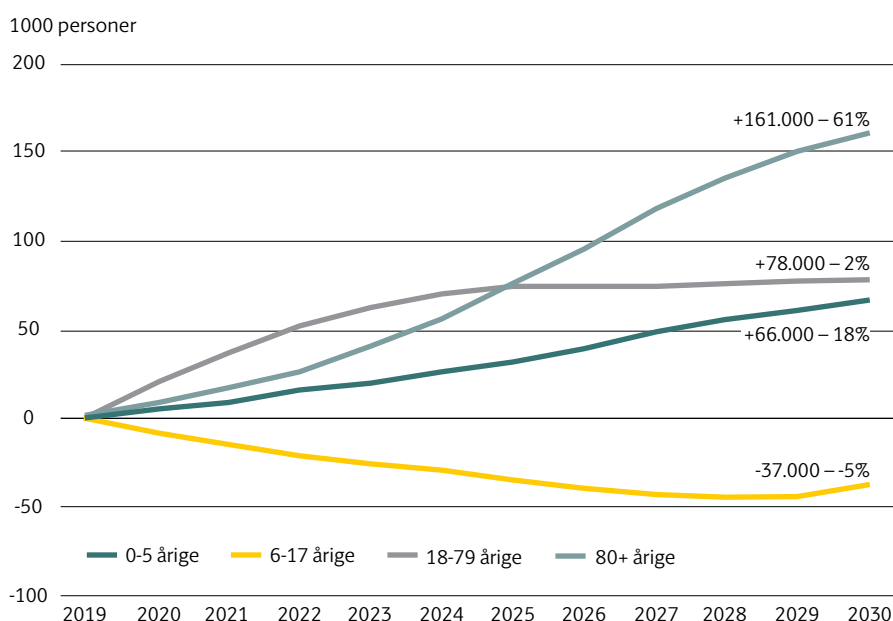
Det sætter sundhedsvæsenet – og hele velfærdssamfundet – under et voldsomt pres. Et pres vi ikke har set mage til de sidste mange år.

Derfor har vi brug for en reform, som grundlæggende ændrer og fremtidssikrer vores fælles sundhedsvæsen.

### KL anbefaler, at en sundhedsreform bygger på to grundpiller:

1. Ny struktur med politisk forankede sundhedssamarbejder omkring akutsygehusene.
2. Grundlæggende omlægning af behandlingen af kronisk sygdom og lettere psykiske lidelser, der frigør kapacitet på sygehusene.

› Fig. 1. Befolkningstilvæksten inden for forskellige aldersgrupper (2019-2030)



Kilde: Danmarks Statistik samt egne beregninger

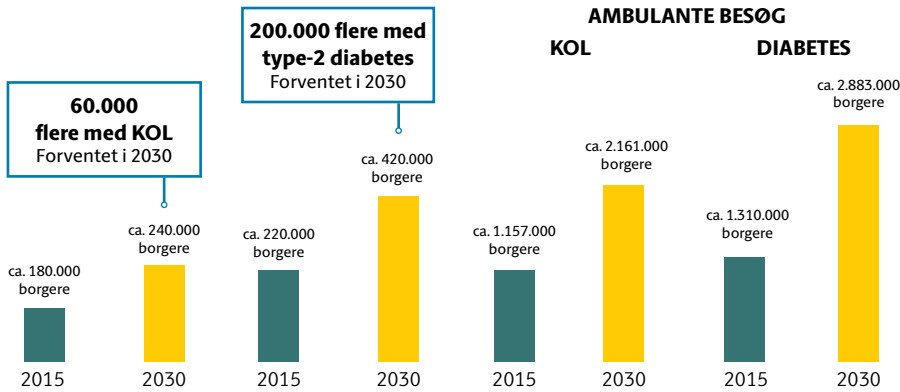
### Sundhedsvæsenet kan ikke gå på ét ben

Vi har brugt de sidste mange år på en meget ambitiøs omlægning af sygehusene, som er sundhedsvæsenets "ene ben". Skiftende regeringer har været enige om retningen og har prioriteret mange ressourcer til omstillingen. Det har været en nødvendig prioritering, men den kan ikke stå alene.

De nye sygehuse er ikke gearede til at håndtere de behov, som flere ældre, flere med psykisk lidelse og flere borgere med kronisk sygdom har.

Alene for borgere med diabetes vil udviklingen betyde 1,5 mio. flere ambulante sygehusbesøg frem mod 2030.

› Fig. 2. Antal nydiagnosticerede borgere og ambulante besøg 2015-2030



Kilde: Sundheds- og Ældreministeriet 2019

Kilde: Sygdomsudviklingen i Danmark fremskrevet til 2030. Statens Institut for Folkesundhed, 2017.

### Behov for en reform, der styrker det nære sundhedsvæsen

Der er brug for en grundlæggende reform af sundhedsvæsenet, som styrker "det andet ben" – det nære sundhedsvæsen.

Personalet på sygehusene skal bruge deres tid på den specialiserede behandling; kræft- og hjertebehandling, traumer, komplicere-

de udredninger mv. De skal også stille deres specialistkompetencer til rådighed for praktiserende læger og kommunalt sundhedspersonale.

Sygehusene skal derimod ikke bruge tid på lettere lungebetændelser og væskebehandling til ældre borgere, som kunne have fået hjælp i det nære sundhedsvæsen. Vi

må også se på, om behandlingen af borgere med kronisk sygdom kan løses på en helt anden måde – tættere på borgernes hverdag og med andre metoder end i dag.

Løsningen ligger i at gentænke sundhedsvæsenet, så udgangspunktet bliver borgeren i sit nærmiljø, og undtagelsen bliver en indlæggelse eller specialiseret behandling. En sundhedsreform skal sikre, at sundhedsvæsenet kommer til at gå på to, lige stærke ben.

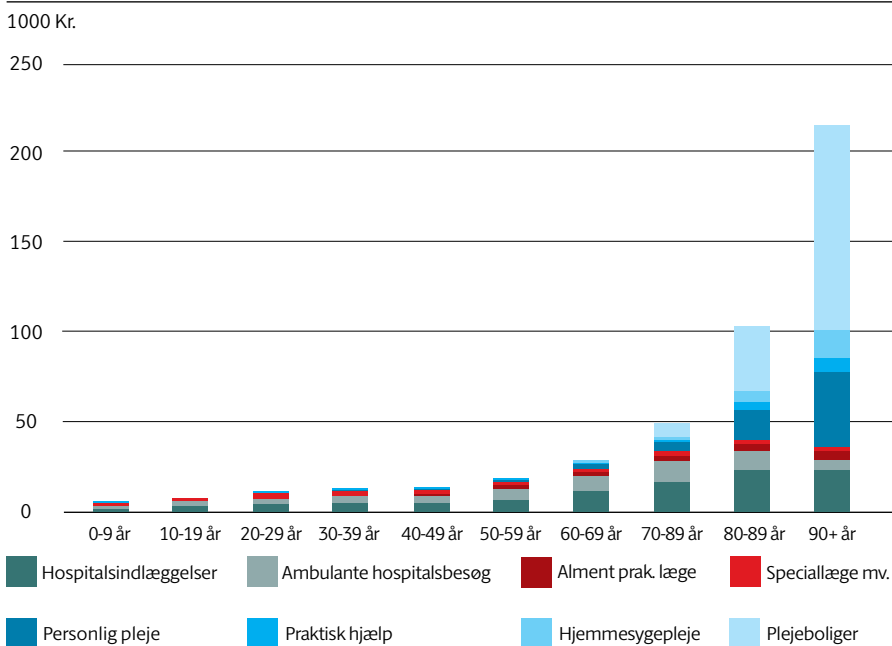
### Velfærdssamfundets holdbarhed udfordres

Sundhedsvæsenet lægger i dag beslag på en konstant voksende andel af det samlede offentlige forbrug. Faktisk bruger vi i dag næsten hver tredje offentlige krone på sundhedsvæsenet.

Langt størstedelen er investeret i sygehuse. I takt med, at vi bliver flere ældre danskere, ligger udgifterne i høj grad i kommunerne. Jf. fig. 3.

Kommunerne har hidtil langt hen ad vejen finansieret udviklingen af det nære sundhedsvæsen ved at prioritere egne midler. Det er ikke holdbart, at finansieringen ikke følger med opgaven.

› Fig. 3. Gennemsnitsudgifter pr. borger fordelt på aldersgrupper, 2017



Kilde: Befolkningsregisteret, LPR (DRG-grupperet), Sygesikringsregisteret, de kommunale omsorgsregistre, de kommunale regnskaber og egne beregninger.

Det er således ikke bare sundhedsvæsenet, som er på spil. Det er hele vores velfærdssamfund, som kalder på handling nu.

KL's anbefalinger udfoldes på de kommende sider.

# 01 / NY STRUKTUR MED POLITISK FORANKREDE SUNDHEDSSAMARBEJDER

Borgerne skal opleve nogle mere sammenhængende forløb i sundhedsvæsenet. I den nuværende struktur er regionerne ansvarlige for sygehusdrift og lægedækning, mens kommunerne er ansvarlige for de kommunale sundhedstilbud.

Hvem er ansvarlig for sammenhængen? Det er både regioner og kommuner selvfølgelig.

Men vi må erkende, at den nuværende samarbejdsstruktur ikke er forpligtende nok til at give tilstrækkelig sammenhæng for borgerne. Det kan fx være ældre sårbare borgere eller borgere med psykiske lidelser, som ofte bevæger sig hurtigt på tværs af sektorer.

Derfor er det afgørende at etablere et politisk forankret samarbejde mellem kommuner og regioner omkring de enkelte akutsygehuse. Det er borgernes garanti for, at der er sammenhæng i behandlingen og at der er klarhed over, hvem der har ansvaret for og løser hvilke opgaver.

Samtidig vil en lokal politisk forpligtende struktur kunne gennemføre nationalt aftalte opgaveomlægninger, så det sikres, at opgaver og ressourcer følges ad.

## Repræsentation i politisk forankrede sundhedssamarbejder

De politiske sundhedssamarbejder skal centreres omkring akutsygehuse.

Sundhedssamarbejderne skal bestå af:

- Borgmestre fra alle deltagende kommuner.
- Regionsrådsformanden.

Formandskabet skal være delt mellem en borgmester og regionsrådsformanden. Sundhedssamarbejderne skal understøttes af et fælles sekretariat, der kan sikre, at der skabes solide beslutningsgrundlag og fremdrift i samarbejdet.

### KL anbefaler:

#### At der etableres en ny struktur med politisk forankrede sundhedssamarbejder omkring akutsygehuse.

De skal:

- Sikre et klart politisk ansvar for patientforløb, der går på tværs af sygehus, almen praksis og kommune.
- Gennemføre nationalt aftalte opgaveomlægninger efter lokale forhold.
- Arbejde for et bæredygtigt sundhedsvæsen for kommende generationer.

Under det politiske niveau skal der være et stærkt fagligt samarbejde mellem kommuner, sygehus og almen praksis. Det faglige samarbejde, hvor også almen praksis indgår, skal sikre den konkrete udmøntning af de politiske aftaler i regi af sundhedssamarbejdet.

#### Sundhedssamarbejder skal forankres i sundhedsloven

Sundhedssamarbejderne skal forankres i sundhedsloven og vil have en afgørende rolle i at binde den specialiserede sygehusbehandling sammen med den forebyggelse,

se, pleje, behandling og rehabilitering, som kommuner og almen praksis udfører.

Sundhedssamarbejderne skal have til opgave at gennemføre nationalt aftalte opgaveomlægninger inden for de økonomiske rammer og de frister, der er givet. De skal også sikre klare lokale aftaler om patientforløb, der går på tværs af sektorer. Det kan fx være forløb for ældre borgere eller borgere med en psykisk lidelse.

#### Det lokale kendskab er styrende

Der er på tværs af landet forskel i bl.a. befolkningssammensætning, befolkningstæthed og tilgængeligheden af bl.a. praktiserende læger.

Sundhedssamarbejdet vil, på grund af det lokale kendskab, have de bedste forudsætninger for at planlægge og gennemføre de nationalt fastsatte opgaveomlægninger klogt efter de lokale forhold fx i forhold til tempo og tilrettelæggelse.

#### Fælles finansiering med "nye" midler

Den nødvendige finansiering skal altid følge med, når der laves aftaler om, at nye opgaver og patientforløb forankres i fx den kommunale sygepleje. Det skal ske ved, at der fra nationalt hold prioriteres "nye" fælles midler til sundhedssamarbejderne til aftaler om forløb, der går på tværs af sygehus, almen praksis og kommune.

### › Fig. 4. Politisk forankrede sundhedssamarbejder

Politisk forankrede sundhedssamarbejder med borgmestre fra kommunerne omkring akutsygehuset og regionsrådsformanden.



Den faglige forankring af sundhedssamarbejderne med repræsentanter fra almen praksis, sygehusledelsen og sundhedsdirektører og -chefer fra kommunerne omkring akutsygehuset.



# 02 / OMLÆGNING AF BEHANDLINGEN AF BORGERE MED KRONISK SYGDOM SKAL FRIGØRE TID PÅ SYGEHUSENE

Vi ønsker at fastholde et stærkt og højt specialiseret sygehusvæsen, der har tid og overskud til den enkelte patient.

Hvis det også skal være muligt i fremtiden, er der behov for systematisk at se på, hvordan behandlingen af de store kroniske sygdomme og lettere psykiske lidelser kan omlægges.

Det handler både om opgavefordeling og behandlingsformer – skal vi fx satse endnu mere på træning, sygdomsmestring og recovery?

## KL anbefaler:

- Det skal frem mod 2022 nationalt aftales, hvordan behandlingen af borgere med kronisk sygdom og lettere psykiske lidelser omlægges. Det skal frigøre tid på sygehusene til den specialiserede udredning og behandling, samtidig med at det skal give borgerne nogle mere helhedsorienterede tilbud.
- De nationale aftaler skal følges op af faglige standarder for at understøtte, at indsatsen løftes mere ensartet på tværs af landet.

## Principper for, hvornår en opgave skal omlægges

Nationale aftaler skal for hver af de store kroniske sygdomme samt lettere psykiske

lidelser fastlægges, hvilke opgaver der med fordel kan omlægges.

De nationale aftaler skal falde på plads over de kommende tre år, og omlægningen af opgaver skal ske over en 5-10-årig periode. Grundlæggende skal der ses på, om vi kan tilbyde borgerne en helt anden form for behandling, end i dag. Der vil blive tale om at gentænke indsatsen og have et stort fokus på helheden og sammenhængen til borgernes samlede hverdagsliv.

Konkret skal det aftales, hvordan og hvornår opgaverne kan lægges ud til kommuner og almen praksis. Det kræver bl.a. klare investeringer i kommunale sundhedshuse, så de har kompetencerne og rammerne, der matcher opgaverne. Det er sundheds-samarbejdernes opgave at sikre, at det sker på en måde, der passer til de lokale forhold.

Nationalt skal det også løbende drøftes, om der er opgaver, der er "modne" til at rykke ud af sygehusene. Det kan fx være, fordi nye teknologier vinder frem, eller kompetencer og samarbejdsformer uden for sygehusene styrkes.

Tre principper kan være styrende for omlægningen:

- En opgaveomlægning skal give ekstra kvalitet for borgeren.
- En opgaveomlægning skal ske, når der er tilstrækkelig volumen og kompetencer i kommuner og/eller almenpraksis, så omlægningen bliver både omkostningseffektiv og faglig forsvarlig.

- En opgaveomlægning skal aflaste specialisterne på sygehusene.

## Faglige standarder følger i kølvandet på opgaveomlægninger

De nationale aftaler om opgaveomlægning skal følges op af faglige standarder. Det skal understøtte, at indsatsen løftes mere ensartet på tværs af landet. Et eksempel på en faglig standard kunne fx handle om varetagelse af hjerterehabilerende.

En afgørende forudsætning er, at nye opgaver, der skal løftes i kommunerne, aftales nationalt. For hver sygdomsgruppe og behandlingsindsats skal der aftales en national plan for omlægningen med frister for, hvornår omlægningen skal være sket.

Selve omlægningen af opgaver og implementeringen af de faglige standarder skal gennemføres i sundhedssamarbejderne. Der skal være fleksibilitet til, at omlægningen gennemføres i forskelligt tempo og til, at de enkelte sundhedssamarbejder, kan organisere indsatsen forskelligt under hensyn til befolkningssammensætning og befolkningstæthed.

## Finansieringsmekanismer

Forskellige finansieringsmekanismer som fx den kommunale medfinansiering har været taget i anvendelse for at tilskynde til et styrket samarbejde omkring den borger-nære sundhed. Det er afgørende, at fremtidige finansieringsmekanismer understøtter sammenhængende patientforløb og nationalt aftalte opgaveomlægninger i regi af lokalt forankrede sundhedssamarbejder.





**En reform af sundhedsvæsenet haster**  
**–der er både ressourcer og potentiale i en nytænkning**

© KL

Weidekampsgade 10


2300 København S

Tlf. 3370 3370

kl@kl.dk

www.klk.kl.dk

 @kommunerne

 facebook.com/kommunerne

**3.6**

**Pædagogdimensionering – 2020-2021**

De Kommunale Kontaktråd  
c/c Danske Professionshøjskoler

## Indstilling om optag på pædagoguddannelsen

Styrelsen for Institutioner og Uddannelsesstøtte indkalder hermed de kommunale kontaktråds indstilling om antallet af studiepladser på pædagoguddannelsen for optaget i studieåret 2020/2021.

De kommunale kontaktråd bedes indstille et samlet optag fordelt på regionens institutioner efter en vurdering af antallet af praktikpladser, der er til rådighed i regionen. Styrelsen skal bede om, at antallet af studiepladser fordeles på de tre specialiseringer: dagtilbudspædagogik, skole- og fritidspædagogik og social- og specialpædagogik på baggrund af antal praktikpladser inden for hver af specialiseringerne.

Indstillingerne bedes sendt til [dimensionering@ufm.dk](mailto:dimensionering@ufm.dk) senest den **1. maj 2020**.

På forhånd tak.

Med venlig hilsen



Anne Skov  
Chefkonsulent

15. januar 2020

**Styrelsen for Institutioner og  
Uddannelsesstøtte**  
Professions- og Erhvervsrettede  
Institutioner

Bredgade 43  
1260 København K  
Tel. 7231 7800

[www.ufm.dk](http://www.ufm.dk)

CVR-nr. 3404 2012

Sagsbehandler  
Anne Skov  
Tel. 72 31 85 99  
[ans@ufm.dk](mailto:ans@ufm.dk)

Ref.-nr.  
20/02440-3



### **3.7**

### **Børnehus Nord – budget og takster for 2020**

Børnehus Nord	Budget 2020		Budget 2019		Ændring fra 2019 - 2020	
	Samlet antal 0-17 årige pr. 1/1 2019	Objektiv finansiering 2020	Samlet antal 0-17 årige pr. 1/1 2018	Objektiv finansiering 2019	Befolkningstal	Objektiv finansiering
Samlet beløb til fordeling		<b>4.249.800</b>		<b>3.818.400</b>		
Brønderslev	7.856	293.776	7.875	263.355	-19	30.420
Frederikshavn	10.570	395.266	10.687	357.394	-117	37.872
Hjørring	12.621	471.963	12.621	422.071	0	49.893
Jammerbugt	7.816	292.280	7.982	266.934	-166	25.346
Læsø	234	8.750	231	7.725	3	1.025
Mariagerfjord	8.297	310.267	8.377	280.143	-80	30.124
Morsø	3.855	144.158	3.890	130.089	-35	14.069
Rebild	7.145	267.188	7.079	236.735	66	30.452
Thisted	8.761	327.618	8.753	292.717	8	34.901
Vesthimmerlands	7.438	278.145	7.608	254.426	-170	23.718
Aalborg	39.053	1.460.388	39.077	1.306.810	-24	153.577
I alt	113.646	4.249.800	114.180	3.818.400	-534	431.398

### **3.7**

### **Børnehus Nord – budget og takster for 2020**

## Børnehus Nord - budget 2020

	Budget 2019	Budget 2020	Forskel	Beskrivelse
Leder	128.000	0	-128.000	Lønfremskrivning jf. KL samt reguleret jf. indplacering overenskomst
Afdelingsleder	586.000	545.000	-41.000	
Teknisk/adm. personale	475.000	464.000	-11.000	
Socialrådgiver	1.698.000	1.532.000	-166.000	
Psykologer	2.086.000	2.966.000	880.000	
Råderum	15.000	15.000	0	
Akut beredskab	15.000	15.000	0	
<b>Lønudgift i alt</b>	<b>5.003.000</b>	<b>5.537.000</b>	<b>534.000</b>	
Uddannelse/supervision	80.000	80.000	0	
Kørsel	108.000	108.000	0	
Midler til videre- og efteruddannelse, kontorhold mv	100.000	100.000		
<b>Øvrig personale i alt</b>	<b>288.000</b>	<b>288.000</b>	<b>0</b>	
IT drift	12.000	12.000	0	
Kontorhold	35.000	34.000	-1.000	
Mødeafholdelse	36.000	36.000	0	
<b>Øvrig drift i alt:</b>	<b>83.000</b>	<b>82.000</b>	<b>-1.000</b>	
Rengøring	162.000	165.000	3.000	Fremskrivning KL
Varme	37.000	37.000	0	
El	54.000	54.000	0	
Vand. kloak og renovation	26.000	26.000	0	
Øvrig bygningsdrift, tekniske installationer	19.000	19.000	0	
<b>Bygningsdrift i alt:</b>	<b>298.000</b>	<b>301.000</b>	<b>3.000</b>	
<b>Overhead</b>	<b>253.000</b>	<b>444.000</b>	<b>191.000</b>	
<b>Afskrivning</b>	<b>411.000</b>	<b>411.000</b>	<b>0</b>	
<b>Forrentning</b>	<b>28.000</b>	<b>20.000</b>	<b>-8.000</b>	
<b>Overhead mm i alt:</b>	<b>692.000</b>	<b>875.000</b>	<b>183.000</b>	
<b>Budget i alt</b>	<b>6.364.000</b>	<b>7.083.000</b>	<b>719.000</b>	

Objektiv finansiering	3.818.400	4.249.800
indregnet overskud/underskud	0	0
<b>I alt til objektiv finansiering</b>	<b>3.818.400</b>	<b>4.249.800</b>
<b>I alt takstfinansiering</b>	<b>2.545.600</b>	<b>2.833.200</b>
Antal sager	190	210
Takst	<b>13.398</b>	<b>13.491</b>

**3.8**

**De fælleskommunale sekretariater – budget 2020 og  
regnskab 2019**

## Regnskab 2019 og Budget 2020 for Det fælleskommunale Sundhedssekretariat

Poster	Budget 2019		Regnskab 2019		Budget 2020	
	Udgifter	Indtægter	Udgifter	Indtægter	Udgifter	Indtægter
Indkrævet hos kommunerne		1.521.368		1.521.368		1.557.881 <sup>1</sup>
Løn	1.243.773		1.153.593		1.273.623	
Administrationsudgifter og kontorhold	10.000		601		10.000	
Rejser, kørsel og parkering	30.000		13.503		30.000	
Mødeafholdelse	25.000		10.042		25.000	
Arrangementer	70.000		48.632		70.000	
IT, tele, licenser og abonnemeter	45.000		31.070		45.000	
Husleje	29.600		29.550		29.600	
HR, intern service og økonomiopfølgning (Aalborg Kommune)	35.000		35.252		35.000	
Deltagelse i kurser, konferencer og efteruddannelse	30.000		16.605		30.000	
<b>Driftsresultat</b>	<b>1.518.373</b>	<b>1.521.368</b>	<b>1.338.847</b>	<b>1.521.368</b>	<b>1.548.223</b>	<b>1.557.881</b>
Overført overskud		<b>267.707</b>		267.707		<b>450.228</b>
Uforudsete udgifter	270.702				464.886	
I alt	1.789.075	1.789.075	1.338.847	1.789.075	2.008.109	2.008.109
<b>Overskud/underskud</b>		<b>0</b>		<b>450.228</b>		<b>0</b>

<sup>1</sup> Beløbet som indkræves hos kommunerne i 2020 svarer til de indkrævede midler i 2019 fremskrevet med den generelle pris- og lønudvikling.

## Regnskab for 2019 og budget for 2020 for Sekretariat for Nordjysk Socialaftale

Poster	Budget 2019		Regnskab 2019		Budget 2020	
	Udgifter	Indtægter	Udgifter	Indtægter	Udgifter	Indtægter
Indkrævet hos kommunerne		1.690.852		1.690.852		1.738.196 <sup>1</sup>
Løn	1.273.265		kr. 1.272.072		1.371.704	
Administrationsudgifter og kontorhold	15.000		2.401		15.000	
Rejser, kørsel og parkering	40.000		40.775		40.000	
Mødeafholdelse	25.000		38.510		25.000	
Arrangementer	200.000		32.063		225.000	
IT, tele, licenser og abonnemeter	40.000		66.918		40.000	
Husleje	36.000		35.082		36.000	
HR, intern service og økonomiopfølgning (Aalborg Kommune)	70.000		70.000		70.000	
Deltagelse i kurser, konferencer og efteruddannelse	50.000		41.871		50.000	
Udmøntning af Nordjysksocialaftale	100.000		0		100.000	
<b>Driftsresultat</b>	<b>1.849.265</b>	<b>1.690.852</b>	<b>1.599.694</b>	<b>1.690.852</b>	<b>1.972.704</b>	<b>1.738.196</b>
Overført overskud		325.711		325.711		416.869
Uforudsete udgifter	167.298				182.361	
I alt	2.016.563	2.016.563	1.599.694	2.016.563	2.155.065	2.155.065
<b>Overskud/underskud</b>	<b>0</b>		<b>416.869</b>		<b>0</b>	

<sup>1</sup> Beløbet som indkræves hos kommunerne i 2020 svarer til de indkrævede midler i 2019 fremskrevet med den generelle pris- og lønudvikling (2,8%)

### **3.9**

### **Proces for Nordjysk Socialaftale**



## Årshjul for udarbejdelsen af Nordjysk Socialaftale 2021-2022

	Januar	Februar	Marts	April	Maj	Juni	August	September/ Oktober
<b>Nordjysk Socialaftale</b>	Input fra pol. udvalg og handicapråd	2. feb.: Visionsdag  13. feb.: Udviklingsstrategigruppen drøfter 1. udkast til NSA  26. feb.: FU drøfter 1. udkast til NSA	9. marts: DAS drøfter 1. udkast til NSA  DAS drøfter udbud/ Efterspørgsel samt ønsker om overtagelse af regionale tilbud	15. april: FU behandler 2. udkast	6. maj: Udviklingsstrategigruppen giver input til 3. udkast  15. maj: FU behandler 3. udkast  25. maj: DAS behandler 3. udkast	19. KKR behandler udkast  Sendes til behandling i kommunerne/regionen	17. august DAS møde (mulig ekstra behandling)	14. oktober: Frist for godkendelse i kommunerne/regionen
<b>Styringsaftalen</b>	Revideringsgruppe udarbejder udkast til revideret Styringsaftale	11. feb. Styringsaftalen drøfter 1. udkast til Styringsaftale  26. feb.: FU drøfter udkast til Styringsaftale	9. marts: DAS drøfter 1. udkast til Styringsaftale		15. maj: FU behandler ny Styringsaftale  25. maj: DAS behandler ny Styringsaftale	19. KKR behandler Styringsaftalen  Sendes til behandling i kommunerne/regionen	17. august DAS møde (mulig ekstra behandling)	14. oktober: Frist for godkendelse i kommunerne/regionen
<b>CU. vedr. - Udviklingshæmmede med dom - Gravide stofmisbrugere</b>		7. feb.: Frist for besvarelse af spørgeskema vedr. myndighed  13. feb.: Udviklingsstrategigruppen behandler besvarelsene	Marts: Indhentning af oplysning fra tilbuddene  9. marts: DAS drøfter tendenser	15. april: FU behandler 1. udkast til svar til Socialstyrelsen  20. april: KL's koordinationsforum behandler fælles afsnit på tværs af alle KKR'er	15. maj: FU behandler 2. udkast til svar  25. maj: DAS behandler udkast til svar	19. KKR behandler CU  Sendes til behandling i kommunerne/regionen	17. august DAS møde (mulig ekstra behandling)	14. oktober: Frist for godkendelse i kommunerne/regionen
<b>CU vedr. borgere med svær spiseforstyrelse</b>		3. feb.: Udsendelse af spørgsmål til myndig	2. marts: Frist for svar fra myndighed  9. marts: DAS drøfter tendenser	15. april: FU behandler 1. udkast til svar til Socialstyrelsen  20. april: KL's koordinationsforum behandler fælles afsnit på tværs af alle KKR'er	15. maj: FU behandler 2. udkast til svar  25. maj: DAS behandler udkast til svar	19. KKR behandler CU  Sendes til behandling i kommunerne/regionen	17. august DAS møde (mulig ekstra behandling)	14. oktober: Frist for godkendelse i kommunerne/regionen
<b>Det forstærkede samarbejde</b>	Uge 4: Mail vedr. mulighed for ind- og udmelding af tilbud udsendes			3. april: Frist for fremsendelse af årsrapporter samt for ind- og udmelding af tilbud  Ultimo april Ekspertpanelet behandler årsrapporter samt ind- og udmeldinger	15. maj: FU behandler årsrapporter samt ind- og udmeldinger  25. maj: DAS behandler årsrapporter samt ind- og udmeldinger	19. KKR behandler ind- og udmelding  Sendes til behandling i kommunerne/regionen	17. august DAS møde (mulig ekstra behandling)	14. oktober: Frist for godkendelse i kommunerne/regionen
<b>Lands- og landsdelsdækkende</b>	Indhentning af oplysninger fra driftsherrer		Rapporten udarbejdes	20. april: KL's koordinationsforum behandler rapporten	25. maj: DAS behandler rapporten	19. KKR behandler ind- og udmelding. Sendes til behandling i kommunerne/regionen	17. august DAS møde (mulig ekstra behandling)	14. oktober: Frist for godkendelse i kommunerne/regionen