

REFERAT Udvalg for Regional Udvikling og Innovation 2022-2025 d. 12-05-2025

Mødedato Mandag d. 12. maj 2025 kl. 13:00

Mødested Mødelokale B, Regionshuset

Indholdsfortegnelse

Deltagere.....	3
Lukket: Drøftelse af Budget 2026 for Regional Udvikling.....	4
Drøftelse: Servicetilpasning af togdriften.....	5
Beslutning: Samkørselsprojekt og fremtidig organisering af samkørsel.....	7
Drøftelse: Opfølgning på foretræde vedr. tillængelighed i kollektiv trafik.....	11
Beslutning om Studiepraktik 2025.....	13
Orientering: Regional medfinansiering af EU-projekter.....	15
Orientering - BRN årsrapport 2024.....	17
Orientering.....	19
Eventuelt.....	20
B-punkt: Orientering om cykelkampagnen Fællestour.....	21
B-punkt: Orientering: Emner til kommende møder i Udvalg for Regional Udvikling (fast punkt).....	22
Underskrift af mødeprotokol.....	23

Punkt 1: Deltagere

1-33-76-696-24

Sagsfremstilling

Udvalgsmedlemmer

Peder Key Kristiansen (formand)

Per Bisgaard (næstformand)

Kim Edberg

Tage Leegaard

Jens-Henrik Kirk

Gitte Bundgaard

Jørgen Rørbæk Henriksen

Per Kjeldsen

Erik Holm

Administrative deltagere

Regionaludviklingsdirektør Martin Rune Hoxer

Vicekontorchef Morten Lemvigh

Kontorchef Charlotte Ingeborg Bisbjerg Nielsen

Chefkonsulent Mette Ankjær Jensen (udvalgssekretær)

Afbud

Ad hoc

Koncerndirektør Mette Jensen

Økonomichef Rune Vinther Herslund

Mobilitetskonsulent Malene Kofod Nielsen, Regional Udvikling

Ole Schleemann, Direktør for Kunder & Drift i NT

Konsulent Christian Twitchett, Regional Udvikling

Projektmedarbejder Nanna Wind Hansen, Regional Udvikling

Punkt 2: Lukket: Drøftelse af Budget 2026 for Regional Udvikling

1-21-78-1-25

Punkt 3: Drøftelse: Servicetilpasning af togdriften

1-30-75-2-25

Resumé

Administrationen har med baggrund i tidligere beslutning om principper arbejdet med et fremtidigt serviceniveau for togdriften. Der orienteres om konsekvenser for økonomi, passagerer m.m. for fire forskellige niveauer af service for togdriften.

Et serviceniveau med reduceret halvtimesdrift og en feriekøreplan vurderes at være den løsning, der har færrest konsekvenser indenfor en acceptabel økonomisk ramme.

Udvalg for Regional Udvikling og Innovation bedes tage orienteringen til efterretning og drøfte de fremlagte serviceniveauer forud for en endelig behandling af forslagene på mødet i juni.

Mobilitetskonsulent Malene Kofod Nielsen deltager under behandling af punktet.

Sagsfremstilling

?I slutningen af 2017 overtog Region Nordjylland den regionale togdrift fra Skørping til Frederikshavn. I forvejen var lokalbanerne til Hirtshals og Skagen på regionale hænder.

?Siden Region Nordjylland overtog er der blevet arbejdet på at optimere køreplaner, øge frekvensen af tog, forbedre rejsetider og komfort, samt åbne nye stationer som Hjørring Øst. Det har betydet flere passagerer, at de kører længere distancer, men også bedre regularitet for togene og en bedre kundetilfredshed.

I 2026 er de tekniske forhindringer for at køre regionaltog til Skørping ryddet af vejen. Jf. aftale mellem Region Nordjylland og Transportministeriet skal Nordjyske Jernbaner derfor stå for al betjening af de såkaldte nærbanestationer Skalborg, Svenstrup og Støvring. Hertil kommer aftalt udvidelse af den regionale togkørsel til Hobro. Regionen modtager 4 mio. kr. i kompensation fra staten, men er samtidig blevet pålagt en CO₂-afgift på 7,2 mio. kr. Det betyder samlet set en ekstra økonomisk udfordring på 20,2 mio. kr., hvis serviceniveauet opretholdes. Nordjyske Jernbaner har i tillæg hertil haft nogle midlertidige indtægter på hhv. at udleje togsæt og til efterslæb på vedligehold fra staten, som ophører i 2026 svarende til samlet set 9,6 mio. kr.

Udvalget for Regional Udvikling og Innovation er tidligere orienteret om sagen og har tilkendegivet, at alle muligheder skal undersøges i forhold til et fremtidigt serviceniveau. Herudover tilkendegav udvalget, at

- Ved evt. nedlæggelse af de første eller sidste afgang på en rute skal konsekvenserne vurderes meget nøje
- Konsekvenser ift. den kollektive trafik fra 2030 skal vurderes.
- I arbejdet skal der tages højde for den uafklarede situation for fremtidens organisering af den kollektive trafik
- Det bør undersøges, om der er en besparelse ved at lade det ene regionale tog til Skørping vende i Støvring.

Administrationen har sammen med NT og Nordjyske Jernbaner arbejdet på forskellige serviceniveauer for togdriften under hensyntagen til udvalgets pointer:

1. Grundniveau, som består af et basisniveau for togdrift med timesdrift på alle strækninger alle dage
2. Reduceret halvtimesdrift, hvor Aalborg-Hjørring med flest passagerer beholder halvtimesdrift
3. Reduceret halvtimesdrift OG en feriekøreplan i 9 uger med et niveau som i weekenderne
4. Fuld drift som i dag inkl. de besluttede udvidelser.

En nærmere beskrivelse af niveauer, herunder passagerkonsekvenser og økonomi ses af det vedlagte bilag.

En række passagerer bliver berørt af ændringerne, idet de benytter de afgang, der fjernes. Nogle af disse passagerer vil vælge en tidligere eller senere afgang, mens andre vil vælge toget fra. NT vurderer, at mindst halvdelen vil falde fra, men der er regnet på hhv. et frafald på 25%, 50% og 75% med henblik på en vurdering af sårbarheden i beregningerne. Administrationen anbefaler, at arbejde med en forudsætning om, at 25% falder fra. En for pessimistisk vurdering vil kunne resultere i at fjerne flere afgang end nødvendigt med deraf følgende konsekvenser for passagerne.

Passagertallet følges løbende og der kan foretages justeringer ifm. budget 2027, hvis regnskabet ikke balancerer efter 2026.

Det anbefales at gå videre med et serviceniveau med en reduceret halvtimesdrift inkl. feriekøreplan. Dette niveau vurderes at være det niveau med færrest konsekvenser for passagerne, når det skal balanceres indenfor en acceptabel økonomisk ramme. 500.000 passagerer vil blive berørt årligt. Der vil kunne opleves tog, der er mere fyldt, ligesom mange vil skulle vælge et tidligere eller senere tog.

Håndtering af økonomien hertil og den endelige beslutning om serviceniveau sker i koordination med budgetprocessen for budget 2026. Hvis der opnås en løsning på de ekstra udgifter til CO2-afgift vil nettoudgiften ved det anbefalede serviceniveau og et passagerfratag på 25% være -1,4 mio. kr. Hvis ikke der opnås en løsning på CO2-afgift vil udfordringen være 8,1 mio. kr. I begge tilfælde er ophør af Nordjyske jernbaners midlertidige indtægter ikke medregnet.

Indstilling

Administrationen indstiller, at Udvalg for Regional Udvikling og Innovation

1. Tager orienteringen til efterretning
2. Drøfter de fremlagte serviceniveauer

Beslutning

Udvalg for Regional Udvikling og Innovation tog orienteringen til efterretning og drøftede de fremlagte serviceniveauer.

Der arbejdes videre med at synliggøre de konkrete konsekvenser af de forskellige serviceniveauer – inkl. fuld drift - og både med og uden feriekøreplaner af forskellig længde.

Tage Leegaard deltog ikke i punktets behandling.

Bilag

Servicetilpasning togdrift til politisk behandling

Punkt 4: Beslutning: Samkørselsprojekt og fremtidig organisering af samkørsel

1-30-75-24-24

Resumé

Samkørsel har vist sig at være et godt tilbud om mobilitet særligt i landdistrikter. Et projekt på ungdomsuddannelser i fem byer beliggende i landdistrikterne viser, at unge tager godt imod tilbuddet om at køre sammen. Samtidig er der ikke tegn på, at det stjæler passagerer fra busserne.

NT har anmodet om at regionen og de nordjyske kommuner drøfter de fremtidige muligheder ved at integrere samkørsel i driftsbetalingen til den kollektive trafik. Samtidig beder de om stillingtagen til et serviceniveau for samkørsel.

Det foreslås, at Regionen er ansvarlig for serviceniveauet i tilknytning til ungdomsuddannelserne samt for samkørselsture over 40 km.

Administrationen ser gode perspektiver i samkørsel som en del af den kollektive trafik, men anbefaler, at der ikke gives tilskud til ture over 40 km, da længere ture kan foretages med bus og tog. Til gengæld indstilles det, at et tilskud på 10 kr. til samkørsler til ungdomsuddannelser indarbejdes i NT's budgetforslag, og at der tages endeligt stilling i forbindelse med budgetforhandlingerne.

Det indstilles, at de 350.000 kr. der er afsat til bæredygtige mobilitetsiltag i budget 2025 benyttes til at understøtte NT's fortsatte arbejde med samkørsel på ungdomsuddannelser i landdistrikter.

Udvalg for Regional Udvikling og Innovation kan drøfte, om der skal differentieres geografisk mellem hvilke uddannelser, der skal have tilskud.

Mobilitetskonsulent Malene Kofod Nielsen deltager under punktet.

Sagsfremstilling

Samkørsel har været afprøvet i Nordjylland i flere år. Det er som det eneste sted i Danmark tæt integreret med den kollektive trafik. Nordjyllands Trafikselskab (NT) udbød samkørsel i 2023 dels som en tjeneste, der varetager samkørsel for alle borgere, men også med et projekt målrettet unge på ungdomsuddannelser i landdistrikterne. Nabogo vandt dette udbud og samarbejder med NT om et produkt, der spiller sammen med den eksisterende kollektive trafik.

I 2024 var der 63.600 samkørsler i Nordjylland, som er fordelt på ca. 9.500 aktive brugere. Nedenfor ses fordelingen på de nordjyske kommuner på nær Læsø.

Aalborg	Brønderslev	Frederikshavn	Hjørring	Jammerbugt	Mariagerfjord	Morsø	Rebild	Thisted	Vesthimmerland
35.300	6.750	6.300	7.700	6.700	5.100	1.100	7.500	1.700	8.300

31% af samkørslerne gik til eller fra en ungdomsuddannelse, mens gennemsnitslængden for alle samkørselsture var 20,6 km. De første 3 måneder af 2025 har der været ca. 11.000 samkørsler.

Projekt målrettet unge til ungdomsuddannelser - midtvejsevaluering

Projektet målrettet unge er forløbet i efteråret 2024 og foråret 2025. NT og nabogo har i den forbindelse haft fokus på korridorer til ungdomsuddannelser i hhv. Thisted, Aars, Fjerritslev, Dronninglund og Hobro.

Til Thisted, Aars og Fjerritslev er der afprøvet en model, hvor chaufføren får en kompensation på 10 kr. for 10 km, mens der til Dronninglund og Hobro er afprøvet en model med gratis samkørsel, hvis passageren har ungdomskort til den kollektive trafik.

Udover det økonomiske incitament har der bl.a. været følgende initiativer:

- Tæt dialog med kommunerne, skolerne og nogle borgerforeninger

- Opstilling af fysiske tiltag på skolerne og i byerne (bænke, skilte m.v.)
- Lancering af samkørsel med besøg af NT og nabogo på skolerne
- Spørgeundersøgelser
- Konkurrencer med præmier til klasser
- Annoncering via sociale medier hos NT, nabogo, skoler og kommuner

Nedenfor ses nogle nøgletal for 4 af 5 projekter på ungdomsuddannelserne og de tilknyttede kommuner i midtvejs i projektet.

2024	Mariagerfjord Kommune /HEG og Gymnasium	Thisted Kommune /Gymnasium	Brønderslev Kommune/ Dronninglund Gymnasium	Frederikshavn Kommune/ Dronninglund Gymnasium	Jammerbugt Kommune / Fjerritslev Gymnasium
Tal fra nabogos app					
Antal samkørsler	3.977	1.218	4.639	3.229	3.970
Andel til ungdomsuddannelser	34%	17%	21%	42%	18%
Gennemsnitslængde	13,3 km	27 km	12,5 km	41,6 km	18,9 km
Spørgeundersøgelse					
Andel med kørekort	44%	86%	50%		45%
Bil til rådighed	72%	72%	43%		61%
Anvender primært bus til skole	38%	26%	64%		45%
Anvender primært bil alene	9%	22%	7%		8%

Erfaringer ved midtvejsevalueringen:

- Særligt konkurrencerne har stor betydning for tilslutningen
- Der skal være fokus på "generationsskifte" – når aktive 3-gere stopper på skolen ses der en nedgang
- Incitamentsmodel med 10 kr. pr. 10 km til chaufføren er nemmere at forstå end ungdomskortsmodellen. Skyldes også at det ikke er fuldt integreret i appen.
- Der ses ikke fald på busruter, hvor disse kører i samme område.
- Der mangler opgørelser over effekt på øvrige fleksible produkter, men ved stikprøver fx på Gjøøl overhaler samkørsel plustur og flextur.
- Tilbagemeldingerne fra de unge er, at de er glade for de bedre muligheder for at komme til skole, at de sparer meget tid – særligt hvor busbetjeningen er udfordret, at det er nemt at bruge, men også at de ofte benytter en kombination af bus og samkørsel i dagligdagen.

Projektet har været finansieret primært gennem NT's midler til udviklingsprojekter. Det indstilles, at de 350.000 kr. Region Nordjylland har afsat til bæredygtige mobilitetstiltag benyttes til at understøtte NT's fortsatte arbejde med samkørsel på ungdomsuddannelser i landdistrikter. Det aktuelle projekt fortsætter til udgangen af 2025, hvor en endelig evaluering gennemføres.

Samkørsel som en del af driften af kollektiv trafik

NT har med udgangspunkt i de positive erfaringer med samkørsel de seneste år henvendt sig til de nordjyske ejere mhp. at inkludere samkørsel i driften af den kollektive trafik fra sommeren 2026. Det falder sammen med det tidspunkt, hvor der skal have været gennemført et udbud af tjenesten igen.

Samkørsel har overgået antallet af rejser med plustur og flextur og har en lang række fordele, når det tænkes sammen med den øvrige kollektive trafik:

- Ledig kapacitet i biler, der allerede kører på vejene i hele regionen udnyttes
- Supplement til øvrig kollektiv trafik – særligt på hovednettet
- Giver bedre mobilitet særligt i landdistrikter – kan være med til at dække områder med få indbyggere og mindre arbejdspladser, der er afhængig af medarbejdere og elever kan komme frem.
- Reducerer CO2 og trængsel
- Unge har taget godt imod tilbuddet og vil kunne tilbyde bedre mobilitet og dermed bedre adgang til uddannelse for alle
- Fleksibelt
- Meget billigere end andre fleksible produkter

NT foreslår en model, hvor adgangen til en digital platform stilles til rådighed for brugerne og at udgiften hertil bliver en del af de driftsomkostninger, der betales til i fællesskab af de nordjyske ejere. Samlet pris for platform: 1 mio. kr. ved 75.000 samkørsler svarende til 13 kr. pr. tur. Prisen vil være højere ved flere samkørsler, hvilket afspejles i den pris, der er anslået i tabellen nedenfor. NT's bestyrelse har accepteret denne ekstra driftsomkostning.

I tillæg hertil vil ejerne afhængig af serviceniveau give et tilskud til chaufføren pr. samkørsel på enten 5 eller 10 kr. som grundbetaling for de første 10 km. En samkørsel skal mindst være 3 km for at opnå tilskud idet man ikke ønsker at give tilskud til korte ture, hvor man kunne gå eller cykle.

Herefter betaler passageren selv et tilskud til chaufføren pr. km på 75 øre op til 50 km og 50 øre over 50 km. Hvis ikke der gives tilskud fra ejerne betaler passageren 1 kr. pr. km op til 10 km. For en tur på 15 km vil passageren betale hhv. 3,75 kr. med et højt tilskud eller 13,75 kr. uden tilskud.

Til sammenligning koster én tur med plustur ejerne 200-250 kr. og passageren betaler 12 kr. I 2026 forventes Region Nordjylland som en del af aftalen om Fremtidens Kollektive Trafik at betale 42% af udgifterne til plusture i regionen svarende til 2,9 mio. kr. mens det fra 2027, hvor plustur er fuldt indfaset i Regionens kollektive trafik forventes at blive 3,4 mio. kr.

NT foreslår, at fordelingen mellem kommuner og region bliver, at kommuner fastsætter serviceniveauet for kørsel, der starter i egen kommune dog kun ture under 40 km. Regionen fastsætter serviceniveauet for samkørsler over 40 km samt samkørsler til/fra ungdomsuddannelser. Der er udpeget en zone omkring Aalborg og de største oplandsbyer, hvor der er god bus- eller togbetjening. Her kan der ikke opnås tilskud i dag. På samme måde kan der differentieres mellem ungdomsuddannelser, hvis vi ønsker det, men det er ikke medtaget i beregningerne.

NT har beregnet forventet udgift for de enkelte ejere baseret på ovenstående fordeling og med udgangspunkt i hvordan samkørsler i 2024 fordelte sig. Her var 31% af samkørslerne til/fra ungdomsuddannelser og 12% af turene var over 40 km.

	Anslåede antal samkørsler	Samlet pris alle ejere	Region Nordjylland
Ingen tilskud	35.300	1.000.000 kr.	430.000 kr.
5 kr. i tilskud	70.600	1.353.000 kr.	581.000 kr.
10 kr. i tilskud	141.300	3.331.000 kr.	1.426.000 kr.

De nordjyske kommuner har også en drøftelse af mulighederne i samkørsel og det ønskede serviceniveau. Indtil videre har 9 ud af 11 kommuner vendt positivt tilbage til NT. Aalborg og Brønderslev Kommuner har besluttet at tilbyde 5 kr. pr. samkørsel, ligesom Aalborg fastholder en tilskudsfri zone omkring Aalborg og de store oplandsbyer. De øvrige 7 kommuner har valgt det høje tilskud på 10 kr. Jammerbugt Kommune dog med et krav om, at budgettet for plustur bliver nedsat tilsvarende. Rebild og Frederikshavn Kommune tager stilling indenfor de kommende måneder.

Samkørsel må ses som en del af den kollektive trafiks tilbud om fleksible produkter, der støtter op om hovednettet med eksprebusser og tog. Incitamentsstrukturen og dermed serviceniveauet bør derfor afspejle dette, herunder understøtte de områder, hvor den traditionelle kollektive trafik er udfordret. På den baggrund anbefaler administrationen, at samkørsler på afstande over 40 km ikke får tilskud. Økonomisk betyder det en reduktion i Region Nordjyllands forventede udgifter til samkørsel på ca. 42.000 kr. ved tilskuddet på 5 kr. eller 280.000 kr. ved tilskuddet på 10 kr.

Samkørsler til ungdomsuddannelser har vist sig at være et attraktivt tilbud til de unge og give god mobilitet i landdistrikterne. Derfor anbefaler administrationen, at der for samkørsler til ungdomsuddannelser gives et tilskud på 10 kr. Erfaringer både fra Nordjylland og andre steder viser, at en grundbetaling er helt afgørende for, om man som bilist vil stille sine bilsæder til rådighed. Samtidig er det kommunikationsmæssigt enklest at kommunikere 10 kr. for 10 km.

Udvalget kan drøfte, om der skal ske en differentiering, så ungdomsuddannelser fx indenfor den tilskudszone omkring Aalborg heller ikke skal omfattes af tilskud, selvom samkørslerne sker fra områder udenfor zonen. Der er ikke foretaget beregninger af den økonomiske betydning af en sådan differentiering.

NT vil i budgetforslag 2026 medtage udgifter til platformen samt et tilskud på 5 kr. Frem mod vedtagelsen af budgettet opfordrer de imidlertid kommuner og region til at drøfte tiltaget, herunder ønsket serviceniveau.

Indstilling

Administrationen indstiller, at Udvalg for Regional Udvikling og Innovation

1. Tager orientering om status for samkørsel og projekt rettet mod unge på ungdomsuddannelser til efterretning.
2. Beslutter, at der ikke gives tilskud til samkørsler over 40 km, og at der i budgetforslag 2026 indarbejdes et tilskud på 10 kr. pr. samkørsel til unge på ungdomsuddannelser.
3. Beslutter, at de 350.000 kr. der i 2025 er afsat til bæredygtige mobilitets tiltag benyttes til at understøtte NT's fortsatte arbejde med samkørsel på ungdomsuddannelser i landdistrikter.

Beslutning

Udvalg for Regional Udvikling og Innovation tog orienteringen til efterretning og godkendte indstillingens punkt 3.

Et flertal af udvalget godkendte indstillingens punkt 2 med den ændring, at tilskuddet pr. samkørsel til unge på ungdomsuddannelser nedsættes til 5 kr.

Jens-Henrik Kirk og Tage Leegaard kunne ikke støtte flertallets beslutning, idet de begge går ind for den oprindelige indstilling på 10 kr. pr. samkørsel.

Administrationen vender tilbage med et oplæg til, hvordan tilskuddet kan differentieres rent geografisk, så landdistrikterne tilgodeses mest muligt.

Bilag

Samkørsel en del af den kollektive trafik - brev fra NT

Samkørsel en del af den kollektive trafik - NT's præsentation af fremtidens samkørsel

Samkørsel en del af den kollektive trafik - artikel i Jyllandsposten om samkørsel

Punkt 5: Drøftelse: Opfølgning på foretræde vedr. tilgængelighed i kollektiv trafik

1-30-75-1-25

Resumé

Som opfølgning på et foretræde for Udvalg for Regional Udvikling og Innovation i januar 2025 præsenterer NT trafikelskabets tiltag indenfor tilgængelighed.

På mødet deltager Ole Schlemann, Direktør for Kunder & Drift i NT

Fra administrationen deltager konsulent Christian Twitchett.

Det indstilles, at Udvalg for Regional Udvikling og Innovation drøfter punktet.

Sagsfremstilling

På baggrund af en henvendelse om tilgængelighed i den kollektive trafik, havde en borger, som også er kørestolsbruger, i januar 2025 foretræde for Udvalg for Regional Udvikling og Innovation.

På foretrædet fortalte borgeren om et liv som kørestolsbruger og de udfordringer, det medfører i brugen af kollektiv trafik.

Det handlede især om at

- Det ikke er alle busser, der medtager kørestolsbrugere, og at det er svært at finde information om hvilke afgange, man kan benytte som kørestolsbruger.
- Der i flere busser er manuelle kørestolsramper, og chaufføren ikke må hjælpe med at slå dem ud.
- Det er svært at få selen spændt fast, da selens placering kræver, at man kan række ned og ud af stolen, for at kunne nå selen og håndtere selens fastgørelse

Borgeren beskrev, hvordan de manuelle kørestolsramper og problemer med fastspænding af sele nødvendiggør, at ellers selvhjulpne kørestolsbrugere skal have en ledsager med i for at benytte den kollektive trafik. Det kan evt. foregå via kommunens ledsageordning, hvor en ledsager skal bestilles ved kommunen så lang tid i forvejen, at det forhindrer kørestolsbrugere i at foretage spontane ture.

Borgeren spurgte konkret ind til, hvordan Regionen forholder sig til artikel 20 i FN's Handicapkonvention, hvor der bl.a. står:

"Personlig mobilitet: Deltagerstaterne skal træffe effektive foranstaltninger til at sikre personer med handicap personlig mobilitet med størst mulig uafhængighed, herunder ved:

1. *at lette den personlige mobilitet for personer med handicap på en måde og på et tidspunkt efter deres eget valg og til en overkommelig pris"* (Kilde: <https://menneskeret.dk/emner/handicap/forstaa-konventionen/artikel-20>)."

Udvalget for Regional Udvikling besluttede efter borgerens foretræde at inviterer NT ind for at fortælle om, hvordan trafikelskabet arbejder med tilgængelighed i den kollektive trafik.

På mødet vil NT bl.a. komme ind på:

- Regler og krav til bus materiale og stoppesteder/stationer i kollektive trafik
- Busserne, der anvendes i NT's område til offentlig buskørsel, herunder mulighed for at medbringe kørestol
- Hvordan der informeres om tilgængelighed
- Mulighed for assistance med hhv. bus og tog
- Flexible produkter ift. tilgængelighed
- Hvilke samarbejdspartnere NT inddrager i arbejdet med tilgængelighed
- Hvordan NT generelt arbejder med tilgængelighed i den kollektive trafik

Indstilling

Administrationen indstiller, at Udvalg for Regional Udvikling og Innovation

1. Drøfter punktet.

Beslutning

Udvalg for Regional Udvikling og Innovation drøftede punktet.

Udvalget opfordrer til, at NT ved fremtidige udbud efterspørger og vælger de løsninger, som tillader kørestolsbrugere at være så selvhjulpne som muligt.

Punkt 6: Beslutning om Studiepraktik 2025

1-13-5-113-24

Resumé

I Uddannelsesplanen har Regionsrådet afsat 350.000 til Studiepraktik. Studiepraktik er en mulighed for elever på ungdomsuddannelserne at komme i en 2 dages praktik på en videregående uddannelse. I Nordjylland er det AAU, UCN, Martec og Erhvervsakademiet Dania, der står for aktiviteten.

Udvalget skal nu beslutte, hvordan midlerne skal anvendes i 2025 og bedes tage stilling til administrationens forslag til afvikling for Studiepraktik 2025.

Nanna Wind Hansen, Regional Udvikling, deltager under punktets behandling.

Sagsfremstilling

Aktiviteter 2024

Det har været fast tradition, at de afsatte midler til Studiepraktik, har været brugt på at dække de unges transportomkostninger til og fra Studiepraktik samt til dækning af forskellige former for regionale kampagner for at øge antallet af deltagere.

I 2024 blev midlerne således fordelt på følgende aktiviteter:

- Dækning af transportudgifter for de unge, til og fra Studiepraktik (120.000 kr.)
- Synlighedskampagne (125.000 kr.)
- Ny markedsføring af EA Dania Hobro (55.000)
- Overnatning (50.000)

Elevdeltagelse:

Det er i dag frivilligt for de fleste gymnasier og deres elever, om de vil engagere sig i Studiepraktik. Initiativet modtages positivt blandt de unge, som sætter pris på at møde undervisere, studiemiljø og studerende på forskellige uddannelser. Men vi skal også have de resterende elever på årgangen med. Derfor var der sidste år 12 nordjyske skoler, som indførte obligatorisk Studiepraktik. Evalueringen af den obligatoriske Studiepraktik har overordnet været positiv. Eleverne beskriver selv, at den har skabt større forståelse og motivation: ”Det har været en overraskende fed oplevelse at være ude blandt andre interesserede i det samme studie og stifte bekendtskab med de mennesker, der går på studierne”.

Fra 2023 til 2024 er der sket en stigning i antallet af elever som har været afsted til Studiepraktik, hvor der i 2023 var 1.997 elever, til 2024 hvor der var 2.196 elever afsted. Derfor arbejdes der igen i år med den obligatoriske Studiepraktik og hvor intentionen er at få flere skoler med.

Forslag til Studiepraktik i 2025

Administrationen har været i dialog med de fire videregående uddannelsesinstitutioner (Aalborg Universitet, University College Nordjylland, Martec og Erhvervsakademi Dania) og foreslår at videreføre aktiviteterne fra 2024 med enkelte nye udviklende elementer:

- Ny digitaliseret kampagne

Kampagnen, ”Hvad er du for’ en fisk? Find din stime med Studiepraktik” som har kørt de seneste to år og har været en positiv oplevelse - denne skal gøres mere digital. Formålet med kampagnen er være til stede på de platforme, hvor de unge er aktive brugere og således gøre opmærksom på mulighederne for at komme i Studiepraktik. Med den nye kampagne er det intentionen at anvende samme billedmateriale som i den fysiske udgave og dertil rykke dette online til de sociale medier. Dette indebærer at kampagnen blandt andet vil være på platforme som Instagram, Facebook, YouTube og Google ads. Det foreslås at videreføre kampagnen i digital form i 2025, og at der reserveres 140.000 kr. til udvikling af digitalt content og annoncering.

- Kompetenceudvikling med blik for sårbare unge

Studiepraktik har i år et ønske om at give underviserne og de studerende, som tilrettelægger uddannelsesinstitutionernes programmer, de rette kompetencer i inklusionen af en generel mere broget flok unge. Med dette som fokus, er det ønsket at afholde et oplæg med Studieambassadørerne for undervisere og andre relevante, hvor der stilles fokus på gruppen af sårbare unge, således der til Studiepraktik bliver taget bedre hånd om denne gruppe. Det foreslås at reservere 20.000 til at holde et fysisk oplæg for alle de fire videregående uddannelsesinstitutioner.

- Dækning af transportudgifter

Regionsrådet finansierer billetudgiften for de unge, der benytter NT's busser til transport, men der betales også for særskilte rutebiler fra Thisted og Mors, der kører mod UCN og Aalborg Universitet. For AAU's vedkommende gælder det, at universitet modtager 400-500 elever i Studiepraktik, der er bosat i andre regioner. For UCNs vedkommende kommer de fleste elever til Studiepraktik fra Nordjylland. Der er dog erfaring med en lille håndfuld elever fra region Midtjylland. Disse elever benytter typisk toget, og denne billetudgift betales også af Regionsrådet. Til dækning af transportudgift (tog, bus og rutebil) foreslås, at der reserveres 135.000 kr.

- Dækning af udgifter for overnatning

Skolerne oplever større efterspørgsel på overnatningsmuligheder. Tilbuddet om overnatning i forbindelse med Studiepraktik har betydning for at uddannelsesinstitutionerne kan tiltrække Studiepraktikanter som bor decentralt i Nordjylland, samt fra andre dele af landet, hvor daglig transport ikke er realistisk. Der foreslås derfor et mindre beløb til at medfinansiere udgiften for overnatning. Beløbsmæssigt foreslås, at der reserveres 55.000 kr. til overnatning. Hertil foreslås at 30.000 går til AAU og de sidste 25.000 fordeles blandt EA Dania, Martec og UCN.

Region Nordjylland har støttet Studiepraktik igennem en lang årrække, hvortil udvalget kan overveje, hvorvidt det er en aktivitet man fortsat ønsker at støtte.

Indstilling

Administrationen indstiller, at Udvalg for Regional Udvikling og Innovation:

1. Godkender forslaget om anvendelse af midler til Studiepraktik 2025

Beslutning

Udvalg for Regional Udvikling og Innovation godkendte indstillingen.

Jens-Henrik Kirk deltog ikke i punktets behandling.

Punkt 7: Orientering: Regional medfinansiering af EU-projekter

1-33-70-1089-24

Resumé

På mødet den 11. november 2024 bad Udvalget for Regional Udvikling og Innovation administrationen om at udarbejde en oversigt over regional medfinansiering af EU-projekter til et kommende møde.

Udvalg for Regional udvikling og Innovation bedes tage orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling

For at sikre engagement og ejerskab i EU-støttede projekter, kræver EU typisk en vis grad af medfinansiering fra ansøger. Denne medfinansiering kan ske i form af direkte økonomiske bidrag eller gennem tildeling af medarbejdertimer til projektet. Størrelsen på EU-støtten til projekter afhænger af EU-program men ligger fra 50% til 100% af projektets udgifter i de programmer, som Region Nordjylland typisk søger i.

Der er lavet en oversigt over de EU-projekter, som Region Nordjylland har fået bevilliget i perioden 2020-2024, herunder den medfinansiering som regionen har bidraget med til de enkelte projekter (bilag 1). Medfinansieringen er baseret på bevillingstidspunktet og der må tages forbehold for, at enkelte projekters budgetter kan være blevet justeret i projektets løbetid. I perioden har Region Nordjylland deltaget i 20 EU-finansierede projekter til en værdi af ca. 32,7 mio. kr. Heraf har regionen medfinansieret ca. 3,7 mio. kr. svarende til en medfinansieringsgrad på 11,4%.

På Sundhedsområdet og i Speciaalsektoren er det de ansvarlige ledelser, der beslutter om deltagelse i internationale projekter, mens Regional Udviklings deltagelse skal indstilles af udvalgene og godkendes af Forretningsudvalget.

Sundhed

Sundhedsområdet har modtaget 17 bevillinger fra 6 forskellige EU-programmer i perioden 2020-2024. På sundhedsområdet findes der ikke én standardmodel for, hvordan medfinansieringen af EU-projekter konkret udformes. Finansieringsstrukturen kan variere betydeligt afhængigt af projektets art, den involverede forskningsenheds organisering og den enkelte forskers situation. Typisk vil medfinansieringen stamme fra en række forskellige kilder, fx afdelingens eget budget, midler fra andre forskningsprojekter, eller opsparede midler fra overheadbidrag.

Det er sjældent muligt for forskningsenhederne at opnå betydelig medfinansiering fra driftsbudgettet og et typisk billede kan være en fordeling, hvor en mindre andel kommer fra driftsbudgettet og en større andel fra andre forskningsbevillinger. Selv et beskedent driftsbudget er dog værdifuldt, da det kan øge sandsynligheden for at søge og modtage nye bevillinger.

Situationen kan være mere kompleks for den enkelte forsker, der ofte kombinerer klinisk arbejde med forskning. En overlæge og seniorforsker kan f.eks. have en fuldtidsstilling i afdelingen med patientbehandling og udføre forskningsarbejde i sin fritid. Hvis regionen medfinansierer forskningen i dette scenarie, er det ikke et udtryk for, at der ikke leveres timer til patientbehandlingen. Denne form for "fritidsforskning" er almindelig og medfinansieringen består i realiteten af den tid forskeren bruger i afdelingen til patientbehandling.

I forbindelse med kliniske studier, hvor nye lægemidler eller behandlingsmetoder afprøves, kan finansieringslogikken være endnu mere kompleks. Patienter der deltager i disse studier, er patienter der alligevel skal have behandling. Her bidrager forskningen gennem disse afprøvninger af behandlingsmåder til at finansiere den almindelige drift. Det bemærkes, at der i oversigten ikke er inkluderet kliniske studier men alene EU-støttede projekter.

Endelig findes der tilfælde, hvor afdelingen reelt frigør en forsker fra klinisk arbejde for at give plads til forskning. Dette er typisk gældende for lærestolsprofessorer, hvor en del af stillingen (50%) er betalt af forskningsmidler og dermed frigør forskeren fra afdelingens almindelige drift.

På sundhedsområdet er der således stor forskel på medfinansieringen af EU-projekter. De 17 projekter som regionen medvirker i har et samlet budget på €195,5 mio., hvoraf Region Nordjyllands andel er på godt €4 mio. Heraf har regionen medfinansieret €363.694, hvilket svarer til en gennemsnitlig medfinansieringsgrad på 9%, og dækker over projekter med ingen eller meget lav medfinansiering og enkelte projekter med omkring 50% medfinansiering.

Speciaalsektoren

Specialesektorens ene EU-projekt er 100% finansieret af EU's Erasmus+ program og dermed ingen behov for regional medfinansiering.

Regional udvikling

Regional udvikling har i perioden 2020-2024 deltaget i 2 projekter vedr. mobilitetsområdet med støtte fra EU's Interreg program for Øresund-Kattegat-Skagerrak. Den regionale medfinansiering er godkendt af Forretningsudvalget og består af midler fra Regional udviklings eget budget samt medarbejdertimer. Begge projekter vedrører Grøn Jyllandskorridor, hvoraf det ene er et forprojekt, hvor man har lavet analyser, udforsket partnerskab og dermed lagt grundlaget for et hovedprojekt og det andet er selve hovedprojektet. Tilsammen har projekterne et budget på €2.554.560, hvoraf Region Nordjyllands andel er på €329.731. Heraf har regionen medfinansieret i gennemsnit 41% svarende til ca. €135.536. Der er tale om udgifter, der langt hen ad vejen finansierer aktiviteter, som Regionen har brug for i sit løbende arbejde med mobilitet og derfor erstatter eller supplerer nødvendige aktiviteter i den forbindelse.

Indstilling

Administrationen indstiller, at Udvalg for Regional Udvikling og Innovation

1. Tager orienteringen til efterretning

Beslutning

Udvalg for Regional Udvikling og Innovation tog orienteringen til efterretning.

Jens-Henrik Kirk deltog ikke i punktets behandling.

Bilag

Opdateret oversigt RN medfinansiering_EU projekter 2020-2024_RUI

Punkt 8: Orientering - BRN årsrapport 2024

1-33-76-291-24

Resumé

Bestyrelsen for Business Region North Denmark (BRN) har godkendt årsrapport for 2024 og bedt om, at årsrapporten sendes til orientering i kommuner og Region Nordjylland med henblik på at informere om arbejdet i BRN.

Administrationen indstiller, at Udvalg for Regional Udvikling og Innovation indstiller til Forretningsudvalget og Regionsrådet, at BRN's årsrapport 2024 tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Om BRN

BRN er en handlingsorienteret platform for samarbejde mellem de 11 nordjyske kommuner og Region Nordjylland, der bidrager til at styrke betingelserne for udvikling og vækst i hele Nordjylland.

På det overordnede plan arbejder BRN for at skærpe den fælles nordjyske interessevaretagelse - dels for at synliggøre Nordjylland og nordjyske styrker overfor beslutningstagere og centrale nationale aktører og dels for at sætte præg på nationale dagsordener.

En væsentlig del af samarbejdet består i at identificere fælles nordjyske styrker, udfordringer og interesser, og at udvikle løsninger som kan gavne hele regionen. Centralt for BRN er derfor samarbejde, stærke partnerskaber og en fælles erkendelse af, at vi kan opnå mere i fællesskab end den enkelte kommune eller Regionen kan på egen hånd. Samarbejdet i BRN har fokus på at:

- Skabe grobund for grøn omstilling og grøn vækst i hele Nordjylland
- Styrke vital infrastruktur, der forbinder Nordjylland med resten af landet og verden
- Styrke erhvervslivets vækstbetingelser på strategiske nordjyske styrkepositioner
- Øge Nordjyllands tiltrækningskraft for investeringer og midler
- Udvikle, fastholde og tiltrække nødvendig kvalificeret arbejdskraft

BRN årsrapport 2024

Årsrapporten (bilag 1) redegør for de mest centrale indsatser i 2024, som blandt andet handler om at styrke statslige investeringer i Nordjylland og nordjysk erhvervsliv, udvikle og optimere grøn energiinfrastruktur, styrke den generelle infrastruktur bl.a. ift. Den 3. Limfjordsforbindelse og understøtte kommunerne ift. implementering af klimaplanerne via det tværregionale klimasekretariat KlimaNord.

Samtidig har BRN gennem sine operatører blandt andet været med til at fremme sundhedsinnovation og -teknologi gennem samarbejdet med Danish Life Science Cluster; styrke Nordjyllands muligheder for at hjemtage EU-midler gennem samarbejdet med Norddanmarks EU-kontor; udvikle, teste og demonstrere innovative grønne løsninger og forretningsmodeller gennem samarbejdet med Green Hub Denmark samt tiltrække international arbejdskraft gennem International House North Denmark.

Indstilling

Administrationen indstiller, at Udvalg for Regional Udvikling og Innovation indstiller, at Forretningsudvalget og Regionsrådet:

1. Tager BRN's årsrapport 2024 til efterretning.

Beslutning

Udvalg for Regional Udvikling og Innovation godkendte indstillingen.

Jens Henrik Kirk deltog ikke i punktets behandling.

Bilag

Årsrapport BRN 2024

Punkt 9: Orientering

1-33-76-696-24

Sagsfremstilling

Under punktet vil administrationen orientere om

- Deltagelse på Naturmødet 2025
- Status på Kulturpunkt

Indstilling

Administrationen indstiller, at Udvalg for Regional Udvikling og Innovation

1. Tager orienteringen til efterretning.

Beslutning

Udvalg for Regional Udvikling og Innovation tog orienteringerne til efterretning.

Jens Henrik Kirk deltog ikke i punktets behandling.

Punkt 10: Eventuelt

1-33-76-696-24

Beslutning

Intet under dette punkt.

Punkt 11: B-punkt: Orientering om cykelkampagnen Fællestour

1-30-76-202-24

Resumé

Cykelkampagnen Fællestour er afviklet i foråret 2025. Antallet af deltagere er faldet lidt på landsplan, men steget markant i Nordjylland til 660 deltagere fordelt på 25 klasser. Hjørring Gymnasium har været meget aktive både blandt lærere og elever. De blev således den mest aktive skole i Danmark og vandt herudover hovedpræmien til en klasse.

Kampagnen gennemføres igen i 2026 og vi forventer at kunne nå målet om 40 klasser.

Udvalg for Regional Udvikling og Innovation bedes tage orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling

Undersøgelser viser at unge cykler 34% mindre end de gjorde for 10 år siden. På den baggrund har de fem regioner sammen med Cyklistforbundet udviklet en kampagne Fællestour rettet mod unge på ungdomsuddannelserne. Grundlæggende handlede kampagnen om at cykle flest dage i de to uger. Hver cyklet dag til skole indgik som et lod i konkurrencen om præmier til skoler, klasser og enkeltpersoner.

Kampagnen løber over 2 uger i foråret og blev gennemført for anden gang i perioden 24. marts-6. april 2025. I 2024 deltog 9.577 unge på landsplan fordelt på 380 klasser, heraf 2 klasser med samlet set 52 elever i Nordjylland.

I 2025 er antallet på landsplan faldet til 7.935 deltagere. Til gengæld er antallet i Nordjylland steget til 25 klasser med i alt 660 deltagere. Alle deltagerne er fra Hjørring Gymnasium, som har formået at aktivere de unge til at cykle hele 10.806 km svarende til næsten 16,5 km pr. deltager på hhv. 922 skoledage og 662 dage i fritiden. Gymnasiet har udover de nationale præmier også sat præmier på højkant lokalt.

Indsatsen har resulteret i, at en af 1g-klasserne har vundet den nationale hovedpræmie, ligesom den landsdækkende præmie om at have flest cyklende deltagere på en skole også tilfalder Hjørring Gymnasium. Den 25. april blev der afholdt en vinderevent på gymnasiet med deltagelse af Mads Duedahl og Cyklistforbundet hovedkontor. Indsatsen gav national og regional presseomtale.

Som optakt til kampagnen har der været fokus på rekruttering af deltagere. Der er således både fra Cyklistforbundet og direkte fra Regionen fremsendt opfordringer til skolerne om at deltage. Her er der både brugt kontakter til rektorer, lærer med ansvar for grønne skoler, lærere og ledere involveret i mobilitetsinitiativer via NT m.m. I årets kampagne fik vi både landsdækkende og regionalt via NT et særligt fokus på muligheden for at kombinere cykel med bus eller tog for at imødekomme de lange afstande til skole, som Nordjylland er præget af.

Det har været tydeligt, at det dels er svært at finde tid og ressourcer til at være med i en kampagne. Samtidig har flere gymnasier vendt tilbage med, at de fandt afstandene til deres gymnasium for store til at de syntes det gav mening at være med.

Kampagnen gennemføres også i 2026 indenfor den ramme, der blev afsat midler til. Vi mener, at der til trods for de udfordringer der er i vores område stadig, er potentiale for at vi kan nå målet om 40 klasser næste år. Vi vil forsøge at trække Hjørring Gymnasium frem som det gode eksempel, ligesom vi vil række ud til skolerne tidligere end i år.

Indstilling

Administrationen indstiller, at Udvalg for Regional Udvikling og Innovation

1. Tager orienteringen til efterretning

Beslutning

Udvalg for Regional Udvikling og Innovation tog orienteringen til efterretning.

Punkt 12: B-punkt: Orientering: Emner til kommende møder i Udvalg for Regional Udvikling (fast punkt)

1-33-76-696-24

Resumé

I det vedhæftede bilag orienteres Udvalg for Regional Udvikling og Innovation om emner til kommende udvalgmøder. Udvalget bedes tage orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling

På udvalgmødet 9. januar 2023 behandlede Udvalg for Regional Udvikling og Innovation et vejledende årshjul for udvalget. Udvalget besluttede, at årshjulet fremover skal på udvalgets dagsordener som et fast B-punkt.

Årshjulet udarbejdes af administrationen for at skabe overblik og fremdrift i udvalgets arbejde, og beskriver, hvornår sager forventes at skulle behandles politisk i udvalget og er et dynamisk dokument, som løbende opdateres af administrationen. Erfaringen viser desuden, at der i løbet af året opstår aktuelle sager. Årshjulet er vedlagt som bilag.

Udvalgsmedlemmer kan under dette dagsordenspunkt - eller under punktet "Eventuelt" - tilkendegive ønsker til kommende dagsordenspunkter.

Indstilling

Administrationen indstiller, at Udvalg for Regional Udvikling og Innovation

1. Tager orienteringen til efterretning.

Beslutning

Udvalg for Regional Udvikling og Innovation tog orienteringen til efterretning.

Bilag

Oversigt over emner til RUI 2025 - dynamisk årshjul pr. 28. april 2025

Punkt 13: Underskrift af mødeprotokol

1-33-76-696-24

Indstilling

Udvalgets medlemmer skal godkende mødeprotokollen.

Godkend elektronisk ved at trykke på Godkend.