

EU's SOCIAL CLIMATE FOND

- En finansieringsmulighed

EU 's SOCIAL CLIMATE FUND

Den Sociale Klimafond skal sikre en retfærdig grøn omstilling. For at få midler fra Den Sociale Klimafond (SCF), skal medlemslande udarbejde en Social Klimaplan, der er udmøntningsgrundlag for midlerne og skal godkendes af EU-Kommissionen.

SCF midlerne allokeret til Danmark udgør i omegnen af 2,9 mia. kr. med 25 % egenfinansiering.

- ✓ Vi foreslår, at den danske Sociale Klimaplan skal indeholde mål om at etablere regionale enheder, der skal facilitere tværkommunal cykelplanlægning og udpegning af et strategisk hovednetværk til aktiv transport.
- ✓ Vi foreslår ligeledes, at Den Sociale Klimaplan skal have som mål at etablere et sådant strategisk udpeget hovednetværk af cykelforbindelser med midler til anlæg og skiltning.

Den store vision – et dansk cykel ‘TEN-T’ transportnetværk

I forarbejdet til kommende national cykelstrategi er der peget på, at der er mangelfuld koordinering på tværs af kommunerne, og at der mangler et mere overordnet strategisk mål for sammenhængende cykelforbindelser i Danmark.

Anbefaling: Udpege et national hovednet, som kan være en pendant til TEN-T transportnettet, der sikrer sammenhængskraft i vejtransporten*.

- Vi opfordrer til etablering af **regionale enheder**, der faciliterer kommunesamarbejder i regionale geografiske områder.
- Samarbejderne skal udpege et **national hovednet til aktiv transport med opkobling til det kollektive transportnet**.



Et dansk ‘TEN-T’ cykeltransportnetværk kan blive set som et **EU-flagskibsinitiativ og ledende eksempel på ‘good-practice’. Det er en klar vision, der er nem at formidle både i national og EU-kontekst*

De regionale enheders opgaver:

- ✓ Udpege et national hovednet til aktiv transport. Udpegningen sker på baggrund af kortlægning af husstande, uddannelse og arbejdspladser.
- ✓ Få hovednettet godkendt politisk i kommunerne, der er anlægsmyndighed (evt. staten ved statsvej)
- ✓ Udarbejde status og anlægsoverslag for hovednettet ved digital screening og besigtigelse
- ✓ Ansøge om puljemidler til etablering af hovednettet
- ✓ Arbejder for, at hovednettet tilgængeliggøres i GIS med mulighed for digital wayfinding for brugerne.
- ✓ Undetstøtte udarbejdelsen af SUMP's*

*Medlemsstater i EU er forpligtet til at have nationale SUMP contact points, der skal understøtte udarbejdelse af Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP's). Denne opgave kan ligeledes placeres i en eller flere af disse enheder.

Konkret cykelrelateret output KPI i SCF regulativet

Et af formålene med SCF midler er at bekæmpe transportfattigdom.

Outputindikator 28 i forordningen gør mål om regionalt koordinerende enheder og anlæg af et strategisk udpeget hovednet til aktiv transport muligt:

‘Lenght of dedicated cycling infrastructure newly build or significantly upgraded by projects supported by the Fund’

			Units
28	Dedicated cycling infrastructure supported	Length of dedicated cycling infrastructure newly built or significantly upgraded by projects supported under the Fund. Dedicated cycling infrastructure includes cycling facilities separated from roads for vehicular traffic or other parts of the same road by structural means (such as kerbs and barriers), cycling streets, cycling tunnels, etc. For cycling infrastructure with separated one-way lanes (e.g. on each side of a road), the length is measured as lane length.	Number of km

*Official Journal of the European Union REGULATIONS REGULATION (EU) 2023/955 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 10 May 2023 establishing a Social Climate Fund and amending Regulation (EU) 2021/1060

Link: [Publications Office](#)

Tidsmæssig ramme for Den Sociale Klimafond (SCF)

Medlemslandet skal udarbejde en Social Klimaplan (SCP), der indeholder de tiltag, som medlemslandet ønsker at søge midler fra fonden til at gennemføre. SCP skal forelægges og godkendes af Europa-Kommissionen.

Pt. arbejder *Klima, Energi – og Forsyningsministeriet* på at udarbejde SCP for Danmark. Transportindsatserne udarbejdes af *Transportministeriet*.

Ikrafttrædelse af forordning: 30.juni 2024

Høring forår 2025

OBS: Frist for forelæggelse af SCP for EU kommissionen: 30. juni 2025

Kommissionen har efter forelæggelse max fem måneder til at træffe afgørelse om godkendelse.

Rapportering og hjemtag: 2026-2033

Fonden løber fra 2026-2032. Begge år inklusive. Indsatserne må umiddelbart træde i kraft fra 30. juni 2024, idet forordningen trådte i kraft her.

Forslag til plan for udmøntning - Integration med eksisterende strukturer og planer

Forår 2025

*Udarbejde Danmarks Sociale Klimaplan (SCP)**

- ✓ *Mål om etablering af tværkommunalt koordinerende enheder skrives ind i Danmarks SCP**
- ✓ *Mål om udpegning og etablering af et hovednet til aktiv transport skrives ind i Danmarks SCP**
- ✓ *Mål om at arbejde for en øget tværkommunal koordinering og en målsætning om udpegning af nationalt hovednetværk til aktiv transport indarbejdes i Den nationale cykelstrategi, der forventeligt bliver offentliggjort i juni 2025.*

*OBS. Frist for forelæggelse af Social Klimaplan (SCP) for EU kommissionen: 30. juni 2025

2026-2032

*Udmøntning af midler i SCF gennem tillægsordning Cykelpuljen**

- ✓ *SCF midler til etablering kommunesamarbejder i fem geografier svarende til de fem regioner.*
- ✓ *SCF midler til etablering af det udpegede hovednet til aktiv transport med fokus på missing links og opkobling til det kollektive trafiknet.*

*Forslag til udmøntning af SCF midler gennem tillægsordning til den nationale cykelpulje. Ved at bruge allerede eksisterende strukturer, som Den Nationale Cykelpulje, minimeres unødvendige nye administrative omkostninger. Ligeledes sikres kendskab, inklusion og lige adgang, da Cykelpuljens ansøgningsprocedurer og frister i forvejen er kendt i kommunerne.

Forventet EFFEKT af etablering af regionale koordinerende enheder på cykelområdet

Forventet effekt 2032

- ✓ En governance struktur, der styrker det aktive transportsystemet i Danmark
- ✓ Øget km udpeget politisk godkendt hovednetværk til aktiv transport
- ✓ Øget km etableret hovednetværk til aktiv transport
- ✓ Ambitiøs plan for udbygningen af dansk cykelforbindelser, der skal gøre cyklen til et konkurrencedygtig transportvalg
- ✓ Forbedret sammenhæng i infrastruktur til aktiv mobilitet med opkobling til den kollektive trafik
- ✓ Ligestilling / ligestilling i planlægning mellem vejtrafik, kollektivtrafik og cykeltrafik
- ✓ Nedgang i tvunget bilejerskab
- ✓ Styrket data og datagrundlag både til brugere og mellem kommuner.
- ✓ Bedre og målrettede investeringer i cykelinfrastruktur (sikres via puljekriterier)
- ✓ Styrket samarbejde mellem tværkommunale samarbejder og udbydere af kollektive transport
- ✓ Understøtter implementering af European Cyclist deklaration i Danmark
- ✓ Understøtter implementering af den danske cykelstrategi
- ✓ Understøtter den danske implementering af TEN-T reguleringen – særligt med blik på 'Urban Nodes', der inden 2027 skal udvikle mobilitetsplaner (de såkaldte SUMP's), hvis formål også er at indtænke et større funktionelt område, der kan gå udover en enkelt kommunes kommunegrænse.

Forslag til finansieringsmodel af governancestruktur med tværkommunalt koordinerende enheder

Tværkommunale samarbejder er komplekse størrelser med flere faktorer, der skal tages højde for: Areal, antal kommuner og borgere. Derfor foreslår vi en finansieringsmodel, der tager højde for denne kompleksitet med en arealfaktor, en kommunefaktor i statsligt tilskud samt et kommunalt bidrag pr. borger

Regioner	Arefaktor tilskud	Tilskud pr. kommune i tværkommunalt koordinerende enhed	Muligt tilskud fra Den Sociale Klimafond i alt	Tilskud fra kommuner
Region Nordjylland	275.940 kr.	1.320.000,00 kr.	1.595.940 kr.	0,85 kr. pr. borger
Region Midtjylland	455.455 kr.	2.280.000,00 kr.	2.735.455 kr.	0,85 kr. pr. borger
Region Hovedstaden*	89.880 kr.	3.480.000,00 kr.	3.569.880 kr.	0,85 kr. pr. borger
Region Sjælland*	252.945 kr.	2.040.000,00 kr.	2.292.945 kr.	0,85 kr. pr. borger
Region Syddanmark	429.310 kr.	2.640.000,00 kr.	3.069.310 kr.	0,85 kr. pr. borger
I alt at søge til governancestruktur pr. år			13.263.530,00 kr.	

EU Social Climate Fund kan være opstartsfinansiering af en potentielt blivende struktur. Visionen om et Dansk 'TEN-T' cykeltransport netværk, har en 'blivende karakter' – altså indsatsen lever videre efter 2032 og har derfor langvarig/ blivende effekt! Det vil EU sætte pris på og Danmark får en stor strategisk infrastrukturels gevinst, der har langsigtet perspektiver

*Tværkommunale samarbejder er komplekse på forskellige måder (areal, antal kommuner der skal samarbejde, demografi mm.) I eksemplet ovenfor har vi holdt fast i den nuværende regionale inddeling velvidende, at de nye regioners rolle i aktiv mobilitetsplanlægning er uvis. Vores erfaring er, at lokal forankring er vigtig, derfor anbefaler vi, at man undlader at etablere større geografiske enheder, end det er tilfældet med nuværende regionsinddeling.

Eksisterende strukturer

Der eksisterer allerede tværkommunalt koordinerende enheder, dog med forskellige geografiske og finansielle forudsætninger.

1. Supercykelstisamarbejdet i Hovedstadsregionen, der er foregangssamarbejde og har haft 15 års jubilæum
2. Supercykelstisamarbejdet i Region Midtjylland, der har tilpasset erfaringerne fra Hovedstadsregionen til en midtjysk kontekst og har eksisteret i 3,5 år.
3. Cykelalliance Syd, der er et tværkommunalt cykelsamarbejde i Region Syd, der har eksisteret i 2,5 år og har ladet sig inspirere af de tilpassede erfaringer fra samarbejdet i Region Midt.

Her følger en præsentation af de tre eksempler på tværkommunalt koordinerende enheder.

Supercykelstisamarbejdet i Region Midtjylland



12 Kommuner og Region
Midtjylland



1 fuldtidsansat (Sekretariatet)



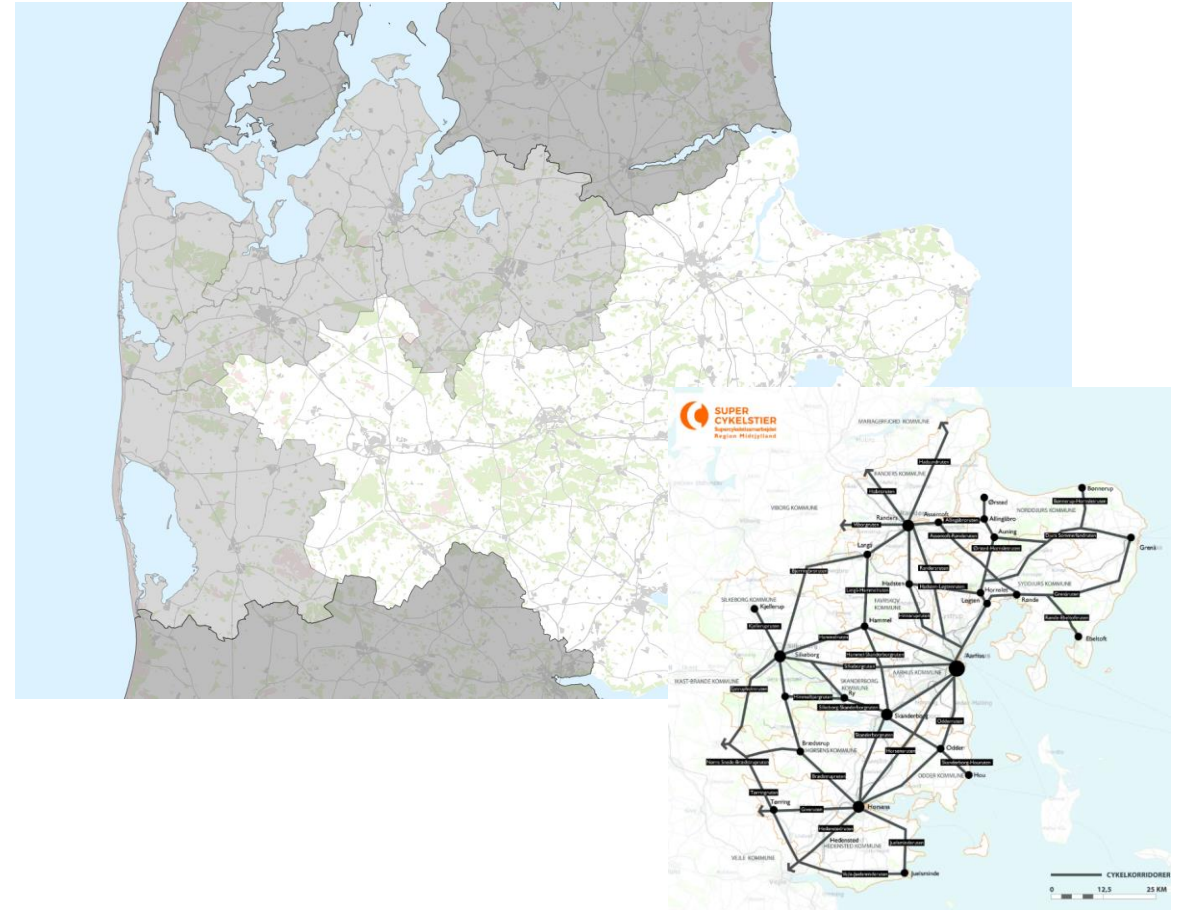
3 år



2 eksisterende (22 km), 1.160 km planlagt
supercykelnetværk



Dækker 7.000 km² af 13.012 km²
Servicerer 12 ud af 19 kommuner, 1.048.436 indbyggere af i alt 1.358.879 i
Region Midtjylland



Fakta: Cykelalliance Syd



12 kommuner



Region Syd står for koordinerende møder



2 år



0 km planlagt



Udpegning af tværkommunale cykelkorridorer på vej

