



FOLKETINGET

Folketingets behandling af regeringens regional- og landsdistriktspolitiske redegørelse 2024 (R 6)

Udvalget for Landdistrikter og Øer

Torsdag den 9. januar 2025 kl. 12.00 – 14.30



FOLKETINGET

Velkomst

Susie Jessen (DD), formand for Udvalget for
Landdistrikter og Øer
Christian Degn, moderator

Folketingets behandling af regeringens regional- og
landsdistriktpolitiske redegørelse 2024 (R 6)
Udvalget for Landdistrikter og Øer



FOLKETINGET

Morten Dahlin (V)

Minister for byer og landdistrikter

Folketingets behandling af regeringens regional- og
landsdistriktpolitiske redegørelse 2024 (R 6)
Udvalget for Landdistrikter og Øer



FOLKETINGET

Mads Brinkmann Pedersen

Rektor, Struer Statsgymnasium

Folketingets behandling af regeringens regional- og
landsdistriktpolitiske redegørelse 2024 (R 6)
Udvalget for Landdistrikter og Øer



STRUER
STATSGYMNASIUM

UDDANNELSE OG KOSTSKOLE
STX · HHX · HTX · HF · EUD/EUX · IB · 10. KLASSE

Rektor Mads Brinkmann Pedersen



Attraktive ungdomsuddannelser i landdistrikterne

De unges perspektiv:

ET SAMMENHÆNGENDE UNGDOMSLIV

- Nærhed
- Ungemiljø
- Uddannelsestrin, der løfter

Skoleperspektiv:

ATTRAKTION OG RELEVANS

- Uddannelsesudbud
- Fagudbud
- Socialt tilbud
- Transport
- Modstandsdygtig basisøkonomi



FOLKETINGET

Jakob Brandt

Adm. direktør, SMV Danmark

Folketingets behandling af regeringens regional- og
landsdistriktpolitiske redegørelse 2024 (R 6)
Udvalget for Landdistrikter og Øer

SMVdanmark



SMVdanmark er:

- SMV'ernes ambassadør i den politiske debat.
- Den eneste hovederhvervsorganisation, der kun repræsenterer små og mellemstore virksomheder.
- SMV'ernes stemme i en debat, der hurtigt kan komme til at handle om de helt store virksomheder, selvom SMV'erne udgør mindst 96% af dansk erhvervsliv.
- Der er ca. 300.000 aktive SMV'er i hele Danmark, som i 2022 beskæftigede 1.031.000 fuldtidsansatte. Det svarer til 2/3 af alle beskæftigede i den private sektor.



Bedre vilkår for oplevelsesturisme i landdistrikterne

- Ifølge den nye turismepolitiske redegørelse, skal vi op på 200 mia. kr. i turismeomsætning i 2030. I 2023 var turismeomsætningen på 163,2 mia. kr.
- I Danmark er vi gode til at producere. Vi er for eksempel gode til at fremstille spiritus – så hvorfor ikke gøre vores mange destillerier og bryggerier, som ligger spredt i hele landet, til oplevelser, der trækker turister til. Flere vil overnatte i området, lægge flere penge i lokale forretninger og bruge flere dage i lokalområdet – både i og uden for sæsonen.

SMVdanmarks forslag

- Afsæt midler til **vejledning og rådgivning** om, hvordan man kan åbne produktionen for besøgende og give turisterne en god oplevelse.
- Gør det **nemmere at skaffe finansiering**, fx via en garantiordning målrettet oplevelsesturisme i landdistrikterne.



Stauning Whisky ved Skjern har med stor succes åbnet produktionen for offentligheden og tilbyder guidede tours på flere sprog.



Rul "den røde løber" helt ud for landdistriktsvirksomheder

- Det kan være udmattende og næsten umuligt for en mindre virksomhed at navigere i regler og nødvendige tilladelser, hvis man gerne vil starte eller udvide sin virksomhed.
- Det bliver kun mere komplekst, hvis flere af kommunens forvaltninger skal involveres og hvis der ikke bliver koordineret internt i kommunen.
- Reglerne inden for de forskellige forvaltningsområder kan være forskellige og nogle gange modsatrettede.

SMVdanmarks forslag

- At virksomheder, der har gang i større projekter i en kommune, kan få tilbudt en kommunal tovholder, som skal sikre en vis koordinering internt i kommunen og sikre, at der kommunikeres forståeligt og entydigt til virksomheden.
- Man ville komme et godt stykke af vejen ved at rulle "Den røde løber" for produktionsvirksomheder, helt ud til **alle typer virksomheder**, der ønsker at etablere eller udvide sin forretning i landdistrikterne.



Erhvervshusene virker kun, hvis man ved, at de eksisterer

- Erhvervshusene er et tilbud til virksomheder og iværksættere, der har brug for specialiseret vejledning, sparring og afklaring.
- Der er 6 erhvervshuse i Danmark, men de virker kun, hvis man ved, at de eksisterer.
- En medlemsundersøgelse af SMVdanmark viser, at 2 ud af 3 virksomheder ikke kender til Erhvervshusene. Blandt dem, der kender Erhvervshusene ved 25% ikke, hvad de tilbyder.

SMVdanmarks forslag

- Intensivér informationsindsatsen over for de lokale virksomheder, så de ved, hvad Erhvervshusene kan hjælpe med. Det kan med fordel ske i samarbejde med lokale erhvervsforeninger, håndværks- og industriforeninger m.v., hvor tusindvis af landets virksomheder er organiseret.
- Afsæt midler til at Erhvervshusene kan afdække behovene for råd og vejledning af de lokale virksomheder, så indsatsen er tilpasset de behov, der er i området, hvor Erhvervshuset ligger. Behovsafdækningen kan enten ske i samarbejde med eller være faciliteret af de lokale erhvervsforeninger.



SMIVdanmark



FOLKETINGET

Helga Theil Thomsen

Formand for Ekspertgruppe om kollektiv
mobilitet i hele Danmark

Folketingets behandling af regeringens regional- og
landsdistriktpolitiske redegørelse 2024 (R 6)
Udvalget for Landdistrikter og Øer

Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark

- Afrapportering af fase 1 og status

Høring i Folketingets Udvalg for
Landdistrikter og Øer

9. januar 2025

Helga Theil Thomsen,
formand for ekspertudvalget

EKSPERTUDVALG
om kollektiv mobilitet
i hele Danmark



EKSPERTUDVALG OM KOLLEKTIV MOBILITET I HELE DANMARK



Mogens Fosgerau
*professor ved Økonomisk Institut,
Københavns Universitet*

Alexander Høst Frederiksen
*Program Manager – MedTech Growth,
DTU Science Park*

Maria Wass-Danielsen
*partner og seniorrådgiver,
Urban Creators*

Eskil Thuesen
*ressourcedirektør,
Movia*

Liselotte Lyngsø
*fremtidsforsker og stifter,
Future Navigator*

Nicolai Bernt Sørensen
*kommerciel direktør,
Nordjyllands Trafikselskab*

Ditte Bendix Langg,
specialkonsulent, Aarhus Kommune

Helga Theil Thomsen (formand)
*fhv. trafik- og plandirektør,
Vejdirektoratet (2007-2023)*

Carsten Hyldborg Jensen
*konsulent,
fhv. direktør i FynBus (2008-2022)*

KOMMISSORIE

- Ekspertudvalgets arbejde er opdelt i tre faser:
 1. Kortlægning af borgernes transportbehov og udvikling af katalog over nye kollektive mobilitets tilbud til forskellige geografier (afsluttet i maj 2024)
 2. Afdækning af økonomien i trafikskaberne samt afdækning af mulige modeller for en ny takststruktur.
 3. Anbefalinger til en ny struktur for lokal kollektiv transport samt for organisering af den lokale kollektive transport.
- Regeringen har bedt ekspertudvalget om at fremrykke arbejdet med organisering (fase 3), således at dette arbejde sker før arbejdet med takster (fase 2).
- Ekspertudvalget arbejder på en delrapport med forslag til organisering, og vil senere i foråret 2025 give forslag til takstmodeller samt aflevere sine samlede anbefalinger.

Fase 1

Ekspertudvalget skal (uddrag fra kommissoriet):

- *”kortlægge de trafikale behov, som borgerne har i de forskellige geografier: Landdistrikter og småøer, mindre og mellemstore byer samt store byer (Aarhus, Odense, Aalborg) og hovedstadsområdet.”*
 - *”undersøge, hvordan nye og/eller alternative transportløsninger kan bidrage til at opfylde borgernes mobilitetsbehov i samspil med eller som erstatning for mere traditionelle kollektive transporttilbud.”*
 - *”udarbejde et katalog over transportløsninger, som er hensigtsmæssige i forskellige geografiske områder.”*
- Det er udvalgets forståelse, at der lægges særlig vægt på udfordringer og mulige løsninger i landdistrikter og mindre byer.
 - Udvalget har ikke, jf. kommissoriet for arbejdet, leveret anbefalinger i fase 1, men analyserer videre på løsningernes økonomi samt fordele og ulemper ved løsningerne og endeligt, hvorledes de kan organiseres med henblik på anbefalinger efter fase 2 og 3 i foråret 2025.

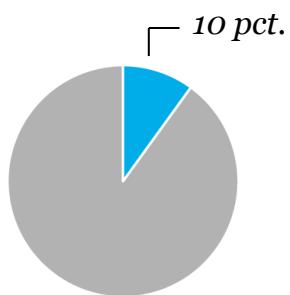


FUND I KORTLÆGNINGEN

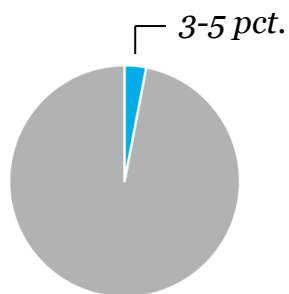


Karakteristika og udfordringer for den kollektive transport

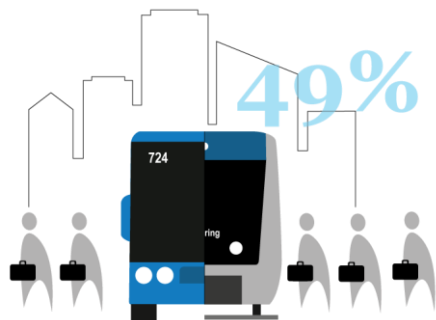
Kollektiv transport som andel af alle ture:



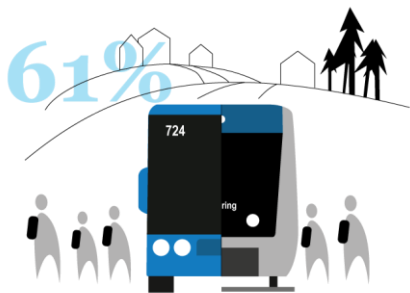
i hovedstadsområdet



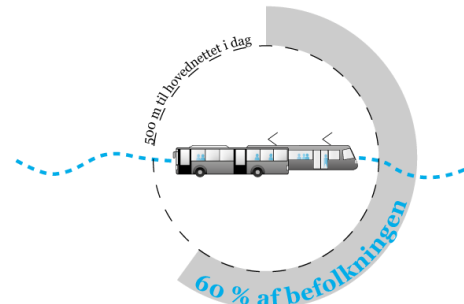
i resten af landet



I hovedstadsområdet er det hovedsageligt **personer i erhverv**, som rejser med kollektiv transport (bus og tog)...



..mens det primært er **skoleelever og unge til ungdomsuddannelser** i landdistrikter.



Ca. **60 pct. af befolkningen bor** inden for en afstand på **500 meter fra det nuværende hovednet** af rutebunden kollektiv transport.



Ca. **180.000 borgere** har slet ikke adgang til et stoppested eller station inden for 2,8 km.

I de større byer og i hovedstadsområdet er der en større fortætning af indbyggere på mindre areal, hvilket giver et større grundlag for rutebunden kollektiv transport.

I landdistrikter og mindre byer løser bilen hovedparten af transportbehovet for indbyggerne.

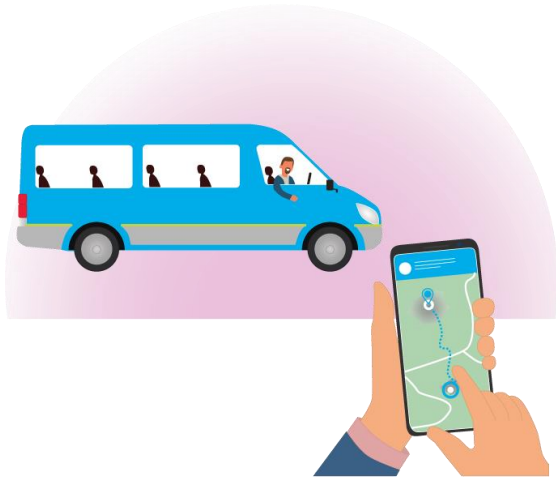
Det er ikke økonomisk eller klimamæssigt bæredygtigt at løse transportbehovet i tyndere befolkede områder og i områder med spredt beboelse med (flere af) de traditionelle rutebundne løsninger – så meget desto mindre med et faldende passagergrundlag.

KATALOG OVER NYE MOBILITETSLØSNINGER



Bruttokatalog:

Nye kollektive transportløsninger, der kan have potentiale i landdistrikter og mindre byer



Fleksible behovsstyrede løsninger, herunder fx bus-på-bestilling

Transportløsninger, der tilbydes fleksibelt, og kører direkte i områder med spredt beboelse, giver mulighed for bedre at ramme rejsemålet og forkorte rejsetiden.

Udvalget vil blandt andet undersøge, hvordan driftsøkonomien kan styres, herunder efterspørgslen og omkostningsstrukturen.



Lempeligere rammer for privat betalt kørsel

Ændrede rammer kan give et incitament til, at flere stiller deres private bil til rådighed og er villige til at medtage andre med et transportbehov.

Udvalget vil blandt andet undersøge, hvilke rammer der vil skabe tilstrækkeligt incitament til at flere stiller sin privatbil til rådighed.

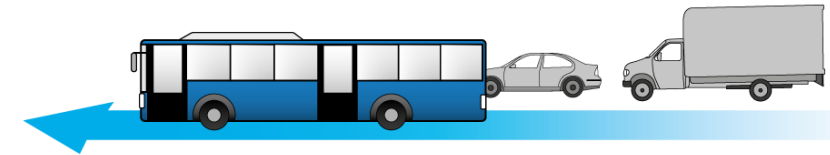
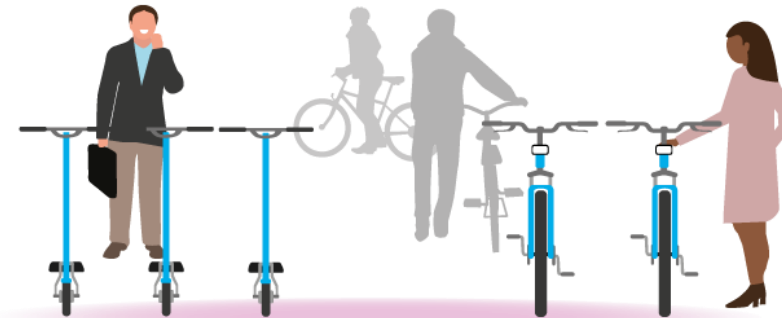
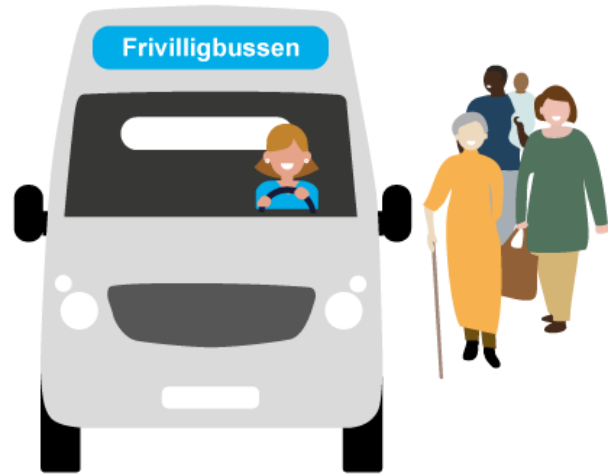


Muligheder for at anvende samkørsel som del af den kollektive transport

Vil kunne give trafikselskaberne mulighed for at inddrage eksisterende bilkapacitet på vejene i tilrettelæggelsen af den kollektive transport.

Udvalget vil blandt andet overveje, hvordan det undgås at betale for eksisterende samkørsel.

Bruttokatalog fortsat:



Bedre rammer for borgerdrevne løsninger, herunder frivilligbusser

Der vil kunne skabes bedre muligheder for, at lokalsamfund understøtter eget transportbehov.

Udvalget vil blandt andet undersøge, hvorledes disse løsninger kan anvendes, så de giver et tilfredsstillende niveau af forsyningssikkerhed.

Øget udbredelse af dele-cykler og deleløbehjul

Vil, foruden at være en løsning i de store byer, kunne fungere som supplerende transportløsning i områder med længere til stationer og stoppesteder.

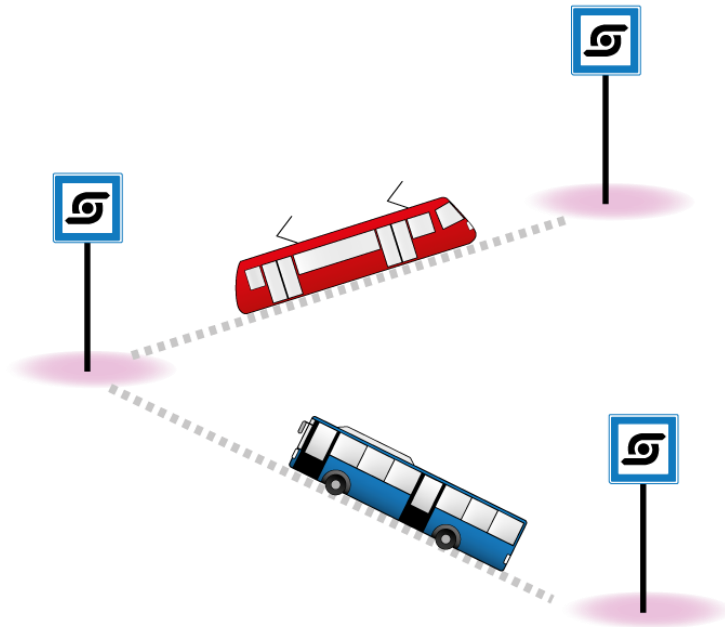
Udvalget vil blandt andet undersøge, under hvilke rammevilkår disse løsninger kan blive et attraktivt supplement til den kollektive transport på landet.

Strategisk fokus på busfremkommelighed i mellemstore og store byer

Øget effektivitet og punktlighed vil kunne øge attraktiviteten af kollektiv transport.

Udvalget vil blandt andet undersøge, om der kan opstilles anbefalinger for, hvornår investeringer i busfremkommelighed kan betale sig.

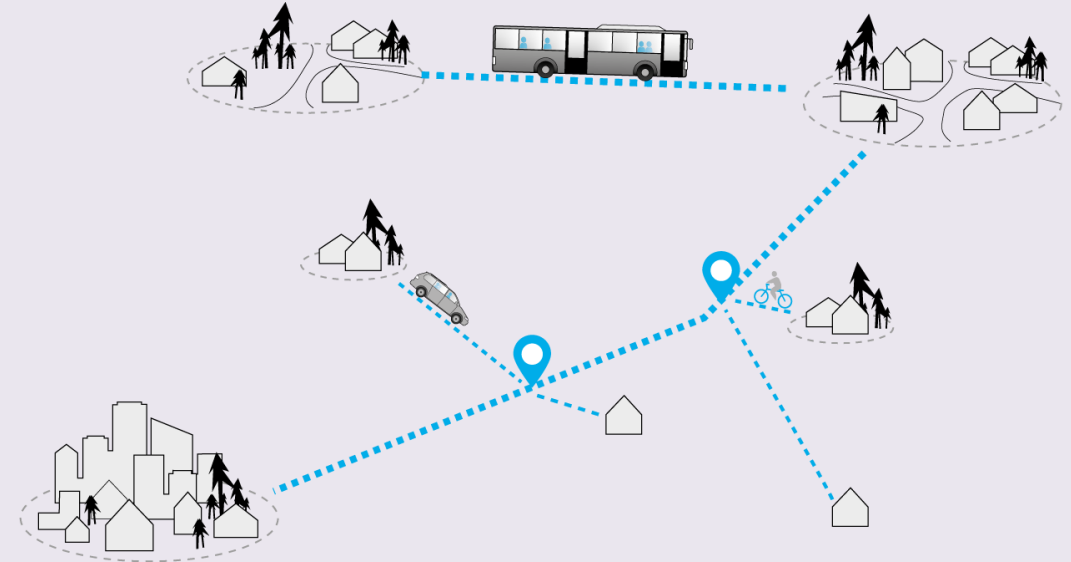
Bruttokatalog fortsat:



Systematisk fokus på udvikling af knudepunkter (hubs) og opkoblinger på det strategiske hovednet

Kombinerede rejser vil kunne lettes, og flere vil kunne få mere gavn af hovednettet, der samtidig vil kunne få et større passagergrundlag.

Udvalget vil blandt andet undersøge, hvordan koblingerne kan fremmes.



Et strategisk, kollektivt hovednet

Et godt transporttilbud forudsætter, at der fortsat er et hovednet af tog- og buslinjer, som understøtter mobiliteten mellem by og land, og som kan betjene byerne.

Nogle af tilbuddene kan indrettes, så de også kan fungere som *first/last mile*-løsninger i forhold til det strategiske hovednet.

Det vil sikre tilgængelighed fra landområderne, men også bidrage til at udnytte kapaciteten og understøtte økonomien i det øvrige net.



Brugeroplevelse - de enkelte transportløsninger kan ikke stå alene

Der skal sikres en ramme, der binder løsningerne sammen for brugeren. Der er risiko for forringelse af det kollektive transporttilbud, hvis der ikke sikres en kundeorienteret, fælles ramme om tilbuddene.

Udvalget vil arbejde videre med at belyse en række forhold omkring løsningerne i kataloget, og hvordan tilbuddene kan tilrettelægges hensigtsmæssigt inden for en samlet ramme, hvorved det sikres, at brugeren er i centrum.

En sådan ramme skal understøtte, at tilbuddene fremstår koordinerede og overskuelige for den enkelte borger, så man har sikkerhed for at komme frem.

DET VIDERE ARBEJDE



Rammerne for det videre arbejde – regeringen har bedt udvalget om at igangsætte fase 3 før fase 2

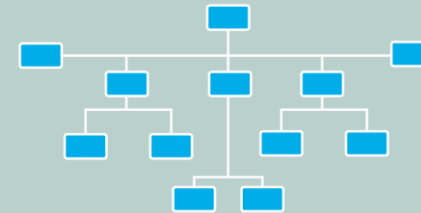
FASE 2



Afdækning af økonomien for trafikselskaberne samt afdækning af mulige modeller for en ny takststruktur.

- Kommissorium for ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark

FASE 3 (igangværende)



Anbefalinger til en ny struktur for lokal kollektiv transport samt for organisering af den lokale kollektive transport.

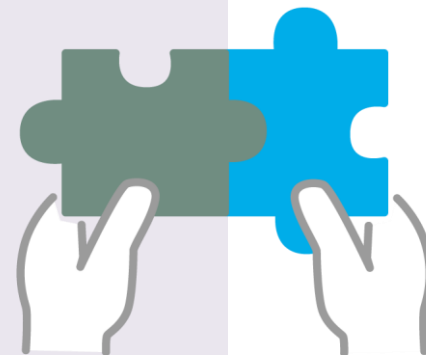
- Kommissorium for ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark

Udvalgets igangværende arbejde med organisering (fase 3)

- I henhold til kommissoriet skal ekspertudvalget:

... se på organiseringen af den kollektive transportsektor for så vidt angår de regionale trafikselskaber og give anbefalinger til organiseringsmodeller, som kan understøtte, at den kollektive transport også i fremtiden vil udvikle sig i takt med borgernes mobilitetsbehov.

- Ekspertudvalget vil i en delrapport fremvise forskellige modeller for organisering af lokal kollektiv transport og belyse modellernes forskellige fordele og ulemper.



Temaer for videre analyser af mobilitetsløsninger i forbindelse med udvalgets anbefalinger



Udfordringer

Tryghed for den rejsende

I det videre arbejde vil udvalget have fokus på, hvilke krav, der kan og skal stilles til nye aktører i den kollektive mobilitet, eller hvilke andre redskaber der kan anvendes, således at de rejsende kan føle sig trygge ved at anvende de nye tilbud.

Forsyningsikkerhed

Udvalget vil se nærmere på, hvilken incitamentsstruktur og samtænkning og organisering af mobilitetstilbuddene, der bedst kan bidrage til en høj forsyningsikkerhed.

Konkurrence mellem transportmidler

Udvalget vil se på, hvilken incitamentsstruktur og organisering af mobilitetstilbuddene, der bedst kan modgå, at tilbuddene udkonkurrerer hinanden.

Barrierer

Organisatoriske

Udvalget skal i henhold til kommissoriet se på organiseringen af den kollektive transportsektor. Organiseringen skal kunne håndtere de nye transportløsninger mv., der er arbejdet med i fase 1 og fase 2.

Lovgivningsmæssige

Udvalget skal overveje de lovgivningsmæssige rammebetingelser for trafikselskaberne, herunder give anbefalinger til eventuelle justeringer.

Tak.

EKSPERTUDVALG
om kollektiv mobilitet
i hele Danmark.....



FOLKETINGET

Steffen Damsgaard

Formand for Landdistrikternes Fællesråd

Folketingets behandling af regeringens regional- og
landsdistriktpolitiske redegørelse 2024 (R 6)
Udvalget for Landdistrikter og Øer

Grøn omstilling i landdistrikterne

Steffen Damsgaard
Formand
Landdistrikternes Fællesråd



LANDDISTRIKTERNES
FÆLLESRÅD

”Hvordan bliver landdistrikterne vinderne - og ikke taberne i den grønne omstilling?”



LANDDISTRIKTERNES
FÆLLESRÅD

Grøn omstilling i landdistrikterne

- Den grønne trepart
- Vedvarende energianlæg (VE)
- Bygningsrenovering
- Varmeforsyning
- Transport



LANDDISTRIKTERNES
FÆLLESRÅD

Grøn trepart og lokale treparter

Den grønne omstilling (klima, miljø, natur, biodiversitet, landbrug)

- Grøn trepart: 250.000 hektar skov + 140.000 hektar lavbundsjord/randarealer
 - (+ arealer til solceller, vindmøller med mere...)
- Enorme ændringer af de danske landskaber, "Designede landskaber"
- Sammentænk placering af VE med arbejdet i lokale treparter

Grøn omstilling → Lokal udvikling?

- Behov for multifunktionel jordfordeling
- Nye boliger og omplacering af boliger i det åbne land
- Styrket bosætning – fx bedre adgang til natur, skov og rekreative faciliteter
- Bedre rammer for ny erhvervsudvikling med nye arbejdspladser, da land- og yderkommuner VIL miste arbejdspladser i landbruget og afledte erhverv.

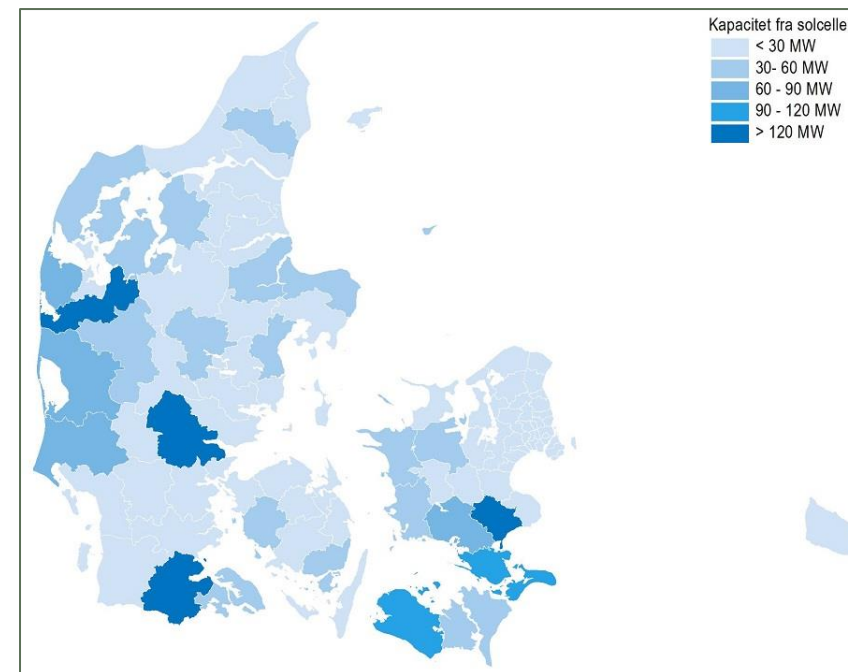
Hvor er ny bosætning + ny erhvervsudvikling i de 23 Lokale Trepart områder?



Vedvarende energianlæg (VE)

- Politisk ambition: 4 gange mere VE på land i 2030 – Servicetjek af mål og hastighed
- Tiltagende lokal modstand:
 - Kompensationsordninger skaber ikke opbakning
 - Manglende lokal inddragelse af naboer og landsbyer
 - Hjælp til lokale processer efterspørges (f.eks. forhandlinger om lokale gevinster)
- Lodsejergevinst stor – lokal compensation lav
- Lokalsamfund skrumper – nye boliger på landet er vigtigt!
- Arbejdspladser? Valide tal mangler...
- Lokal udvikling? PTX? Energisymbioser? ESG?
- Lokalt ejerskab og borger-energifællesskaber?
- For folkelig accept, brug nu de store tagflader!

Samlet kapacitet fra solceller, MW, november 2022



Kilde: Energistyrelsen og Plandata

Bygningsrenovering

Problemer:

- EU's bygningsdirektiv:
 - 2030: Beboelsesejendomme skal renoveres til minimum energiklasse E
 - 2033: Minimum energiklasse D
- Manglende finansiering:
 - Lave huspriser → Manglende finansiering af renoveringer
 - BUILD: For 12 pct. af boliger i G- og F-klassen, vil renoveringsomkostninger overstige 50 pct. af boligens værdi

Løsninger:

- Grønt renoveringsfradrag, der målrettes bygninger, som er underlagt renoveringskrav
- Øge og målrette puljen til landsbyfornyelse samt energirenoveringspuljen



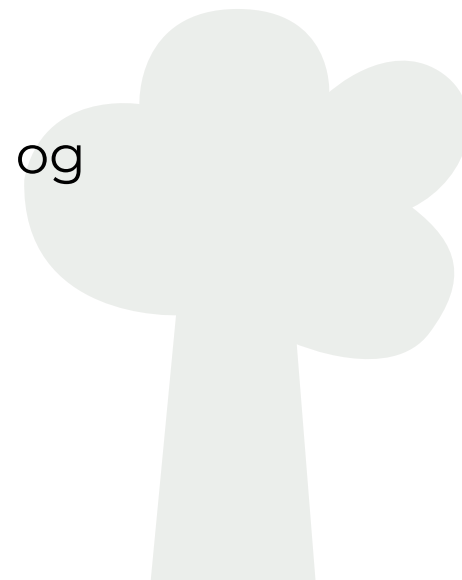
Varmeforsyning

Problemer:

- EU's bygningsdirektiv...
- Manglende finansiering...
- Manglende adgang til grøn fjernvarme
- Manglende mulighed for kommunegaranti til termonet
- Ny varmforsyningslov som fjerner tæppet under sårbare varmeværker

Løsninger:

- Målret eksisterende puljer (fjernvarmepuljen, varmepumpe-puljen og skrotningsordningen)
- Statsgaranterede lån ud over 80% belåningsgrænse



Transport

Problemer:

- Privatbilisme
 - De mindre bemidlede borgere har ikke råd til at skifte til elbil
 - Mange steder er det ikke muligt at skifte til kollektiv trafik
- Gods og Erhverv
 - Kilometerbaseret vejafgift for lastbiler rammer land- og yderområder hårdest
 - Mangel på ladestandere til godstransport

Løsninger:

- Udvidelse af det forhøjede kørselsfradrag til flere yderkommuner
- Lavere kilometerafgift i yderområder
- Udbygning af ladeinfrastruktur uden for de større byer



Opsumming

- **Grøn omstilling påvirker udviklingen i landdistrikterne**
- **Den grønne trepart bør samtænkes med lokal udvikling**
 - Bosætning og omplacering af boliger
 - Erhvervsudvikling
- **Land-, ø-, og yderkommuner påtager sig et stort ansvar**
 - Opstilling og planlægning af VE
 - Planlægning af arealomlægninger
- **Vilkårene for lokalsamfund og naboer til VE skal forbedres**
- **Behov for hjælp til energirenoveringer samt omlægning af varmforsyning**
- **Behov for lempelser ift. privatbilisme og lastbiler i yderområder**

→ **Landdistrikterne påtager sig store omkostninger i den grønne omstilling – lad gevinsterne blive lokalt**



LANDDISTRIKTERNES
FÆLLESRÅD

Tak for jeres tid

Spørgsmål?



LANDDISTRIKTERNES
FÆLLESRÅD



FOLKETINGET

Spørgsmål til oplægsholderne

Folketingets behandling af regeringens regional- og
landsdistriktpolitiske redegørelse 2024 (R 6)
Udvalget for Landdistrikter og Øer



FOLKETINGET

Pause

Folketingets behandling af regeringens regional- og
landsdistriktspolitiske redegørelse 2024 (R 6)
Udvalget for Landdistrikter og Øer



FOLKETINGET

Debat med ministeren for byer og landdistrikter Morten Dahlin (V) og landdistriktsordførerne

Folketingets behandling af regeringens regional- og landsdistriktspolitiske redegørelse 2024 (R 6)
Udvalget for Landdistrikter og Øer



FOLKETINGET

Afrunding

Susie Jessen (DD), formand for Udvalget for
Landdistrikter og Øer

Folketingets behandling af regeringens regional- og
landsdistriktpolitiske redegørelse 2024 (R 6)
Udvalget for Landdistrikter og Øer