

# **REFERAT Udvalget for Regional Udvikling 2014-2017 d. 20-02-2017**

**Mødedato** Mandag d. 20. februar 2017 kl. 15:00

**Mødested** Danfoss A/S

**Mødedeltagere** Hans Winther, F, Simon Hempel-Jørgensen, A, Poul Andersen, A, Carsten Abild, V, Preben Friis-Hauge, V, Kristian Grønbæk Andersen, B, John Lohff, C (Fravær), Holger Gorm Petersen, D, Niels Erik Søndergaard, O, Karsten Uno Petersen, A, Bo Libergren, V

## Indholdsfortegnelse

|   |    |
|---|----|
| Besøg hos Danfoss A/S.....  | 3  |
| Afrapportering af uddannelsespuljeprojekter i 2016.....                 | 4  |
| Uddannelsesruter i Sydtrafiks område.....                               | 5  |
| Opsparet pulje i Sydtrafik.....   | 6  |
| Udfordringerne i FynBus.....  | 7  |
| Nærbane ved Esbjerg/Vestbanen.....                                      | 8  |
| Regionalisering af banedrift i Syddanmark.....                          | 10 |
| Ny Midtjysk Motorvej.....   | 12 |
| Omprioriteringsbidrag på budget 2018 for regional udvikling.....        | 13 |
| Strategic Transnational Cluster Cooperation - Northern Connections..... | 16 |
| Nyt fra trafikskaberne.....   | 18 |
| Eventuelt.....  | 19 |
| Næste møde.....   | 20 |

# Punkt 1: Besøg hos Danfoss A/S

17/103

## Resumé

Kim Christensen, præsident for Danfoss Global services, orienterer om Danfoss A/S og fortæller om hvilke styrker, muligheder og udfordringer, Danfoss A/S ser indenfor branchen.

Kim Christensen vil desuden pege på områder, hvor Region Syddanmark kan spille en rolle i forhold til at styrke vækst og udvikling.

Der vil være mulighed for spørgsmål og debat.

## Sagsfremstilling

### Danfoss A/S

Danfoss A/S er en familieejet virksomhed med hovedkvarter i Nordborg. Virksomheden blev grundlagt i 1933 af Mads Clausen. Danfoss A/S udvikler og producerer verdensførende produkter indenfor køling, opvarmning, drivkraft og motorkontrol. Danfoss A/S har 61 fabrikker i 20 lande, en omsætning på 34,4 mia. kr. og 23.400 medarbejdere, heraf 5.300 i Danmark.

### Vækstforums forretningsområde Energieffektive Teknologier

Forretningsområdet er kendetegnet af virksomheder, der arbejder indenfor kernekompetencerne elektronik, effektelektronik, mekatronik, hydraulik m.m. Branchen er stærkt repræsenteret i regionen, med Danfoss A/S som den helt store virksomhed, men også flere store og mellemstore virksomheder i Sønderborgområdet, som f.eks. Linak, Siemens Flow Instruments, Lodam og OJ Electronics. Branchen har stor eksportintensitet og forventer vækstrater på op til 10 – 15%.

Klyngeorganisationen CLEAN understøtter innovationssamarbejdet mellem virksomheder og øvrige aktører inden for forretningsområdets økosystem. Danfoss A/S har været stærkt engageret i etablering og konsolidering af først Lean Energy Cluster og siden CLEAN. Kim Christensen er formand for bestyrelsen i CLEAN.

### Centre for Industrial Electronics

En af de største udfordringer for branchen har gennem flere år været tiltrækning af kvalificeret arbejdskraft samt adgang til viden og/eller testfaciliteter.

En partnergruppe bestående af virksomhedsrepræsentanter (Danfoss A/S), SDU, Sønderborg Kommune, CLEAN og Region Syddanmark, er gået sammen om etablering af Centre for Industrial Electronics (arbejdstitel). Formålet med centret er, at etablere et unikt state-of-the-art europæisk forskningscenter, som kan give virksomheder indenfor branchen adgang til forskningsbaseret viden, udviklings- og testfaciliteter samt kvalificeret arbejdskraft.

Det forventes, at centrets etablering baseres på samfinansiering fra bl.a. virksomheder, fonde, EU-midler, SDU, Sønderborg Kommune og Region Syddanmark.

## Indstilling

Til orientering.

## Beslutning i Udvalget for Regional Udvikling den 20-02-2017

Til orientering.

John Lohff deltog ikke i sagens behandling.

## **Punkt 2: Afrapportering af uddannelsespuljeprojekter i 2016**

17/3948

### **Resumé**

Der er i 2016 afsluttet i alt 9 projekter med støtte fra regionens uddannelsespulje. Projekterne berører meget forskellige uddannelsesmæssige udfordringer og falder indenfor en bred vifte af mål og indsatsområder i Syddansk Uddannelsesaftales handlingsplaner.

### **Sagsfremstilling**

Der er i 2016 afsluttet i alt 9 projekter, som har modtaget støtte fra regionens uddannelsespulje. Projekterne er igangsat i perioden fra 2011 til 2015.

Hvert af de afsluttede uddannelsespuljeprojekter har skullet skabe effekt i forhold til en eller flere af de fire overordnede uddannelsespolitiske mål, som er beskrevet i den til hver tid gældende handlingsplan fra Syddansk Uddannelsesaftale. Disse mål er brede i karakter og handler i handlingsplanen for 2016-2017 om, at:

- 25% skal vælge EUD direkte efter 9. eller 10. klasse.
- 20% flere skal vælge en science uddannelse.
- 95% af en ungdomsårgang skal gennemføre en ungdomsuddannelse.
- 60% af en ungdomsårgang skal gennemføre en videregående uddannelse.

Der er til målene knyttet en række indsatsområder, som ændrer sig fra handlingsplan til handlingsplan. De afsluttede projekter falder således indenfor en bred vifte af indsatsområder i den nuværende handlingsplan såsom *forudsætningerne på plads, fokus på science samt flere og bedre faglærte.*

Projekterne arbejder med meget forskellige aktiviteter, målgrupper, løsninger og udfordringer indenfor de overordnede rammer fra handlingsplanerne. Dette er et resultat af, at de i deres udgangspunkt har skullet udvikle og afprøve lokale løsninger på regionens overordnede mål og indsatsområder.

Læring og viden fra de afsluttede projekter indgår på baggrund af opsamling og evaluering i Region Syddanmarks arbejde med kommende projekter og nye indsatsområder.

Det bemærkes, at projekter igangsat fra 2014 evalueres af en ekstern konsulent efter samme evalueringsmodel.

### **Indstilling**

Til orientering.

### **Beslutning i Udvalget for Regional Udvikling den 20-02-2017**

Til orientering.

John Lohff deltog ikke i sagens behandling.

### **Bilag**

Bilag - afrapportering af afsluttede uddannelsespuljeprojekter 2016

## **Punkt 3: Uddannelsesruter i Sydtrafiks område**

17/3889

### **Resumé**

I budgetaftalen for 2016 anmodedes Sydtrafik om ”at udarbejde forslag til udviklingsprojekt vedrørende uddannelsesruter for unge uddannelsesøgende med lang transporttid til uddannelsesinstitutionen. Region Syddanmark lægger vægt på, at projektet omfatter medvirken fra kommuner og uddannelsesinstitutioner. Projektet kan finansieres fra Region Syddanmarks opsparede tilskudsmidler i Sydtrafik”.

På udvalgets møde i november 2016, blev der bedt om at få forelagt en status for arbejdet med uddannelsesruter i Sydtrafiks område.

### **Sagsfremstilling**

Sydtrafik har beskrevet et projekt med henblik på at imødekomme Region Syddanmarks anmodning. Projektet er igangsat pr. 1. januar 2017 og er i første omgang planlagt til at løbe over et ½ år.

Projektbeskrivelsen er vedlagt.

Sydtrafik er aktuelt i gang med at synliggøre eksisterende kollektiv trafik til uddannelsesinstitutioner, dette sker i samarbejde med kommuner og uddannelsesinstitutioner.

Projektet skal i sidste ende resultere i forslag til supplerende tilbud (uddannelsesruter eller nye flextilbud). Det er ikke usandsynligt, at driftsudgiften til sådanne supplerende tilbud i løbet af en overskuelig årrække vil kunne anvende hele den opsparede pulje hos Sydtrafik.

En uddybende præsentation af Sydtrafiks ”Projekt uddannelsesruter” vil kunne ske på et kommende udvalgsmøde (sandsynligvis den 3. april 2017), hvor formænd og direktører i FynBus og Sydtrafik inviteres til en drøftelse med udvalget.

### **Indstilling**

Til orientering.

### **Beslutning i Udvalget for Regional Udvikling den 20-02-2017**

Til orientering.

John Lohff deltog ikke i sagens behandling.

### **Bilag**

Projekt uddannelsesruter - Projektidé uddannelsesruter - Region Syddanmark

## **Punkt 4: Opsparet pulje i Sydtrafik**

15/17173

### **Resumé**

På udvalgets møde den 13. december 2016, blev der fremsat ønske om at blive orienteret om, hvad den opsparede pulje i Sydtrafik skal bruges til.

### **Sagsfremstilling**

Puljen er ultimo 2015 på 50,3 mio. kr. (Regnskab 2016 og dermed tallet for ultimo 2016 er endnu ikke klart). Ifølge 3. budgetopfølgning 2016, forventes der brugt ca. 3 mio. kr. i 2016 og 3,4 mio. kr. i 2017. Dermed vil puljen ultimo 2017 forventes at være på ca. 44 mio. kr.

Som beskrevet i dagsordenspunktet om uddannelsesruter, vil det ikke være overraskende, hvis en væsentlig del af puljen vil kunne anvendes til at finansiere evt. supplerende nye uddannelsesruter.

Det bør bemærkes, at hvis langsigtet ubalance i finansieringen skal undgås, kan puljen kun anvendes til tidsafgrænsede initiativer. Der holdes kvartalsmæssige, administrative møder med Sydtrafik. Der er på disse møder ikke fremkommet ideer til anden anvendelse af puljens midler. De seneste større projekter, der er finansieret af midlerne, er Sydtrafiks ansættelse af to kundeambassadører samt sygehusruterne til Aabenraa fra henholdsvis Sønderborg og Haderslev.

### **Indstilling**

Til orientering.

### **Beslutning i Udvalget for Regional Udvikling den 20-02-2017**

Til orientering.

John Lohff deltog ikke i sagens behandling.

## **Punkt 5: Udfordringerne i FynBus**

17/685

### **Resumé**

I efteråret 2016 kom det frem, at driften af de regionale ruter på Fyn står overfor en ændret og mere udfordrende situation. Efter lang tid med stigende passagertal og udbud af de regionale ruter med et økonomisk set gunstigt resultat, betyder anlæggelsen af letbanen i Odense, at der opleves betydelige økonomiske udfordringer.

Udvalget har ønsket en nærmere orientering om situationen.

### **Sagsfremstilling**

Efter at anlægsarbejderne i forbindelse med letbanen i Odense er gået i gang, har FynBus konstateret et fald i passagertallet på forventeligt ca. 300.000 om året. Indtil juli-august 2016, lå passagertallet en anelse lavere end i 2015, men i de resterende måneder i 2016, har der kunnet konstateres et accelererende fald. Under forudsætning af, at passagertallet ikke falder yderligere, forventes derfor et fald på ca. 300.000 passagerer årligt – men det kan vise sig, at faldet bliver endnu større.

FynBus' forventning er derfor, at der i de kommende år vil være et årligt indtægtstab på ca. 3 mio. kr.

Økonomisk set forværres faldet i passagertallet af, at det med de besværlige kørselsforhold i Odense har været nødvendigt med ekstra kørsel på ca. 12.000 køreplantimer. Det betyder en ekstraudgift i størrelsesordenen 9 mio. kr. Det bemærkes, at de ekstra køreplantimer fx er søgt afbalanceret ved, at de regionale busser ikke længere standser ved de mindst benyttede stoppesteder i Odense. Men uanset at der betjenes færre stoppesteder og at ruteforløb tilpasses de muligheder der er i Odense, har det ikke været muligt at undgå et relativt højt ekstraforbrug af køreplantimer.

Det betyder, at i mellemregningen mellem Region Syddanmark og FynBus, forventes FynBus at være "bagud" med ca. 15 mio. kr. ved udgangen af 2016. Det medfører derfor, at der med henblik på at opnå balance i mellemregningen i 2020 skal findes en nettobesparelse på anslået 5,7 mio. kr. årligt – som minimum i anlægsperioden for letbanen. Det skal understreges, at denne nødvendige nettobesparelse skal findes oveni, at R-nettet stilles i bero.

Resultatet bliver altså, at det planlagte R-net må udsættes indtil videre, og derudover skal der findes en nettobesparelse, der svarer til 21 daglige dobbeltture.

### **Indstilling**

Til orientering.

### **Beslutning i Udvalget for Regional Udvikling den 20-02-2017**

Til orientering.

John Lohff deltog ikke i sagens behandling.

## Punkt 6: Nærbane ved Esbjerg/Vestbanen

17/3949

### Resumé

Udvalget efterspurgte på mødet den 16. januar 2017 en status for etablering af en nærbane ved Esbjerg.

Udvalget udtrykte på mødet den 13. december 2016 ønske om, at få forelagt en opdatering af valide, faktiske passagertal for Vestbanen.

Der gives en status for etablering af en nærbane ved Esbjerg og opdaterede passagertal for Vestbanen.

### Sagsfremstilling

Den 12. juni 2014 blev der indgået aftale mellem regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten om metro, letbane, nærbane og cykler. I forhold til Esbjerg Nærbane, omfattede aftalen tilskud til etablering af en ny station i Jerne samt en tekst om nærbanen:

”En nærbane ved Esbjerg vil kunne binde Vestbanen (Esbjerg-Varde-Nr.Nebel), og Bramming-Ribe sammen i et system med faste afgangstider i dagtimerne. Inden nærbanen kan anlægges, skal det nærmere undersøges, hvilke konsekvenser nærbanen vil have for den landsdækkende IC- og regionaltogetrafik, ligesom nødvendige anlægs- og driftsudgifter skal belyses. Desuden skal det belyses, hvordan lokalbanen til Nr. Nebel og nærbanedriften kan integreres. Parterne er enige om, at der afsættes 5 mio. kr. til et beslutningsgrundlag for nærbanen, og 26 mio. kr. til anlæg af en ny station i Jerne”.

Under forsæde af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, har der i en følgegruppe været arbejdet med Esbjerg Nærbane. Deltagerne er Esbjerg og Varde Kommuner, Sydtrafik, Vestbanen, Arriva, Banedanmark, DSB og Region Syddanmark.

Der er ved at blive udarbejdet en rapport, som endnu ikke har været forelagt gruppens medlemmer, men fra styrelsen er det bemærket, at ”*de foreløbige beregninger viser, at ingen af scenarierne kommer over de 4% i intern rente, som er grænsen for rentable projekter*”. Den færdige rapport vil blive sendt til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, som vil forberede den til forelæggelse for forligskredsen.

I undersøgelsen har Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen opdelt etableringen af Esbjerg Nærbane i etaper, således at der i fire etaper nås en situation, hvor der mellem Ribe og Oksbøl er sammenhængende tog i halvtimesdrift. Første etape er at integrere den nye Jerne Station i køreplanen. Dernæst omlægges den nuværende drift til en såkaldt ”stiv køreplan” med faste minuttal for alle afgang på alle stationer. Denne etape må dog afvente signalprogrammets gennemførelse på de aktuelle banestrækninger.

3. etape består i at øge antal tog mellem Esbjerg og Varde, således at der er tre tog, hvoraf de to (i etape 4) videreføres til Oksbøl i halvtimesdrift, og det tredje er et hurtigtog mod Skjern. Etape 3 omfatter ændringer, der kun vedrører Banedanmarks net, mens etape 4 kun omfatter ændringer på Vestbanen. Derved tydeliggøres det også, hvem der skal bære omkostningerne ved de foreslåede ændringer.

Etape 4, som altså kun omfatter Vestbanen, vil kræve regional finansiering. I de foreløbige beregninger vil etape 4 udløse endnu et togsæt samt en øget driftsudgift på ca. 6 mio. kr. årligt.

Som reaktion på bemærkningen om, at ”*de foreløbige beregninger viser, at ingen af scenarierne [etaperne] kommer over de 4% i intern rente, som er grænsen for rentable projekter*”, er der taget initiativ til en fælles henvendelse fra Esbjerg og Varde Kommuner, Sydtrafik, Vestbanen og Region Syddanmark til Transport-, Bygnings- og Boligminister Ole Birk Olesen. Henvendelsen er ikke færdigformuleret, men vil understrege behovet for, at Esbjerg Nærbane virkeliggøres.

#### *Vestbanens passagertal*

De følgende passagertal er fundet i Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens årlige statistik for privatbanerne. Statistikken bygger på privatbanernes egne oplysninger. Der er tal for hvert år siden 2008.

Det ses, at passagertallet har været stort set konstant, men med et mindre dyk i midten af perioden. Sammenlignes 2016 med 2008, har der været en samlet fremgang på 900 passagerer, dvs mindre end ½%.

Ses på samtlige privatbaner i Danmark, har passagerudviklingen i den samme periode (2008-2016) været på ca. 23%.

*Årligt antal passagerer på Vestbanen - 2008-2016*

| 2008    | 2009    | 2010    | 2011    | 2012    | 2013    | 2014    | 2015    | 2016    |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 251.600 | 238.400 | 237.950 | 227.886 | 248.878 | 227.838 | 250.000 | 270.325 | 252.500 |

**Indstilling**

Til orientering.

**Beslutning i Udvalget for Regional Udvikling den 20-02-2017**

Til orientering.

John Lohff deltog ikke i sagens behandling.

## Punkt 7: Regionalisering af banedrift i Syddanmark

14/45873

### Resumé

På udvalgets møde den 13. december 2016 blev der orienteret om forsøget i Nordjylland, hvor trafikløber- og driftsansvar for dele af den lokale togtrafik overdrages til trafikelskab og region. Udvalget ønskede muligheden belyst for en tilsvarende regionalisering i Syddanmark.

### Sagsfremstilling

I orienteringen om forsøget i Nordjylland blev der orienteret om en række forudsætninger, der tilsammen giver muligheden for lokal overtagelse af en del af togdriften. Der er dog især tre forudsætninger, som er centrale.

For det første er overtagelsen betinget af en aftale med staten om, at Nordjyske Jernbaner udfører den udvidede kørsel (og at Region Nordjylland overtager bestilleransvaret). Denne aftale bygger på en lovændring.

Dernæst indebærer overtagelsen af DSB's regionalkørsel i Nordjylland, at kørslen vil kunne afvikles med billigere og mere egnet materiel. DSB's Regionaltog Vest koster 75 kr. i tilskud pr. togkm. Nordjyske jernbaner modtager til sammenligning 28 kr. pr. togkm. Differencen i produktionsomkostninger betyder, at når Nordjyske Jernbaner overtager driften får de samtidig det beløb stillet til rådighed, som DSB indtil nu har brugt. Dermed tillader økonomien en markant udvidelse af kørslen.

Og endelig sker overtagelsen i Nordjylland i de yderste dele af banens netværk. DSB's tog udgår fra eller slutter i København. Skiftes der derfor til lettere materiel undervejs (som det vil ske i Nordjylland) vil det være uhensigtsmæssigt, at der igen skal skiftes tilbage til det tungere materiel. Dels vil det give passagererne flere skift og dels vil det ødelægge logistikken for de tungere fjerntog. I Nordjylland bevares enkelte DSB-tog, der kører helt til Frederikshavn, men i langt de fleste tilfælde skal man skifte, hvis man kommer fra syd og skal nord for Aalborg. Et sådant skifte kan accepteres en enkelt gang.

En tilsvarende situation ser man næppe i Syddanmark. Da der i Syddanmark ikke er et parallelt selskab til Nordjyske Jernbaner, der i givet fald ville kunne udvide sin drift og dermed stå for en regionaliseret drift, ville der være to muligheder: enten skal der oprettes et nyt syddansk selskab for jernbanedrift (regionaltogsdrift) eller også må driften skulle i udbud. Hidtidige erfaringer tyder dog på, at en regional udbyder kan få svært ved at opnå bedre priser i et udbud, end staten kan i deres udbud.

Arriva driver de midt- og vestjyske regionaltog, men her er tilskuddet allerede lavt (29 kr. pr. togkm), så der kan formentlig ikke frigøres økonomiske ressourcer, der kan anvendes til udvidet eller forbedret kørsel. Også på Fyn køres regionaltogene allerede med det noget lettere (og billigere) regionaltogsmateriel, hvor de nordjyske regionaltogsstrækninger modsætningsvis af DSB er blevet betjent med fjerntogsmateriel.

På Svendborgbanen er det næppe heller en anden driftsform, der kan løse problemerne, som har sin primære årsag i, at kapaciteten er udfordret af tre tog i timen i hver retning på en énsprettet bane. På Vestfyn vil mulighederne for at opretholde – og forbedre – regionaltogsdriften derimod være gode med en ny bane over Vestfyn. Men spørgsmålet vil stadig være, om en regionaliseret drift vil kunne føre til bedre og/eller billigere drift end den statslige drift.

Derimod er det en mulighed, at regionaltogsdriften på Fyn konkurrenceudsættes, når den nuværende kontrakt udløber i 2024.

Strækningen Kliplev – Sønderborg har visse fællestræk med den nordjyske strækning. Betjeningen af Sønderborg sker med IC- og IC Lyntog. Samtidig er der dog her et meget lavt passagertal. På de tre stationer på linjen mod Sønderborg (Kliplev, Gråsten og Sønderborg) er der tilsammen 545 daglige passagerer. Til sammenligning har de største stationer nord for Aalborg følgende passagertal: Brønderslev – 1364; Hjørring – 2330; Frederikshavn – 962. Det lave passagertal mod Sønderborg peger i retning af, at anvendelse af lettere materiel kunne overvejes. På den anden side vil et ekstra skift ikke være befordrende for et stigende passagertal. Udgangspunktet for at ændre til et selvstændigt togsystem samt investeringen i den nødvendige infrastruktur er næppe økonomisk attraktivt.

Endelig skal gøres opmærksom på, at der netop er indledt et statsligt analysearbejde (med bl.a. regionernes og trafikelskabernes deltagelse), hvor privatbanernes drift og vedligehold af infrastrukturen skal undersøges. Baggrunden er et forslag til Folketingsbeslutning (B90) om overdragelse af den regionale jernbaneinfrastruktur og ansvaret for den regionale jernbanedrift til staten.

## **Indstilling**

Til orientering.

## **Beslutning i Udvalget for Regional Udvikling den 20-02-2017**

Til orientering.

John Lohff deltog ikke i sagens behandling.

## **Punkt 8: Ny Midtjysk Motorvej**

17/3440

### **Resumé**

På udvalgets møde den 16. januar 2017, var der et orienteringspunkt om "Nye beslutningsgrundlag", herunder om beslutningen om at udføre VVM-redegørelse og forundersøgelse af en ny Midtjysk Motorvej. Udvalget ønskede en fornyet drøftelse af Midtjysk Motorvej.

### **Sagsfremstilling**

Den 14. december 2016 blev der indgået en bred politisk aftale om undersøgelse af nye store vejprojekter. Aftalen drejer sig bl.a. om en ny midtjysk motorvej (Hærvejsmotorvejen), hvor der er afsat midler til VVM-redegørelse for den sydlige del samt til en forundersøgelse af den nordlige del.

Der er i aftalen enighed om, at afsætte 40 mio. kr. til en VVM-undersøgelse af Give-Billund-E20-Haderslev, hvor en linjeføring hhv. øst og vest om Billund undersøges. Herudover afsættes 25 mio. kr. til en forundersøgelse af en nordlig korridor mellem Hobro-Viborg-Rute 15-Give med udgangspunkt i linjeføringskorridorer over hhv. Herning og tættere på Silkeborg.

Midt på året 2016 blev nye beregninger af en Midtjysk Motorvej offentliggjort. Heri var beregnet tre korridorer, heraf den ene i to varianter. Med den nye aftale, er der tilbage én korridor syd for Give (dog med alternativer henholdsvis øst og vest om Billund) samt to korridorer nord for Give (de tidligere A- og B-korridorer). Alternativet vest om Billund har til formål at undgå, at motorvejen føres gennem den følsomme Vejle Ådal. Det vil dog betyde en væsentlig omvejskørsel (hvis man ikke har ærinde i Billund) og vil stadig være tæt på naturfølsomme områder, bl.a. Randbøl Hede.

At korridor C samt den sydlige del af korridor B (herunder alternativet B+) bortfalder, betyder samtidig, at muligheden for aflastning af Vejlefjordbroen reduceres betydeligt.

### **Indstilling**

Til orientering.

### **Beslutning i Udvalget for Regional Udvikling den 20-02-2017**

Til orientering.

John Lohff deltog ikke i sagens behandling.

# Punkt 9: Omprioriteringsbidrag på budget 2018 for regional udvikling

16/39532

## Resumé

Af ”Aftale om regionernes økonomi for 2017” mellem regeringen og Danske Regioner fremgår, at de økonomiske rammer omfatter et omprioriteringsbidrag på 1 pct. på regional udvikling, der vil have konsekvenser for det samlede aktivitetsniveau og mulighederne for at igangsætte nye aktiviteter.

I budgetaftale 2017 for Region Syddanmark fremgår, at Udvalget for regional udvikling, Udvalget for miljø, jordforurening og råstoffer samt Udvalget for dansk-tysk samarbejde skal udarbejde et fælles oplæg til en model, der dels kan håndtere en videreførelse af det statslige omprioriteringsbidrag i 2018 og dels understøtte en klar profil på den regionale udviklingsindsats, herunder arbejdet med Det Gode Liv-strategien, som sætter retningen for den syddanske udviklingsindsats.

Oplæg til model og videre proces for håndtering af statsligt omprioriteringsbidrag på budgetseminar 2017 forelægges udvalget til godkendelse. En endelig godkendelse forudsætter godkendelse i Udvalget for Regional Udvikling, Udvalget for miljø, jordforurening og råstoffer og Udvalget for dansk-tysk samarbejde.

## Sagsfremstilling

Af ”Aftale om regionernes økonomi for 2017” mellem regeringen og Danske Regioner fremgår, at de økonomiske rammer omfatter et omprioriteringsbidrag på 1 pct. på regional udvikling.

I budgetaftale 2017 for Region Syddanmark fremgår, at udvalget for regional udvikling, udvalget for miljø, jordforurening og råstoffer samt udvalget for dansk-tysk samarbejde skal udarbejde et fælles oplæg til en model, der dels kan håndtere en videreførelse af det statslige omprioriteringsbidrag i 2018 og dels understøtte en klar profil på den regionale udviklingsindsats, herunder arbejdet med Det Gode Liv-strategien, som sætter retningen for den syddanske udviklingsindsats. Desuden indgår Region Syddanmarks pejlemærker som en del af fundamentet for regionens daglige arbejde med at udmønte strategien.

Opfølgningen på strategien er konkretiseret i handlingsplaner inden for uddannelse, kultur, gennem den fælles regionale og kommunale aktionsplan inklusive de byregionale udviklingsaftaler med de syddanske kommuner og på erhverv (vækstforum). Desuden afhænger strategiens indsatsspor ”grønne muligheder” (klima- og miljøområdet) af den opfølgende indsats, der er beskrevet nærmere i de lovbestemte fagstrategier; klimastrategien (Agenda 21), strategi for indsatsen over for jordforurening samt i råstofplanen. Det betyder, at mange aktiviteter i strategien er forankret hos andre aktører, og at regionsrådets rolle skal samtænkes med mange aktører i det regionale udviklingsfelt. Forslaget til budgetmodel indebærer, at der udvikles en ny budgetramme, der kan give regionsrådet bedre muligheder for at tage politiske initiativer, der kan give regionen en klar profil, og som kan forstærke og forbedre den syddanske indsats der er aftalt i strategien.

### Modellen

Modellen tager afsæt i en samlet, jævn reduktion på 2 pct. på tværs af alle bevillingsområder i regional udvikling, svarende til ca. 10,8 mio. kr. Heraf anvendes 1 pct. af det samlede budget til at indløse besparelsen i omprioriteringsbidraget, som vil have mærkbare konsekvenser for det samlede aktivitetsniveau og begrænse mulighederne for at igangsætte nye aktiviteter i årets løb. Som led i en skarpere prioritering frigøres den resterende 1 pct. til en ny politisk prioritering af aktiviteter, der kan give regionsrådet en stærkere profil i den regionale udviklingsindsats og kan have form af en udviklingspakke eller vækstpakke. Modellen kan dermed ses som et instrument i en fortsat dynamisk tilpasning af regionsrådets indsats og rolle i den regionale udvikling.

### Processen

På budgetseminaret i marts 2017 gennemføres en overordnet politisk prioritering inden for regional udviklings aktivitetsområder med afsæt i en 2 pct. reduktion af budgettet. Her afdækkes hvor regionsrådet ser stærke interesser og muligheder for at styrke indsatsen.

Til prioriteringen er der udarbejdet et oplæg, der indeholder en beskrivelse af modellen for håndtering af omprioriteringsbidraget (bilag 1), beskrivelser af de enkelte aktivitetsområder under regional udvikling (bilag 2) samt eksempler på indsatser fra Det Gode Liv-strategien (bilag 3). Aktivitetsområderne følger samme struktur som Det Gode Liv-strategien. Beskrivelserne gør det muligt at se hvert enkelt aktivitetsområde i sammenhæng med målsættet i Det Gode Liv-strategien og de tilhørende fagstrategier.

Regionsrådet peger herefter på, hvilke aktivitetsområder, der skal styrkes med midler fra den nye budgetramme. Ud fra regionsrådets prioritering på budgetseminaret, udarbejder administrationen et samlet forslag til, hvordan de politiske prioriteringer konkret kan udmøntes i ny aktivitet eller styrkelse af eksisterende aktivitet. Forslaget vil derefter indgå i og kunne forhandles politisk i budgetforhandlingerne.

Den overordnede proces er skitseret herunder:

| <b>Tid</b>       | <b>Aktivitet</b>                                       | <b>Indhold</b>  |
|------------------|--|---|
| 26. januar 2017  | Møde i udvalget for dansk-tysk samarbejde              | Politisk godkendelse af materialet til budgetseminaret  |
| 6. februar 2017  | Møde i udvalget for miljø, jordforurening og råstoffer |   |
| 20. februar 2017 | Møde i udvalget for Regional Udvikling                 |   |
| Marts 2017       | Regionsrådets budgetseminar                            | Regionsrådet gennemfører indikativ politisk prioritering af regional udviklings aktiviteter   |
| Juni 2017        | Økonomiforhandlinger med staten                        |   |
| Efterår 2017     | Regionens budgetforhandlinger                          | Administrationen har forud for forhandlingerne transfereret udmeldingerne fra budgetseminaret til et samlet forslag til en Vækstpakke el.lign. De politiske partier kan plukke i forslaget, tilføje egne nye forslag etc. |

Oplæg til model og videre proces for håndtering af statsligt omprioriteringsbidrag på budgetseminar 2017 forelægges udvalget til godkendelse. En endelig godkendelse forudsætter godkendelse i Udvalget for dansk-tysk samarbejde, i Udvalget for miljø, jordforurening og råstoffer den 6. februar og i Udvalget for Regional Udvikling den 20. februar.

## **Indstilling**

Det indstilles:

At udvalget godkender oplæg til model og videre proces for håndtering af statsligt omprioriteringsbidrag på budget 2018 for det regionale udviklingsområde.

### **Beslutning i Udvalget for dansk-tysk samarbejde den 26-01-2017**

Udvalget godkendte oplæg til model og videre proces for håndtering af statsligt omprioriteringsbidrag på budget 2018 for det regionale udviklingsområde.

Vibeke Sypli Enrum og Karsten Uno Petersen deltog ikke i sagens behandling.

### **Beslutning i Udvalget for miljø, jordforurening og råstoffer den 06-02-2017**

Udvalget godkendte oplæg til model og videre proces for håndtering af statsligt omprioriteringsbidrag på budget 2018 for det regionale udviklingsområde.

Ulrik Sand Larsen og Mette Bossen Linnert deltog ikke i sagens behandling.

### **Beslutning i Udvalget for Regional Udvikling den 20-02-2017**

Udvalget godkendte oplæg til model og videre proces for håndtering af statsligt omprioriteringsbidrag på budget 2018 for det regionale udviklingsområde.

John Lohff deltog ikke i sagens behandling.

## **Bilag**

Bilag 1 - Oplæg til budgetseminaret vedr. model for håndtering af omprioriteringsbidraget

Bilag 2 - Beskrivelse af aktivitetsområderne

Bilag 3 - Eksempler på indsatser fra Det Gode Liv-strategien

# Punkt 10: Strategic Transnational Cluster Cooperation - Northern Connections

15/26634

## Resumé

Regionsrådet besluttede den 29. marts 2016, at Region Syddanmark deltager, herunder evt. med deltagelse på politisk niveau, i Interreg Nordsø projektet "Strategic Transnational Cluster Cooperation - unlocking the potential for regional innovation".

Projektet modtog tilsagn om finansiering fra Interreg Nordsøen i september 2016. Projektet er et erhvervsprojekt med det overordnede mål at styrke rammebetingelserne for vækst via to overordnede indsatsler: At styrke klyngernes kompetencer samt at styrke den regionalpolitiske indsats vedr. klynge-samarbejde og innovation.

Den politiske involvering vil bl.a. omfatte to møder i projektperioden med deltagelse af politikere fra alle offentlige partnere. Her drøftes muligheder for samarbejde for, at styrke de lokale og regionale klima- og energiindsatser, som drivere for vækst samt at styrke klyngernes globale position.

Det første heldagsmøde med politisk deltagelse finder sted den 13. juli 2017 i forbindelse med næste partnernøde den 12.-14. juni 2017 i Aalborg. Det forventes at det andet og afsluttende møde finder sted i foråret 2020.

## Sagsfremstilling

Med udgangspunkt i Jyllandskorridorsamarbejdet, har Region Syddanmark sammen med 20 klyngeorganisationer og offentlige partnere, udviklet og modtaget tilsagn om finansiering fra Interreg Nordsøen af projektet "Strategic Transnational Cluster Cooperation - unlocking the potential for regional innovation".

Projektet er et erhvervsprojekt med det overordnede mål, at styrke rammebetingelserne for vækst via to overordnede indsatsler:

- At styrke klyngers kompetencer via internationalisering, innovation og kompetenceopbygning.
- At afdække muligheder for, at fremme klyngernes vilkår transnationalt og skabe grundlag for stærkere løsninger på fælles klima- og energiudfordringer gennem strategisk samarbejde på regionalpolitisk niveau samt klynge-samarbejder.

Parterne i Jyllandskorridorsamarbejdet havde som udgangspunkt et ønske om at indgå i projektet for at afdække om og hvordan et strategisk, politisk samarbejde kan styrke klyngernes rammebetingelser og betydning for virksomhedernes eksport. For at konkretisere projektet, er det faglige udgangspunkt samarbejdet mellem klynger inden for bæredygtig energi.

Projektet har både et kortere erhvervmæssigt sigte og et bredere og mere langsigtet samarbejde om forbedring af de regionale innovationssystemer.

Målet for indsatsen er, at udvikle langsigtede strategier og tilpasse rammebetingelserne i de regionale innovationssystemer, så de understøtter og tilskynder til tværnationalt klynge-samarbejde. Klyngerne vil i projektet få styrket det grænseoverskridende samarbejde samt øgede innovationskompetencer. I projektet vil regioner og byer desuden stille reelle udfordringer indenfor energiområdet til rådighed og via klyngerne invitere virksomhederne til at gennemføre konkrete udviklingsaktiviteter og komme med løsningsforslag. I samarbejde mellem byer/regioner og klyngeorganisationer, etableres et antal såkaldte living labs som platform for udvikling af nye og implementering af eksisterede løsninger.

Projektet består af fire faglige arbejdsplaner og to arbejdsplaner med henholdsvis projektledelse/administration og kommunikation. De fire faglige arbejdsplaner er: Viden/analyser, Udvikling af klyngeorganisationernes service, Politisk samarbejde og Living labs.

Arbejdsplanen om politisk samarbejde har som mål, at forbedre rammebetingelserne for virksomhedernes samarbejde i Nordsøregionen. I projektet afholdes der to møder i projektperioden på politisk niveau med deltagelse af politikere fra alle offentlige partnere. Her drøftes muligheder for samarbejde, for eksempel fælles indsats for, at få fjernet barrierer i forhold til klima- og energiindsatsen og klyngernes indsats overfor virksomhederne.

Det første heldagsmøde med politisk deltagelse finder sted den 13. juli 2017 i forbindelse med næste partnermøde den 12.-14. juni 2017 i Aalborg. Det forventes at det andet og afsluttende møde finder sted i foråret 2020.

Partnerne bag ansøgningen omfatter bl.a. Region Syddanmark (DK), Hamborg (D), Schleswig-Holstein (D), Region Midtjylland (DK), Region Nordjylland (DK), Aarhus kommune (DK), Aalborg kommune (DK), Oslo (NO), Groningen (NL), Alkmar (NL), Falkirk (SCT) samt en række erhvervsklynger fra de deltagende lande og Belgien. Fra Syddanmark deltager erhvervsklyngen CLEAN.

Projektet løber i godt tre år (november 2016 – april 2020) og har et samlet budget på knap 40 mio. kr. CLEAN's andel af det samlede budget er ca. 2,8 mio. kr., hvoraf 50% finansieres af Interreg Nordsøen. Den øvrige finansiering tilvejebringes dels af CLEAN selv, dels af tilskud fra regionsrådet på 0,7 mio. kr., efter indstilling fra Syddansk Vækstforum.

## **Indstilling**

Det indstilles:

At udvalget drøfter interesse for at deltage i projektets politiske aktiviteter.

At udvalget, afhængig af interessen, aftaler hvilket eller hvilke to udvalgsmedlemmer, som vil deltage i projektets politiske aktiviteter.

## **Beslutning i Udvalget for Regional Udvikling den 20-02-2017**

Udvalget aftalte, at Poul Andersen og Preben Friis-Hauge deltager i projektets politiske aktiviteter.

John Lohff deltog ikke i sagens behandling.

## **Punkt 11: Nyt fra trafikselskaberne**

17/103

**Beslutning i Udvalget for Regional Udvikling den 20-02-2017**

Intet.

John Lohff deltog ikke i sagens behandling.

## **Punkt 12: Eventuelt**

17/103

### **Beslutning i Udvalget for Regional Udvikling den 20-02-2017**

Formanden orienterede om henvendelse fra Taxa Fyn vedr. klausuler.

Rune Stig Mortensen oplyste, at Fyns Fremtid afholder en konference den 7. marts 2017. Indbydelsen sendes ud til udvalget.

John Lohff deltog ikke i sagens behandling.

## **Punkt 13: Næste møde**

17/103

### **Resumé**

Næste møde er mandag den 13. marts 2017 kl. 15.00. Der planlægges møde med A/S Storebælt.

### **Indstilling**

Til orientering.

### **Beslutning i Udvalget for Regional Udvikling den 20-02-2017**

Næste møde er mandag den 13. marts 2017 kl. 15.00. Der planlægges møde med A/S Storebælt.

John Lohff deltog ikke i sagens behandling.