

REFERAT Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde d. 23-03-2026

Mødedato Mandag d. 23. marts 2026 kl. 14:00

Mødested Mødelokale 1

Mødedeltagere Christian Wedell-Neergaard, Felex Pedersen, Susanne Lundvald, Dennis A. Jørgensen, Jan Hendeliowitz, Kathrine Monsrud Ekelund, Dorthe Adelsbech, Flemming Damgaard Larsen, Evan Lynnerup, Helle Laursen Petersen, Thomas Vesth

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Forslag fra Socialdemokratiet vedr undersøgelse af anvendelse af ikke-prioriteret batteritog.....	6
Beslutning om ladeinfrastruktur til batteritog på Østbanen.....	12
Beslutning om ekstra midler til forsøg med bedre opkobling til regionale rejsemål.....	18
Beslutning om justering af forsøg med shuttlebus til Slagelses Sygehus efter ændrede økonomiske forhold.....	23
Godkendelse af linjeføring for natbusser langs Odsherredbanen og Østbanen.....	29
Strategisk indsats for udviklingen på tværs af Femern Bælt.....	35
Aktuelle sager.....	40
Godkendelse af deltagelse ved møde i Udvalget for regional udvikling mandag den 23. marts 2026.....	44
Næste møde.....	47

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

EMN-2025-08798

Bilag

Bilag 1. Tids- og procesplan. Etablering af nyt institutionslandskab og EPX

Bilag 2. Notat om tids- og procesplanen for etableringen af det nye institutionslandskab og epX

1 (Åben) Godkendelse af dagsorden

Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde

Sags ID: EMN-2025-08798

Dok ID: 12417682

Resumé

-

Indstilling

-

Sagsfremstilling

-

Økonomi

-

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

Dagsordenen blev godkendt.

Fraværende

Kathrine Monsrud Ekelund

Medlem

Løsg
ænger

Dorthe Adelsbech

Medlem

(V)

Helle Laursen Petersen

Medlem

(I)

Thomas Vesth

Medlem

Løsg
ænger

Bilag

1. Bilag 1. Tids- og procesplan. Etablering af nyt institutionslandskab og EPX (DokID: 12762481 - EMN-2025-08798)

2. Bilag 2. Notat om tids- og procesplanen for etableringen af det nye institutionslandskab og epX (DokID: 12762482 - EMN-2025-08798)

Punkt 2: Forslag fra Socialdemokratiet vedr undersøgelse af anvendelse af ikke-prioriteret batteritog

EMN-2021-02617

2 (Åben) Forslag fra Socialdemokratiet vedr undersøgelse af anvendelse af ikke-prioriteret batteritog

Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde

Sags ID: EMN-2021-02617

Dok ID: 12670995

Resumé

Socialdemokratiet har stillet forslag om igangsættelse af ” Undersøgelse af anvendelse af ikke-prioriteret batteritog til direkte togforbindelse mellem Nykøbing Sjælland og Københavnsområdet”.

På denne baggrund forelægges udvalget sagen med henblik på beslutning om, hvorvidt den foreslåede undersøgelse skal igangsættes.

Indstilling

-

Sagen afgøres af Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde.

Sagsfremstilling

Indledning

Socialdemokratiet har fremsendt et forslag til igangsættelse af en undersøgelse.

Udvalget skal drøfte og tage stilling til det fremsendte forslag.

Medlemsforslag

Socialdemokratiet har den 26. januar 2026 fremsendt følgende medlemsforslag, som er indsat nedenfor;

”Undersøgelse af anvendelse af ikke-prioriteret batteritog til direkte togforbindelse mellem Nykøbing Sjælland og Københavnsområdet

Socialdemokratiet ønsker et punkt på næste udvalgsmøde.

Socialdemokratiet ønsker, at Udvalget for Regional Udvikling anmoder administrationen om – i samarbejde med Movia og Lokaltog – at undersøge mulighederne for, at det ene batteritog, som endnu ikke er politisk prioriteret til en konkret lokalbane, kan anvendes til at understøtte Region Sjællands politiske målsætninger om direkte togforbindelser mellem Nykøbing Sjælland og Københavnsområdet.

Undersøgelsen skal ske med henblik på at imødekomme de politiske intentioner i de to vedtagne mobiliserings- og trafikpolitiske beslutninger:

- *Sjælland baner vejen frem*
- *Region Sjællands gældende trafikplan*

Baggrund

Region Sjælland har indkøbt i alt 24 nye batteritog. De første 14 batteritog er prioriteret til betjening af Østbanen og Tølløsebanen. Senere er optionen på køb af yderligere 10 batteritog vedtaget, hvoraf 9 togsæt politisk er prioriteret til Odsherredbanen og Tølløsebanen.

Dermed resterer ét batteritog, som på nuværende tidspunkt ikke er politisk disponeret til en konkret lokalbane.

Region Sjælland og KKR Sjælland har med beslutningen Sjælland baner vejen frem samt den vedtagne trafikplan tilkendegivet et politisk ønske om at styrke sammenhængen mellem Nordvestsjælland og Københavnsområdet, herunder gennem direkte togforbindelser fra Nykøbing Sjælland.

De nyindkøbte batteritog er teknisk egnede til at understøtte denne dagsorden, idet de:

- kan køre både på batteri og på eksisterende køreledningsnet ejet af Banedanmark, og
- er godkendt til hastigheder på minimum 160 km/t, hvilket er en forudsætning for attraktiv regional togdrift mod hovedstadsområdet.

Formål med undersøgelsen

Undersøgelsen skal belyse, om og hvordan det ikke-prioriterede batteritog kan anvendes strategisk til:

- at etablere eller teste direkte togforbindelser mellem Nykøbing Sjælland og Københavnsområdet. Morgen- & eftermiddags tog (Myldretidstog).
- at styrke den kollektive trafik og regionale sammenhængskraft i Nordvestsjælland, og
- at realisere allerede vedtagne politiske målsætninger uden yderligere materielindkøb.

Undersøgelsen skal som minimum belyse

- Driftsmæssige muligheder og begrænsninger ved anvendelse af 1-2 batteritog til direkte togekørsel, inkl. set ud fra den samlede kapacitet af batteritog.
- Infrastrukturmæssige forhold, herunder samspil mellem batteridrift og kørestrømsnet
- Sammenhæng til eksisterende og planlagte togdriftskoncepter
- Økonomiske konsekvenser, herunder drift, vedligehold og eventuelle meromkostninger og indtægter
- Trafikale og passagermæssige effekter, herunder potentiale for øget kollektiv trafikandel
- Eventuelle behov for yderligere politiske beslutninger

Indstilling

Det indstilles, at Udvalget for Regional Udvikling godkender,

1. at administrationen igangsætter undersøgelsen i samarbejde med Movia og Lokaltog, og
2. at resultatet forelægges Udvalget og Regionsrådet med henblik på eventuel politisk stillingtagen til anvendelsen af det resterende batteritog primo 2026.”

Administrationens bemærkninger

Regionsrådet godkendte på mødet den 6. maj 2025 en fuld udnyttelse af en option i kontrakten for det tidligere besluttede indkøb af 14 batteritog til indkøb af yderligere 10 batteritog.

Den planlagte overgang til fuld batteridrift på Odsherredsbanen – samt udvidelsen til fuld batteridrift på både Østbanen og Tølløsebanen – krævede i alt 9 togsæt. Det 10. togsæt indgik derfor ikke i den oprindelige plan og skal disponeres efter en ny politisk beslutning.

Udgiften til selve indkøbet af det 10. togsæt indgår i den samlede vedtagne indkøbsøkonomi. Brugen af det 10. togsæt i drift skal derimod finansieres særskilt gennem passagerindtægter eller tilskud fra Region Sjælland.

Movia forventer, at de og Lokaltog skal bruge mindst 6 måneder på at foretage den ønskede undersøgelse.

Der forventes også et behov for ekstern bistand. Det vil være muligt at finansiere denne inden for rammerne af bufferpuljen i 2026.

Movia foreslår, at der ses bredere på anvendelsen af det 10. togsæt end alene på en direkte togbetjening fra Nykøbing Sjælland og Københavnsområdet.

De peger på en screening af blandt andet muligheden for timebetjening for Odsherredsbanen til Roskilde, halvtimes betjening af Grevinge og Ny Hagested på Odsherredsbanen samt på længere sigt etablering af kvartersdrift i dagtimerne mellem Køge og Roskilde på Østbanen, så begge Østbanens grene får direkte forbindelse til Roskilde. Dette kræver dog etablering af dobbeltspor mellem Køge og Køge Nord om hvilket staten har igangsat en undersøgelse.

Økonomi

Sagen er ikke forbundet med udgifter, der kræver særskilt stillingtagen.

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

Socialdemokratiets forslag blev drøftet.

Der blev stemt om de indstillinger, som Socialdemokratiet havde fremsat i sagsfremstillingen, henholdsvis:

- at administrationen igangsætter undersøgelsen i samarbejde med Movia og Lokaltog,
- at resultatet forelægges Udvalget og Regionsrådet med henblik på eventuel politisk stillingtagen til anvendelsen af det resterende batteritog primo 2026

For indstillingen stemte:

Felex Pedersen (A) – næstformand

Susanne Lundvald (A)

Dennis A. Jørgensen (A)

Jan Hendeliowitz (A)

Flemming Damgaard Larsen (V)

Evan Lynnerup (V)

Imod stemte:

Christian Wedell-Neergaard (C) – formand

Indstillingerne blev godkendt.

Fraværende

Kathrine Monsrud Ekelund

Medlem

Løsg
ænger

Dorthe Adelsbech

Medlem

(V)

Helle Laursen Petersen

Medlem

(I)

Thomas Vesth

Medlem

Løsg
ænger

Bilag

.

Punkt 3: Beslutning om ladeinfrastruktur til batteritog på Østbanen

EMN-2023-06781

Bilag

Indstillingsnotat bevilling ladeinfrastruktur Hårlev 17022026

Svar på spg fra Region Sjælland ladeinfrastruktur Hårlev 23022026

3 (Åben) Beslutning om ladeinfrastruktur til batteritog på Østbanen

Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde

Sags ID: EMN-2023-06781

Dok ID: 12676621

Resumé

Region Sjælland har tidligere godkendt indkøb af i alt 24 nye batteritog med tilhørende ladeinfrastruktur til regionens lokalbaner. De første 14 togsæt indsættes på Tølløsebanen og Østbanen. På Tølløsebanen kan man benytte eksisterende installationer på stationerne i Slagelse og Holbæk, men på Østbanen er det nødvendigt at etablere helt ny ladeinfrastruktur i Hårlev. Lokaltog der står for indkøbet og driften af lokalbanerne har haft hovedentreprisen på dette anlæg i udbud.

Regionsrådet og det forberedende regionsråd skal på det grundlag godkende igangsættelsen af den nødvendige lånefinansiering således at den nødvendige ladeinfrastruktur kan etableres.

Indstilling

Administrationen indstiller, at

1. Lokaltog igangsætter projekt til etablering af ladeinfrastruktur til batteritog på Hårlev station og depot med en samlet udgiftsramme på 240,6 mio. kr. i prisniveau 1. kvartal 2026
2. Region Sjælland etablerer en byggekredit til projektet med en ramme på 158 mio. kr. i prisniveau 2026
3. administrationen bemyndiges til at forhandle og godkende de endelige vilkår for byggekreditten inden for rammerne af Region Sjællands regulativ for finansielle aktiviteter

Sagen afgøres af Regionsrådet.

Sagen skal efterfølgende forelægges til godkendelse i det forberedende regionsråd for Region Østdanmark.

Sagsfremstilling

Baggrund og indledning

Anskaffelsen af de første 14 batteritog med tilhørende ladeinfrastruktur samt nødvendig lånegaranti og lån indgår i budgetaftale for 2024 af 4. september 2023. Regionsrådet godkendte på møde den 24. september 2024 indkøbet af de 14 nye batteritog til erstatning for gamle udtjente dieseldrevne IC-2 togsæt til indsættelse på Østbanen og Tølløsebanen.

Der er således principielt taget stilling til anskaffelsen af den nødvendige ladeinfrastruktur.

Den konkrete anskaffelse af den nødvendige ladeinfrastruktur og den konkrete lånefinansiering af denne skal nu endelig godkendes.

Tidsplanen for idriftsættelse af de indkøbte 14 batteritog hviler på, at indkøbet af den nødvendige ladeinfrastruktur sker nu. En udsættelse af godkendelsen indebærer en risiko for, at idriftsættelsen af batteritogene må udskydes.

Ved godkendelsen af indkøbet af de 14 nye batteritog indgik, at investeringen i den nødvendige og dertil hørende ladeinfrastruktur lånefinansieres over 40 år, og at den årlige finansieringsudgift skønnedes at ligge i intervallet fra 3 mio. kr. til 8 mio. kr. Finansieringsudgiften forventes nu at blive på ca. 6 mio. kr. årligt.

Anskaffelsen af togsættene er i gang, og lokaltog har indgået kontrakt med en togleverandør med forventet levering hen over årsskiftet 2028 - 2029.

Det har vist sig, at der er den nødvendige ladeinfrastruktur på Tølløsebanen i Holbæk og Slagelse, og at det kun er nødvendigt med nyanlæg til Østbanen i Hårlev.

Hovedentreprisen for etableringen af den nødvendige ladeinfrastruktur i Hårlev har nu været i udbud og er klar til underskrift af Lokaltog, og der er mere klarhed over projektets samlede økonomi. Projektet skal derfor politisk godkendes til igangsættelse hos Lokaltog, som vil være ansvarlig for projektets gennemførelse.

Projektet lånefinansieres af Region Sjælland og etableringen af en nødvendig byggekredit skal godkendes.

Projektets udbud, tidsplan og økonomi er nærmere beskrevet i to notater fra Lokaltog, som er *vedlagt*.

Økonomi og garantistillelse

Projektets samlede økonomi udgør 240,6 mio. kr. i prisniveau 1. kvartal 2026. Betalingerne vil løbende blive indeksreguleret ud fra dette niveau. I dette beløb er inkluderet anlægsreserve og usikkerhedstillæg på i alt 33,1 mio. kr.

Det seneste overslag fra Lokaltog på den nødvendige ladeinfrastruktur i Hårlev har lydt på 201 mio. kr. De 240,6 mio. kr. svarer derfor til en stigning på 37,6 mio. kr. på anlægsdelen. Lokaltog angiver, at stigningen skyldes, at udbuddet af hovedentreprisen blev dyrere end forventet. Der blev modtaget tilbud fra 3 leverandører. Dertil kommer udgifter til togbusser i anlægsperioden på estimeret 2,0 mio. kr.

Region Sjælland modtager et statsligt tilskud til projektet på samlet 83,4 mio. kr. i prisniveau 2025, som også løbende indeksreguleres. Region Sjælland lånefinansierer det resterende beløb skønnet til ca. 158 mio. kr. i 2026 priser svarende til årlige finansieringsudgiften på ca. 6 mio. kr. Det præcise tal vil afhænge af de realiserede indeksreguleringer.

Region Sjælland kan efter Lånebekendtgørelsen for regionerne optage lån til investeringer i lokalbanerne. I henhold til Region Sjællands kompetenceregler skal beslutning om lånoptagelsen træffes af Regionsrådet, mens hjemtagelsen af lånene gennemføres af administrationen inden for rammerne af Regionens "Regulativ for finansielle aktiviteter". På grund af fusionen mellem Region Sjælland og Region Hovedstaden behandles sagen ligeledes i det forberedende forretningsudvalg samt det forberedende regionsråd.

Der etableres en byggekredit under projektets gennemførelse, som ved afslutning af projektet, erstattes af en endelig langsigtet finansiering. En byggekredit svarer til en kassekredit. En byggekredit har variabel rente, og der betales ikke nogen ydelse i anlægsperioden. Byggekreditten etableres med en ramme på op til 158 mio. kr. Den aktuelle rente er på knap 2 %.

Ændret behandlingsplan i Region Sjælland

Region Sjælland har sammen med Movia og Lokaltog arbejdet ud fra en fælles tidsplan, der byggede på, at det forberedende regionsråd for Region Østdanmark kunne behandle og godkende sagen på møde den 17. marts 2026.

Det har efterfølgende vist sig, at den korrekte behandlingsplan er, at det nuværende regionsråd for Region Sjælland først skal behandle sagen og først derefter det forberedende regionsråd for Region Østdanmark. Dette kan først ske på møde den 21. april 2026.

Dette indebærer en forsinkelse af sagen og en udskydelse af Lokaltogs kontraktindgåelse med en hovedentreprenør på projektet på omkring en måned.

Lokaltog vurderer, at det udbudsretsligt kan håndteres, men at det indebærer en risiko for en tilsvarende forsinkelse af etableringen af ladeinfrastrukturen på en måned eller lidt mere f.eks. på grund af fabrikslukninger i ferieperioder. I værste fald kan det få betydning for idriftsættelsestidspunktet af de nye batteritog.

Lokaltog tilkendegiver, at de i forbindelse med kontraktforhandlingen med hovedleverandøren vil arbejde aktivt for, at der ikke sker udsættelse af tidspunkt for idriftsættelse.

Lokaltog og Movia forventer, at kontraktforhandlingen er færdig i anden halvdel af april 2026 med en ny tidsplan. Denne vil foreligge inden kontraktunderskrivelse.

Kvalitetssikring af valg af Ladeinfrastruktur samt økonomi

Projektet er det første af sin art hos Lokaltog i forbindelse med teknologiskiftet, som indsættelse af batteritog medfører. Dette krævede derfor også en særlig kvalitetssikring, både af projektets og af økonomi.

Kvalitetssikringen har blandt andet omfattet:

- Drøftelser mellem Lokaltog, rådgivere, Movia og andre aktører såsom Energinet og CERIUS om korrekt dimensionering af projektet. Både for at sikre kapacitetsbehovet ved den politisk besluttede køreplan på Østbanen og i forhold til den allerede tilgængelige kørestrømsforsyning på Banedanmarks stationer i Køge og Roskilde.
- Vidensdeling med Midtjyske Jernbaner og Banedanmark om erfaringer fra projekter i Vestjylland.
- Grundig gennemgang af ladeprojektet i Hårlev med togleverandøren Stadler (efterår 2024) med fokus på ladetid, robusthed og redundans, herunder ved strømsvigt.
- Dialog med Trafikstyrelsen forud for endelig projektbeskrivelse og budget (forår 2025) med faglig og kritisk gennemgang af behov og kapacitet i forhold til køreplanen.
- Undersøgelse af billigere alternativer i dialog mellem Lokaltog og Movia. Konklusionen er, at alternativerne ikke kunne sikre gennemførelse af den politisk besluttede køreplan.

Movias samlede vurdering er, at projektet er grundigt kvalitetssikret med inddragelse af erfarne eksterne rådgivere. Det planlagte ladeanlæg vurderes at være nødvendigt for at sikre stabil og robust batteritogsdrift på Østbanen, og der er dermed ikke identificeret elementer, der kan undværes for at reducere prisen.

Administrationens bemærkninger

Udgiften til etablering af ladeinfrastrukturen indgår i regionens planlægning og indregnet i den langsigtede økonomi for Regional Udvikling.

I forhold til stigningen i udgiften til projektet fra de estimerede 201 mio. kr. til 240,6 mio. kr. har den økonomiske usikkerhed i nogen grad været kendt. Både pga. usikkerheden omkring tilskuddets størrelse fra staten og fordi der fortsat kun er få sammenlignelige udbudsresultater på markedet. Stigningen i udgiften resulterer i en forventet årlig udgift på 6 mio. kr. I forhold til den hidtidige langsigtede økonomiske plan for kollektiv trafik medfører udbudsresultatet en fordyrelse på ca. 1,5 mio. kr. af de årlige udgifter til låneudgifter fra omkring 2029.

Der er i processen foretaget omfangsrig kvalitetssikring og Movia vurderer, at prisen på det vundne bud afspejler den nuværende markedspris. Et genudbud risikerer at fordyre projektet og vil forsinke idriftsættelse af batteritogene. I det lys er administrationens vurdering, at udgiftsstigningen ikke ændrer den langsigtede økonomi på kollektiv trafik markant og vil kunne indeholdes i den økonomiske ramme.

Økonomi

Lånefinansiering af ca. 158 mio. kr. til etablering af ladeinfrastruktur over 40 år resulterer i en forventet årlig udgift på 6 mio. kr. i 2026 priser. Udgifterne til lånefinansieringen starter 2029.

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

1. Anbefalet
2. Anbefalet
3. Anbefalet

Udvalget bemærker dog overordnet, at der bør anmodes om, at forligskredsen drøfter prisreguleringen, således at tilskuddet afspejler markedsprisen.

Fraværende

Kathrine Monsrud Ekelund	Medlem	Løsg ænger
Dorthe Adelsbech	Medlem	(V)
Helle Laursen Petersen	Medlem	(I)
Thomas Vesth	Medlem	Løsg ænger

Bilag

1. Indstillingsnotat bevilling ladeinfrastruktur Hårlev 17022026 (DokID: 12703994 - EMN-2023-06781)
2. Svar på spg fra Region Sjælland ladeinfrastruktur Hårlev 23022026 (DokID: 12717839 - EMN-2023-06781)

Punkt 4: Beslutning om ekstra midler til forsøg med bedre opkobling til regionale rejsemål.

PRJ-2025-00064

4 (Åben) Beslutning om ekstra midler til forsøg med bedre opkobling til regionale rejsemål.

Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde

Sags ID: PRJ-2025-00064

Dok ID: 12709871

Resumé

Udvalget har udmøntet 5. mio. kr. afsat i budgetaftalen for 2026 til arbejdet med trafikplanen. Der er blandt andet udmøntet midler til forsøg med forlængelse af 460R (Slagelse-Ringsted) til campusområder i både Slagelse og Ringsted. Forsøget har dog vist sig at kræve to ekstra busser i stedet for en enkelt. Forsøget vil derfor koste 0,5 mio. kr. mere end først estimeret.

Udvalget skal beslutte om forsøget kun skal forlænges i enten Slagelse eller Ringsted, eller om der skal udmøntes yderligere 0,5 mio. kr. fra bufferpuljen i 2026.

Indstilling

Administrationen indstiller at:

- der udmøntes yderligere 0,5 mio. kr. til forsøget med forlængelse af buslinje 460R til campusområderne i Slagelse og Ringsted.
- merudgiften finansieres af bufferpuljen i 2026.

Sagen afgøres af Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde

Sagsfremstilling

Forsøg med bedre opkobling til regionale rejsemål

I trafikplanen peges der på, at linjeforlængelser til regionale rejsemål kan bidrage til, at flere passagerer får direkte rejsemuligheder og generere flere passagerer i den kollektive trafik. Udvalget besluttede på udvalgsmødet den 21. oktober 2025 at udmønte 5 mio. kr. afsat i budgetaftalen for 2026 til arbejdet med trafikplanen, herunder 2,4 mio. kr. til et 2-årigt driftsforsøg om bedre opkobling til regionale rejsemål.

Forsøget forlænger buslinje 460R i begge ender (Slagelse – Ringsted) og buslinje 420 i Slagelse (Slagelse –Holbæk) til uddannelsesinstitutioner, som er prioriteret regionale rejsemål.

Forsøget vil være om morgenen og om eftermiddagen, for at give unge til uddannelse bedre tilgængelighed til campusområderne. Forsøget sættes i gang ved køreplansskiftet den 28. juni 2026.

Movia har tidligere estimeret, at et forsøg med forlængelse af linje 420 vil koste ca. 0,2 mio. kr. årligt, mens forlængelsen af linje 460R er vurderet til ca. 1,0 mio. kr. årligt. Det har imidlertid vist sig, at forudsætningerne for forsøget med linje 460R ikke holder, hvilket udfoldes nedenfor.

Forsøg på 460R

Movias skitse køreplan som lå til grund for første dimensionering af forsøget viste, at forlængelsen

af linje 460R kun krævede én yderligere driftsbuss. En nærmere konkretisering af køreplanen har imidlertid nu vist, at det kræver to driftsbusser før 460R kan nå at betjene campusområder i både Slagelse og i Ringsted, hvilket giver en merudgift på i alt 0,5 mio. kr.

Alternativt skal linjen kun forlænges i enten Ringsted eller Slagelse. Administrationen anbefaler i så fald, at bussen forlænges i Ringsted. Det vil sikre at vi får testen potentialet for forlængelse flere steder i geografien, da forsøget med linje 420 vil komme uddannelsesinstitutionerne i Slagelses til gode.

Driftsudgifterne pr. bus i forsøget er dog blevet lavere end først forudsat. Forsøget er planlagt til at blive gennemført over to år – fra juni 2026 til juni 2028. Midtvejs i perioden, i juni 2027, overgår linje 460R til en ny kontrakt med elbusser, hvor driftsudgifterne er lavere end i den nuværende kontrakt.

Det betyder, at udgiften til forsøget i det andet år bliver lavere end først antaget. Udgiften i det første år er beregnet til 1,0 mio. kr., mens udgiften i det andet år falder til 0,4 mio. kr. pr. bus.

Samlet økonomi

Hvis forsøget udvides til at omfatte to driftsbusser, så begge campusområder kan betjenes, vil de samlede udgifter udgøre 1,6 mio. kr. i år ét og 0,9 mio. kr. i år to – i alt 2,5 mio. kr. i forsøgsperioden. Det skal ses i forhold til de 2,0 mio. kr., der oprindeligt er afsat til forsøget med linje 460R.

Udvalget kan derfor vælge enten kun at forlænge linjen i den ene ende og dermed reducere udgiften med 0,6 mio. kr., eller at tilføre yderligere 0,5 mio. kr. for at gennemføre forsøget i fuldt omfang, så begge campusområder i både Slagelse og Ringsted fortsat betjenes.

Administrationens vurdering

Administrationens anbefaling er, at det oprindelige forsøg fastholdes, og at den resterende finansiering på 0,5 mio. kr. tilvejebringes via bufferpuljen i 2026. Formålet med forsøget er at afklare, om direkte adgang til uddannelsesinstitutionerne via de store R-linjer kan øge passagertallene. For at opnå det bedst mulige erfaringsgrundlag anbefaler administrationen, at forsøget gennemføres i sit fulde omfang over hele den toårige periode.

Såfremt udvalget i stedet vælger kun at forlænge linjen i enten Ringsted eller Slagelse, anbefaler administrationen, at de sparede midler anvendes til at forlænge forsøgsperioden.

Økonomi

Fastholdes forsøget i sin oprindelige form forøges udgiften med 0,5 mio. kr. Finansiering på 0,5 mio. kr. kan tilvejebringes via bufferpuljen i 2026.

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

1. Godkendt
2. Godkendt

Fraværende

Kathrine Monsrud Ekelund

Medlem

Løsg
ænger

Dorthe Adelsbech

Medlem

(V)

Helle Laursen Petersen

Medlem

(I)

Thomas Vesth

Medlem

Løsg
ænger

Bilag

.

Punkt 5: Beslutning om justering af forsøg med shuttlebus til Slagelses Sygehus efter ændrede økonomiske forudsætninger

PRJ-2025-00061

5 (Åben) Beslutning om justering af forsøg med shuttlebus til Slagelse Sygehus efter ændrede økonomiske forudsætninger

Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde

Sags ID: PRJ-2025-00061

Dok ID: 12736576

Resumé

Udvalget har den 12. marts 2024 anbefalet et forsøg med shuttlebus ved Slagelse sygehus. De estimerede kontraktpriser og passagertal har dog vist sig ikke at holde. Det betyder, at forsøget har opbrugt sin økonomiske ramme allerede til august 2026, efter lidt over et års kørsel.

Udvalget skal tage stilling til, om forsøget skal stoppes i august, eller om og i hvilken form det skal køre forsøgsperioden ud. Den merudgift, som en videreførelse vil medføre, kan afholdes inden for puljens samlede budget.

Indstilling

Administrationen indstiller, at;

- køreplanen for shuttlebussen til Slagelse sygehus nedjusteres til kun at køre fra kl. 6-18 på hverdage.
- merudgiften på 0,9 mio. kr. finansieres ved en omfordeling af midlerne i 13 mio. kr. puljen.

Sagen afgøres af Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde.

Sagsfremstilling

Baggrund

Regionsrådet besluttede den 5. december 2023 at bevilge 13 mio. kr. fra bufferpuljen til en partnerskabsindsats sammen med kommunerne og Movia.

Det overordnede formål med indsatsen var at skaffe flere passagerer til den kollektive trafik samt udvikle nye kollektive mobilitetsløsninger, særlig i landområderne.

Forretningsudvalget vedtog den 19. marts 2024, hvilke fire indsatsområder, der skulle prioriteres midler til indenfor partnerskabsindsatsen.

Forsøgene opstartede i sommeren 2025.

Et af de i alt fire forsøg var en shuttlebus mellem Slagelse Sygehus og Slagelse Station.

Shuttlebus mellem Slagelse Sygehus og Slagelse Station

Konceptet skal teste om shuttlebusser til og fra større virksomheder kan give et løft i antallet af passagerer og forbedre oplevelsen af den kollektive trafik.

I Slagelse kører shuttlebussen i loop mellem stationen og sygehuset, og kører med halvtimesdrift alle dage frem til midnat. Sammen med kommunens bybus, giver det 4 afgang i timen i dagtimerne og 3 afgang i timen aften-/weekend mellem station og sygehus.

Shuttlebussen startede med at køre søndag den 29. juni 2025 og forsøgsperioden var planlagt til 1,5 år.

Forsøget var estimeret af Movia til 4,2 mio. kr. for halvandet år. Efter igangsættelse af forsøget, har Movia orienteret regionen om, at de konkrete kontraktpriser overstiger de oprindelige estimater.

Desuden er passagertallet lavere end estimeret. Det betyder at forsøget har opbrugt midlerne allerede til august 2026, efter lidt over et års kørsel. Hvis forsøget skal køre hele den planlagte forsøgsperiode, betyder det en forventet yderligere omkostning på 1,6 mio. kr. De forøgede omkostninger vil kunne afholdes indenfor den samlede ramme for 13 mio. puljen, da de øvrige indsatser samlet har haft mindre omkostninger end estimeret.

Udvalget skal beslutte, om forsøget skal stoppes i august, eller køre forsøgsperioden ud med en evt. indsnævret køreplan.

Resultater indtil videre

Linjen har omkring 1.000 påstigere om ugen, hvilket svarer til 4-5 påstigere pr. tur og i alt omkring 50.000 påstigere pr. år. Det oprindelige estimat lød på 100.000 påstigere.

Passagererne benytter primært shuttlebussen på hverdage mellem kl. 6 og 18, mens antallet om aftenen og i weekenden ligger på omkring det halve.

På strækningen, hvor der både køre shuttlebus og en kommunal bybus, er det samlede passagertal steget mere, end hvad de passagerer, der benytter shuttlebussen kan forklare. Det viser, at shuttlebussen også har skabt øget passagergrundlag for bybuslinjen, og samlet er passagertallet på strækningen vokset med 35 %. Denne udvikling svarer til det generelle mønster, man ser, når linjer opgraderes til R-net-standard.

Der er ved start af forsøget kørt oplysningskampagner både i de øvrige bybusser i Slagelse samt på hospitals informationsskærme. Hvis udvalget vælger at forsætte forsøget, vil der blive gennemført endnu en kampagne til sommer.

Shuttlebussen vil blive endeligt evalueret efter endt forsøgsperiode, og erfaringerne deles med kommunerne i regionen. Evalueringen vil blandt andet indeholde input fra personale på hospitalet, som har benyttet bussen.

Beslutning om forsættelse eller afbrydelse af forsøg med shuttlebus.

Administrationen peger på tre muligheder for Shuttlebussen

1) *Afbrydelse af forsøget august 2026*

Forsøget har ikke genereret det forventede passagergrundlag, og der vurderes ikke at være udsigt til væsentlig passagervækst eller ny læring i de sidste fire måneder, hvis forsøget fortsætter i sin nuværende form. Ved et stop i august vil forsøget kunne gennemføres inden for den afsatte økonomi. De passagerer, der i dag benytter shuttlebussen, vil herefter skulle benytte bybussen i stedet. Passagerne på strækningen vil opleve en 50 % reduceret frekvens.

2) *Fortsættelse af forsøget til og med december 2026.*

Hvis forsøget skal forsætte i sin nuværende form, vil det betyde en øget omkostning på 1,6

mio. kr. Medarbejdere og besøgende til hospitalet vil kunne anvende det høje serviceniveau hele den annoncerede forsøgsperiode ud. Derudover giver det Slagelse Kommune bedre mulighed for at tilpasse deres egen kørsel ved køreplansskiftet i december, da de ikke vil kunne nå at justere deres drift allerede til august.

3) *Justering af køreplanen fra 28. juni frem til december 2026.*

For at få så meget viden om shuttlebusser og passagertal som muligt, kan køreplanen allerede ændres ved køreplansskiftet den 28. juni 2026 og her skære aften og weekendkørslen fra. Det vil reducere meromkostningen på 1,6 mio. kr. til 0,9 mio. kr. Det vil samtidig give mulighed for at undersøge, hvordan en mere fokuseret kørsel inden for normal arbejdstid vil påvirke passagertallet.

De forøgede omkostninger vil kunne afholdes indenfor de allerede afsatte midler i 13 mio. puljen. Det gælder både ved justering af forsøget og ved forsættelse af forsøget uændret.

Administrationens vurdering

Shuttlebussens omkostning er særlig høje grundet den korte forsøgsperiode, da Movia ikke har kunne udbyde opgaven på samme måde som med den faste kørsel.

Det vil sige, at hvis en kommune eller regionen vil køre shuttlebus som en fast del af det kollektive tilbud, vil bussen have en væsentlig bedre rentabilitet. Dog vurderer administrationen, at 1,6 mio. kr. i yderligere omkostning er for stort i forhold til det erfaringsudbytte forsøget forventes at give de afsluttende måneder.

Administrationen anbefaler derfor den tredje mulighed, hvor forsøget ændres til en nedjusteret køreplan med kørsel kun i hverdage fra kl. 6 til kl. 18. Det vil betyde, at de rejsende til og fra Slagelse Sygehus har mulighed for at bruge bussen forsøgsperioden ud, dog med et mindre serviceniveau.

Samtidig vil det være muligt i evalueringen, at få passagerernes vurdering af de to forskellige køreplaner samt at se, om en nedjustering har væsentlig betydning for passagertallet på linjen og på den samlede passagermængde på strækningen.

Økonomi

Sagen er ikke forbundet med udgifter, der kræver særskilt stillingtagen, da en eventuel merudgift til forsøget kan findes inden for den samlede ramme.

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

1. Godkendt
2. Godkendt

Fraværende

Kathrine Monsrud Ekelund

Medlem

Løsg
ænger

Dorthe Adelsbech

Medlem

(V)

Helle Laursen Petersen

Medlem

(I)

Thomas Vesth

Medlem

Løsg
ænger

Bilag

.

Punkt 6: Godkendelse af linjeføring for natbusser langs Odsherredbanen og Østbanen

PRJ-2025-00065

Bilag

Bilag 1 Linjeføring Østbanen

Bilag 2 Linjeføring Odsherredsbanen

6 (Åben) Godkendelse af linjeføring for natbusser langs Odsherredbanen og Østbanen

Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde

Sags ID: PRJ-2025-00065

Dok ID: 12713305

Resumé

Udvalget har besluttet at indsætte natbusser som alternativ til togdriften på Odsherredbanen og Østbanen frem til, at banebetjeningen skal opstarte hhv. december 2027 og sommeren 2029. Busdriften starter den 28. juni 2026. Udvalget skal godkende linjeføringen for natbusser langs de to baner, herunder hvorvidt Grevinge Station skal betjenes.

Indstilling

Administrationen indstiller, at;

1. forslag til linjeføring for natbus langs Østbanen godkendes
2. forslag til linjeføring for natbus langs Odsherredbanen godkendes herunder, at Grevinge Station ikke betjenes.

Sagen afgøres af Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv transport og internationalt samarbejde

Sagsfremstilling

Udvalget besluttede på mødet den 21. oktober 2025 at bevilge midler fra bufferpulje i 2025 til at indsætte natbusser som alternativ til togdriften på Østbanen og Odsherredbanen i den periode, hvor der endnu ikke er tilstrækkeligt antal lokoførere til at opstarte natbetjeningen på banerne. Natbusserne sættes i drift ved køreplansskiftet den 28. juni 2026.

For begge linjer gælder det, at der ikke alle steder kan køres parallelt med banen. Movia har udarbejdet et forslag til linjeføring for natbussen, der sikrer, at begge linjeføringer dækker så meget så muligt uden at have alt for store omvejskørsler.

Der er skabt mulighed for at stige af og på ved alle eksisterende busstoppesteder, der ligger langs natbuslinjen. Desuden oprettes der nye alternative stoppesteder for at betjene lokalområderne bedst muligt. Administrationen og Movia har primo 2026 afholdt møder med kommunerne om forslaget til linjeføringerne.

Natbusser langs Østbanen

Der kan oprettes natbetjening langs Østbanen inden for den afsatte økonomiske ramme ved at oprette tre separate natbuslinjer med timesdrift. I Køge vil der være mulighed for at skifte mellem de tre linjer.

Linje 970N Roskilde-Køge: Kører via Gadstrup, Havdrup, Lille Skensved og Ølby stationer. Turen fra Roskilde til Køge tager 48 min.

Linje 971N Køge-Faxe Ladeplads: Kører via Hårlev Station og Faxe Bystation. Der oprettes nye stoppesteder på Køgevej ved Karise og ved Værløse landsby i Faxe kommune. Turen fra Køge til Faxe Ladeplads tager 62 min.

Linje 972N Køge-Rødvig: Kører via Strøby Egede og Store Heddinge Station. Turen fra Køge til Rødvig tager 42 min.

Linjerne er planlagt, så der køres ad den mest direkte vej mellem de større stationer. Linjeføringen kan ses på bilag 1, der er *vedlagt*.

Vejforløbet syd for Køge betyder, at nogle af de mindste standsningssteder på Østbanen ikke vil kunne betjenes direkte af natbusserne, herunder Egøje, Vallø, Grubberholm og Himlingøje. I Valløby vil stoppestedet være tættere på byen end stationen. Borgerne i Egøje vil have 1,5 km til landevejen, borgerne i Himlingøje ca. 2,5 km, mens den mindste station Grubberholm ligger helt op til 4 km fra landevejen. Busbetjening af disse stationer vil øge rejsetiden for passagerer til og fra Klippinge, Store Heddinge og Rødvig, og desuden betyde af Strøby Egede ikke betjenes.

Movia forventer at størstedelen af passagererne vil komme fra Rødvig, Store Heddinge, Klippinge, Hårlev, Strøby Egede, Karise og Faxe.

Roskilde Kommune har ønsket at natbussen kører ind via Vor Frue i stedet for at blive på Køgevej. Faxe Kommune har ønsket at bussen skal køre via Karise Station i stedet for Karise Kirke. Køreplanen er dog desværre så stram, at der ikke er mulighed for at imødekomme ønskerne, uden at gå på kompromis med timesdriften.

Natbusser langs Odsherredbanen

Natbetjeningen langs Odsherredsbanen kan etableres ved at operette en ny natbuslinje 951N som kører direkte mellem de større standsningssteder langs banen.

Det vil være muligt at stige af og på, ved alle de eksisterende stoppesteder der i dag ligger på bussens linjeføringen. Der oprettes desuden nye stoppesteder, for at sikre betjening (fra landevejen) af Ny Hagested og Gislinge, hvor toget i dag standers. Turen fra Holbæk til Nykøbing Sjælland vil tage 1 time og 20 min.

Holbæk Kommune har udtrykt bekymring for, at passagererne skal krydse landevejen, når betjeningen af Ny Hagested og Gislinge sker fra stoppestederne på hovedvejen. Bussen har imidlertid ikke mulighed for at vende inde i byerne. Stoppestederne ved landevejen er derfor den mest hensigtsmæssige løsning for at kunne betjene områderne. Passagerer, der ankommer fra Holbæk, vil desuden ikke skulle krydse vejen ved afstigning. Administrationen er i dialog med Holbæk Kommune om mulige tiltag, der kan forbedre forholdene.

Grevinge Station kan betjenes, men dette vil betyde en øget køretid på ca. 5 minutter for de øvrige passagerer. Bussen ville i så fald køre ind til Grevinge Station og videre op til Vig Station ad Holbækvej. Det vil betyde at blandt andet stoppestedet ved Odsherred Campus i Asnæs og den Rytmske Højskole syd for Vig ikke vil blive betjent. Movia anbefaler derfor ikke at betjene Grevinge Station. Odsherred Kommune har heller ikke ønsket, at der laves omvejskørsel til Grevinge.

Linjeføringen kan ses på bilag 2, der er *vedlagt*.

Udvalget skal beslutte, hvorvidt Grevinge Station skal betjenes. Det er forventet, at der vil være mange ture til Grevinge, hvor der ikke vil være påstigere. Der er ca. 5 km fra Grevinge Station til Asnæs Station, der vil være nærmeste stoppested for borgerne i Grevinge.

Administrationens vurdering

Administrationen anbefaler, at Movias forslag til linjeføringer som beskrevet i sagen godkendes.

Løsningen sikrer, at særligt de unge og øvrige passagerer allerede nu får gavn af natdrift med den bedst mulige betjening, indtil natbetjeningen kan ske på banerne.

Økonomi

Sagen er ikke forbundet med udgifter, der kræver særskilt stillingtagen.

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

1. Godkendt
2. Anden indstilling kom til afstemning. Indstillingen ordlyd: forslag til linjeføring for natbus langs Odsherredsbanen godkendes herunder, at Grevinge Station ikke betjenes

For indstillingen var:

Christian Wedell-Neergaard (C) – formand

Imod indstilling var:

Felex Pedersen (A) – Næstformand

Susanne Lundvald (A)

Dennis A. Jørgensen (A)

Jan Hendeliowitz (A)

Flemming Damgaard Larsen (V)

Evan Lynnerup (V)

Et flertal I udvalget ønskede, at forslaget til linjeføring for natbussen langs Odsherredbanen godkendes, under forudsætning af at linjeføringen også omfatter Grevinge Station.

Fraværende

Kathrine Monsrud Ekelund

Medlem

Løsg
ænger

Dorthe Adelsbech

Medlem

(V)

Helle Laursen Petersen

Medlem

(I)

Thomas Vesth

Medlem

Løsg
ænger

Bilag

1. Bilag 1 Linjeføring Østbanen (DokID: 12744827 - PRJ-2025-00065)
2. Bilag 2 Linjeføring Odsherredsbanen (DokID: 12744801 - PRJ-2025-00065)

Punkt 7: Strategisk indsats for udviklingen på tværs af Femern Bælt

EMN-2026-02362

7 (Åben) Strategisk indsats for udviklingen på tværs af Femern Bælt

Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde

Sags ID: EMN-2026-02362

Dok ID: 12720796

Resumé

Med budgetaftalen for 2026 har Regionsrådet afsat 1 mio. kr. til en strategisk indsats, der skal udarbejde en helhedsorienteret plan for vækst og udvikling omkring Femern Bælt. Indsatsen skal med baggrund i de erfaringer og resultater, der er opnået i Region Sjælland, sikre en stærkere national forankring af udviklingsarbejdet ift. Femern Bælt og tilvejebringe finansiering til initiativer, der i endnu højere grad kan udnytte potentialerne ved forbindelsen. Udvalget forelægger de videre spor for indsatsen.

Indstilling

Administrationen indstiller, at udvalget godkender de foreslåede spor i indsatsen.

Sagen afgøres af Udvalget for Regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde.

Sagsfremstilling

Med budgetaftalen for 2026 besluttede aftaleparterne at afsætte 1 mio. kr. i 2026 til en strategisk indsats ift. Femern Bælt. Indsatsen skal føre til udarbejdelsen af en helhedsorienteret plan for vækst og udvikling i Femern regionen, der kan sikre en stærkere national forankring og midler til det videre arbejde. Kompetencen til den endelige udmøntning af projektmidlerne blev med Regionsrådets budgetaftale delegeret til Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde.

Region Sjællands indsats på området

I 2021 fik Region Sjælland sammen med Erhvervshus Sjælland kortlagt, at den faste forbindelse over Femern Bælt alt andet lige vil give et samfundsøkonomisk afkast på 1 mia. kr. i Region Sjælland ved åbningen. Ambitionen med indsatsen i budgetaftalen er at skabe grundlag for et øget afkast af forbindelsen til gavn for både den grænsenære geografi og nationalt.

I Region Sjælland har regionsrådet igennem de årlige budgetaftaler løbende politisk prioriteret investeringer i udviklingen af det grænseregionale samarbejde omkring Femern Bælt for at øge potentialerne ved den faste forbindelse.

Midlerne er bl.a. brugt til medfinansiering af en række Interreg-projekter, hvor der har deltaget aktører fra Nordtyskland og Region Sjælland. Projekterne har bl.a. styrket den regionale udvikling inden for uddannelse, kultur og mobiliteten til gavn for borgerne på tværs af Femern Bælt. Samtidig har indsatserne udbygget samarbejdet mellem private og offentlige aktører mellem den østdanske og nordtyske geografi.

Region Sjælland har derudover styrket det politiske samarbejde på tværs af Femern Bælt. Både i regi af det dansk-tyske Interreg-program og med "Fælleserklæringen om samarbejde mellem delstat Slesvig-Holsten og Region Sjælland". Fælleserklæringen indeholder en række fælles

prioriterede indsats og er en del af det fundament, som fælles indsats har bygget videre på. En udløber af aftalen er udover fælles projekter, at der er skabt et tæt samarbejde om at forberede lokale mobilitetsløsninger på tværs af Femern Bælt, der bl.a. har deltagelse af det danske transportministerium, som undersøger muligheden for at etablere lokale tog mellem Lübeck og Nykøbing F.

Konsolidering af potentialerne ved den faste Femern-forbindelse

Med sundhedsreformen er regionernes opgaveportefølje tilpasset. Regionerne kan fremadrettet deltage i og medfinansiere grænseoverskridende samarbejder, som ligger inden for en smallere opgaveportefølje, og Region Østdanmark kan desuden deltage i og medfinansiere grænseoverskridende samarbejder på kulturområdet. Der vil som konsekvens af opgaveændringerne også ske en varig reduktion af rammen til regionale udviklingsopgaver, der er fuldt indfaset fra 2027.

Indsatsen i budgetaftalen for 2026 har som mål at lave en samlet vækst- og udviklingsplan for området, der kan sikre en videreførelse af indsatserne gennem en bredere regional og national forankring, og som bygger ovenpå de resultater og erfaringer, som Region Sjælland allerede har opnået. Indsatsen skal bl.a. sikre forøget finansiering til skalering af indsats, der understøtter øget vækst og udvikling, og som kan bidrage til at skabe øget samfundsøkonomisk afkast af forbindelsen.

De videre spor i arbejdet med indsatsen fra budgetaftalen for 2026

På udvalgsrådet den 21. oktober 2025 godkendte udvalget en overordnet ramme for indsatsen, som bl.a. skulle adressere mobilitet, arbejdsmarked og uddannelse på tværs af grænsen. Der var samtidig opbakning til en fælles interessevaretagelsesindsats, der skal sikre tiltrækning af nationale og/eller EU-midler, som skal styrke den eksisterende indsats.

Inden for denne ramme foreslås det, at indsatsen tilrettelægges i to hovedspor:

- Udarbejdelse af vækst- og udviklingsplan for Femern regionen
- En national interessevaretagelsesindsats med afsæt i vækst- og udviklingsplanen

Vækst- og udviklingsplanen skal identificere de potentialer, der bedst kan øge det samfundsøkonomiske afkast af den faste forbindelse på tværs af Femern Bælt. Planen kan fx beskrive, hvordan yderligere investeringer kan føre til vækst i arbejdspladser, øget mobilitet mv. Planen skal sikre, at vi passerer en ny milepæl ved fx at sætte tal på, hvad der kan opnås ved investering af midler i konkrete indsats. Planen skal bygge ovenpå tidligere indsats og inddrage og engagere både danske og tyske aktører.

Udviklingsplanen skal danne grundlag for en national interessevaretagelse, der kan sikre national finansiering til realisering af planen. Målet er at sikre midler til indsatsen på Finanslov 2028. Dette skal nås gennem en systematisk interessevaretagelsesindsats i 2026.

Indsatsen kan afsluttes med en event fx på Christiansborg inden udgangen af november 2026, som kan medvirke til at skabe øget synlighed om potentialerne ved Femern forbindelsen og sikre politisk ejerskab til udviklingsplanen på nationalt niveau.

Analysen forelægges udvalget på udvalgsrådet 16. september 2026 sammen med oplæg til videre plan for interessevaretagelse.

Økonomi

Sagen er ikke forbundet med udgifter, der kræver særskilt stillingtagen.

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

1. Godkendt.

Fraværende

Kathrine Monsrud Ekelund

Medlem

Løsg
ænger

Dorthe Adelsbech

Medlem

(V)

Helle Laursen Petersen

Medlem

(I)

Thomas Vesth

Medlem

Løsg
ænger

Bilag

.

Punkt 8: Aktuelle sager

EMN-2025-08798

Bilag

Bilag 1. Tids- og procesplan. Etablering af nyt institutionslandskab og EPX

Bilag 2. Notat om tids- og procesplanen for etableringen af det nye institutionslandskab og epX

8 (Åben) Aktuelle sager

Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde

Sags ID: EMN-2025-08798

Dok ID: 12417687

Resumé

-

Indstilling

-

Sagsfremstilling

Nyt institutionslandskab på uddannelsesområdet

I 2025 indgik regeringen en aftale med Socialistisk Folkeparti og Dansk Folkeparti om at oprette en ny erhvervs- og professionsrettet gymnasieuddannelse (epx). Aftalen betyder en større ændring af institutionslandskabet for ungdomsuddannelser og almen voksenuddannelse.

Med reformen får regionerne en central rolle i arbejdet med at sikre et bæredygtigt og sammenhængende institutionslandskab i Region Østdanmark. Regionerne skal skabe dialog med institutionerne og drive processen fremad. På baggrund af disse dialoger skal Regionsrådet i Region Østdanmark vedtage en samlet anbefaling for, hvor de fremtidige udbud skal placeres. Anbefalingen skal sendes til Børne- og Undervisningsministeriet i 1. kvartal 2027.

Styrelsen for Undervisning og Kvalitet (STUK) afholdt i februar 2026 lanceringsmøder. Her blev regionerne og alle berørte institutioner præsenteret for de statslige rammer for processen. Møderne markerede samtidig starten på regionernes arbejde frem mod 2027. Processen er vist i den vedlagte tids- og procesplan i *vedhæftede bilag 1*, hvor det også fremgår, hvornår der er behov for politisk behandling. En mere detaljeret beskrivelse findes i *vedhæftede bilag 2*.

Materialet blev også præsenteret på dagsordenen til det forberedende forretningsudvalg (FFU) den 10. marts 2026 under Meddelelser.

Det forberedende udvalg for regional udvikling (FRU) behandler forslaget til tids- og procesplan på sit møde i april.

-

Økonomi

-

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

.

Fraværende

Kathrine Monsrud Ekelund

Medlem

Løsg
ænger

Dorthe Adelsbech

Medlem

(V)

Helle Laursen Petersen

Medlem

(I)

Thomas Vesth

Medlem

Løsg
ænger

Bilag

1. Bilag 1. Tids- og procesplan. Etablering af nyt institutionslandskab og EPX (DokID: 12762481 - EMN-2025-08798)

2. Bilag 2. Notat om tids- og procesplanen for etableringen af det nye institutionslandskab og epX (DokID: 12762482 - EMN-2025-08798)

Punkt 9: Godkendelse af deltagelse ved møde i Udvalget for regional udvikling mandag den 23. marts 2026

EMN-2025-08798

9 (Åben) Godkendelse af deltagelse ved møde i Udvalget for regional udvikling mandag den 23. marts 2026

Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde

Sags ID: EMN-2025-08798

Dok ID: 12417706

Resumé

-

Indstilling

-

Sagsfremstilling

-

Økonomi

-

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

.

Fraværende

Kathrine Monsrud Ekelund

Medlem

Løsg
ænger

Dorthe Adelsbech

Medlem

(V)

Helle Laursen Petersen

Medlem

(I)

Thomas Vesth

Medlem

Løsg
ænger

Bilag

.

Punkt 10: Næste møde

EMN-2025-08798

10 (Åben) Næste møde

Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde

Sags ID: EMN-2025-08798

Dok ID: 12417689

Resumé

Næste møde i udvalget er planlagt til den 21. maj 2026.

Indstilling

-

Sagsfremstilling

-

Økonomi

-

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

Næste møde i udvalget afholdes den 21. maj 2026.

Fraværende

Kathrine Monsrud Ekelund

Medlem

Løsg
ænger

Dorthe Adelsbech

Medlem

(V)

Helle Laursen Petersen

Medlem

(I)

Thomas Vesth

Medlem

Løsg
ænger

Bilag

.

