

REFERAT Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde d. 24-06-2025

Mødedato Tirsdag d. 24. juni 2025 kl. 13:00

Mødested Mødelokale 1

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Temadrøftelse om placering af lyntogstop på fjerntogsforbindelsen til Hamborg.....	5
Ny Trafikplan 2025 2 behandling.....	10
Beslutning om permanentgørelse af 102As linjeføring over Tureby Station.....	15
Beslutning om den fremtidige linjeføring for linje 420 mellem Holbæk og Slagelse.....	19
Forslag om omlægning af 620R mellem Næstved og Præstø.....	24
Status på Østbanen køreplan og sporrenovering.....	27
Beslutning om bevilling af udmøntningsmidler til Den Tilgængelige Erhvervsskole.....	31
Status på elevfordeling til ungdomsuddannelser.....	34
Drøftelse af Landdistrikternes Fællesråd.....	38
Aktuelle sager.....	41
Godkendelse af deltagelse ved møde i Udvalget for regional udvikling tirsdag den 24. juni 2025.....	44
Næste møde.....	46

1 (Åben) Godkendelse af dagsorden

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

Sags ID: EMN-2024-10015

Dok ID: 11928863

Resumé

.

Indstilling

.

Sagsfremstilling

.

Økonomi

.

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

Dagsordenen blev godkendt.

Fraværende

Dorthe Adelsbech

Medlem

(V)

Bilag

.

2 (Åben) Temadrøftelse om placering af lyntogstop på fjerntogsforbindelsen til Hamborg

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

Sags ID: EMN-2025-00974

Dok ID: 12158357

Resumé

Med det fælles trafikindspil "Sjælland baner vejen frem" har Regionsrådet og KKR Sjælland vedtaget en ambition om, at fjerntogsbetjeningen skal omfatte minimum 2 stop i Region Sjælland på Femernforbindelsen mellem København og Hamborg. En analyse af potentialerne ved hver af de forskellige stopmuligheder er nu udarbejdet. På baggrund af resultaterne fra analysen, skal KKR Sjælland og Region Sjælland træffe beslutning om, hvor de vurderer, at der bør etableres stop i Region Sjælland geografien. Analysen er udarbejdet af SYSTRA, der vil fremlægge resultaterne på mødet og udvalget skal have sin første og indledende drøftelse.

Indstilling

Administrationen indstiller, at udvalget drøfter sagen, herunder de 2 nedenstående scenarier for fjerntogsstop på lyntogs fjernforbindelsen København-Hamborg.

- Scenarie 1: Fjerntogsstop ved Ringsted og Nykøbing Falster
- Scenarie 2: Fjerntogsstop ved Næstved og Nykøbing Falster.

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

Sagsfremstilling

Med det fælles trafikindspil "Sjælland baner vejen frem" har Regionsrådet og KKR Sjælland vedtaget en ambition om, at fjerntogsbetjeningen skal omfatte minimum 2 stop i Region Sjælland på Femernforbindelsen mellem København og Hamborg.

KKR Sjælland og Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde har henholdsvis den 19. november 2024 og den 10. december 2024 besluttet at igangsætte en analyse af potentialet ved de forskellige stopmuligheder i Region Sjælland på fjerntogsforbindelsen.

Kriterierne, der er lagt til grund for analysen, blev godkendt af KKR Sjælland og efterfølgende udvalget hhv. den 5. februar 2025 og den 11. marts 2025.

KKR Sjælland og Region Sjælland skal nu drøfte, hvor de vurderer, at der bør etableres stop i Region Sjælland geografien. Formålet er at skabe grundlaget for en stærk interessevaretagelse, der kan være med til at påvirke standsningsmønstret på kommende fjerntogsforbindelser. Analysen er udarbejdet af SYSTRA, der vil fremlægge resultaterne på mødet.

Sagen er drøftet i KKR Sjælland den 18. juni. SYSTRA fremlagde resultaterne for analysen, og KKR Sjælland tog herefter den første politiske drøftelse af sagen. Det blev besluttet at sagen genoptages den 2. september. Udvalget vil ligeledes få forelagt sagen igen den 2. september om eftermiddagen efter KKR Sjællands behandling.

Kriterierne

Der er vurderet på stop i Køge Nord, Ringsted, Næstved, Vordingborg, Nykøbing Falster og Rødby. Der er herudfra vurderet 3 scenarier med de ønskede 2 stop i Region Sjælland.

Hvert potentielt stop og scenarie vurderes ud fra, hvor godt de opfylder tre hovedkriterier. Hvert kriterie består af et antal indikatorer eller delkriterier, som der konkret vurderes på. Kriterierne er:

- **Fælles regional betydning**

Kriteriet afspejler, hvor stor betydning et fjerntogstop i de to stationsbyer har for hele Region Sjælland, og er baseret på oplandsanalyser. Kriteriet er vurderet ud fra to indikatorer for tilgængelighed til den aktuelle station med henholdsvis tog og bil.

- **Vækst og udvikling**

Kriteriet består af 3 delkriterier: Arbejdskraftpotentialt (fra Tyskland), Turisme (fra Tyskland) og erhvervslivets tilgængelighed (til Tyskland).

Arbejdskraftpotentialt er vurderet ud fra, hvilket opland der er muligt at nå, samt en vurdering af potentialt for at kunne udnytte denne arbejdskraft. Ved turisme er det vigtigt at notere, at turister der kommer med tog, er en relativ lille gruppe, og ofte vil bestå af endags- og weekendturister. Desuden vurderes de at ville gå efter udflugtsmål tæt på stationerne og/eller med nem tilgængelighed med kollektiv trafik. Erhvervslivets tilgængelighed har haft fokus på videns erhverv, som forventes at have mest nytte af gode togforbindelser til Tyskland.

- **Pendling og tilgængelighed**

Kriteriet vurderes ud fra to indikatorer: Fjerntogsstopets betydning for mulighederne for pendling med tog til/og fra København, samt betydning for passagertallet.

Scenarier for to stop

Scenarierne er udvalgt efter en screening af fjerntogsstop på de seks stationer (Køge Nord, Ringsted, Næstved, Vordingborg, Nykøbing Falster og Rødby).

På baggrund af analysen og stationernes indbyrdes beliggenhed har rådgiver SYSTRA i samarbejde med administrationen ud fra en samlet afvejning af mulige kombinationer valgt at gennemføre 3 scenarieberegninger med to fjerntogsstop på Sjælland og øerne.

1. Stop i Ringsted og Nykøbing Falster
2. Stop i Næstved og Nykøbing Falster
3. Stop i Næstved og Rødby.

Hovedkonklusioner opridses nedenfor, mens de uddybende vurderinger af de tre scenarier kan læses i analysen, der er *vedlagt* som bilag.

- **Fælles regional betydning**

Scenariet med stop i Ringsted og Nykøbing Falster giver den største 'tilgængelighed med tog' for det øvrige Sjælland til fjerntoget til og fra Tyskland. Tages der også hensyn til 'biltilgængeligheden', har et stop i Næstved og Nykøbing den største tilgængelighed.

- **Vækst og udvikling**

Med afsæt i en maksimal pendlingstid med fjerntoget på 60 minutter hver vej peger delkriteriet 'arbejdskraftopland' på fjerntogsstop i Næstved og Rødby. Her skal det bemærkes, at der er relativt få arbejdspladser nær den kommende station i Rødby, om end et stort potentiale, da Rødbys beliggenhed giver en rækkevidde til Lübeck med den fastsatte rejsetid. Delkriteriet 'turisme' peger på stop i Næstved og Nykøbing bl.a. på grund af, at Guldborgsund Kommune har markant flere overnatninger fra tyske turister.

- **Pendling og tilgængelighed**

Scenariet med stop i Næstved og Rødby giver den største relative besparelse i 'pendlingstid' til København, medens den største 'passagervækst' opnås ved fjerntogsstop i Næstved og Nykøbing Falster.

Samlet vurdering

Efter en samlet vurdering af og pointgivning til scenarierne med afsæt i de tre kriterier klarer scenariet med stop i Næstved og Nykøbing Falster sig bedst. Scenariet med stop i Ringsted og Nykøbing Falster klarer sig næstbedst. Scenarie 3 med stop i Næstved og Rødby vurderes mindre attraktivt.

Scenarie med stop i Næstved og Nykøbing Falster vil reelt komme flest til gode i Region Sjælland på grund af pendling til København og Tyskland samt i forhold til turisme fra Tyskland og erhvervslivets behov for gode forbindelser til Tyskland. Det bemærkes dog, at et stop i Ringsted givet vil være nemmere at nå med tog, bus eller bil for borgere og virksomheder fra en større del af nordlige og vestlige kommuner – dog med længere rejsetid end den, der er lagt til grund i analysen. Samtidig giver Ringsteds beliggenhed direkte forbindelse til det øvrige Danmark i vest-øst og nord-syd.

Vurdering af den enkelte station

De enkelte stationer er også vurderet ud fra kriterierne. Resultaterne er opsummeret i bilag 4 i analysen og hele resultatet findes i vedlagte notat "6 mulige stop". Samlet set scorer Nykøbing Falster bedst.

Næstved og Nykøbing Falster klarer sig bedst i forhold til arbejdsopland. Nykøbing F. (Guldborgsund) har flest tyske overnatninger og en relativ høj beskæftigelse indenfor turisme. I forhold til erhvervslivets tilgængelighed har Næstved bedst nytte af forbindelsen til Tyskland, men forskellen er meget lille kommunerne i mellem.

Stop i Køge Nord eller Ringsted giver den største tilgængelighed med tog fra andre stationsbyer til fjerntoget til Tyskland pga. deres centrale placering i regionen. Jo længere syd fjerntoget standser jo mindre tilgængelighed, er der for det øvrige Sjælland. Nykøbing F. klarer sig bedst i den samlede vurdering af rejsetidsgevinst og passagervækst.

Den videre proces

Sagen genoptages den 2. september til fornyet behandling i både KKR Sjælland og i Udvalget for Regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde.

Alt afhængig af resultaterne af de politiske behandlinger forelægges efterfølgende bud på den videre interessevaretagelse for KKR Sjælland og Region Sjælland.

Formandskaberne for KKR Sjælland og for Udvalget vil blive inddraget, hvis der ikke bliver opnået enighed.

Økonomi

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

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

Sten Hansen, seniorkonsulent fra SYSTRA Danmark, deltog under punktet, hvor han fremlagde en analyse af mulige placeringer af stoppesteder for fjerntogsforbindelsen.

Scenarierne blev drøftet.

Der blev rejst en række spørgsmål, de vil blive belyst, når sagen drøftes igen på udvalgets næste møde, der finder sted den 2. september 2025.

Fraværende

Dorthe Adelsbech

Medlem

(V)

Bilag

1. Analyse af scenarier (DokID: 12216632 - EMN-2025-00974)
2. Notat_vurdering af de 6 mulige stop (DokID: 12179641 - EMN-2025-00974)

3 (Åben) Ny Trafikplan 2025 2 behandling

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

Sags ID: EMN-2024-08467

Dok ID: 12171933

Resumé

I Budgetaftalen for 2025 indgår, at der skal udarbejdes en langsigtet plan for udvikling af den regionale kollektive trafik. I dette indgår i udarbejdelsen af en ny Trafikplan 2025 for den regionale kollektive trafik. Trafikplanen skal danne udgangspunkt for den fremtidige regionale trafikbetjening. Den nye trafikplan har været forberedt i Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde.

Indstilling

Administrationen indstiller, forslag til ny Trafikplan 2025 godkendes.

Sagen afgøres af Regionsrådet

Sagsfremstilling

Indledning og baggrund

I Budgetaftalen for 2025 indgår, at der skal udarbejdes en langsigtet plan for udvikling af den regionale kollektive trafik.

Dette udmøntes i udarbejdelsen af en ny Trafikplan 2025 og en langsigtet økonomisk plan for den kollektive trafik.

Regionsrådet godkendte på mødet den 4. november 2024 at opstarte dette arbejde og forretningsudvalget godkendte på mødet den 17. december 2024 en tids- og procesplan for arbejdet. *Vedlagt.*

Den nuværende trafikplan er fra 2009, og indeholder som en grundsten dannelsen af R-nettet. Det har været tid til et serviceeftersyn, som kan fremtidssikre den regionale kollektive trafik i Region Sjælland ind i den nye kommende Region Østdanmark.

Den nye trafikplan har været forberedt i Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde blandt andet på baggrund af et serviceeftersyn af den tidligere trafikplan og af den nuværende betjening. Udvalget har behandlet udkast til ny trafikplan på mødet den 23. maj 2025 og den 24. juni med henblik på forelæggelse for Regionsrådet den 19. august 2025.

Forslag til ny Trafikplan 2025 er udarbejdet i samarbejde med det eksterne konsulentfirma Urban Creators og med inddragelse af Movia. Forslag til ny trafikplan *vedlægges.*

Langsigtede økonomiske plan for den kollektive trafik

Udvalget har sideløbende forberedt en langsigtet økonomisk plan for den kollektive trafik. Denne har senest været behandlet på udvalgsmøde den 23. maj 2025 og de første resultater og anbefalinger er forelagt og godkendt af Forretningsudvalget på møde den 17. juni 2025.

Den langsigtede økonomiske plan vil både indgå i de politiske budgetforhandlinger for 2026 samt blive behandlet i Regionsrådet i andet halvår 2025 med henblik på overlevering til det nye Regionsråd for den kommende Region Østdanmark.

Ny Trafikplan 2025

Ny Trafikplan 2025 er formuleret på ambitionsniveau og er bygget op om 5 strategiske indsatser med tilhørende tiltag, som sætter retning for det videre arbejde. Den egentlige implementering vil skulle ske gennem politisk behandling af konkrete forslag.

1. Fasthold og styrk det eksisterende R-net

- Minimering af omvejskørsel
- Optimering af stoppestedsmønster
- Bedre opkobling til regionale rejsemål
- Flere myldretidsafgange
- Bedre fremkommelighed

2. Følg planlægningsprincipperne

- Vurdering af 'øvrige linjer'
- Overflytning af ressourcer
- Betjeningskoncept for øvrige linjer

3. Opgrader betjeningen i aften- og weekendtimerne

- Etablering af natdrift
- Øget frekvens på hverdage og weekender

4. Styrk sammenhængen i den kollektive mobilitet

- Bedre skift på stationer
- Bedre korrespondance med tog
- Samtænkning med behovsstyret mobilitet

5. Løft kvaliteten af de fysiske rammer omkring den kollektive trafik

- Opgradering af stoppesteder
- Opgradering af lokalbanestationer
- Styrket trafikinformation
- Højklasset busmateriel

Ændringer efter udvalgets 1. behandling af ny Trafikplan

Udvalgets drøftelse har ikke givet anledning til ændringer i prioriteringen af de fem strategiske indsatser, men der er foretaget en række præciseringer. De væsentligste er:

- Sammenhæng til Region Østdanmark markeres tydeligere (side 5)
- Nærmere udspecificering i forhold til Sjælland baner vejen frem (side 5)

- Skarpere fokus på at opretholde den regionale kollektive trafik i hele regionen (side 12)
- Større fokus på tryghed i den kollektive trafik

Herudover er der arbejdet videre med layout og korrektur.

Layout, form og indhold

Der er lagt vægt på, at den nye trafikplan fremstår så enkel og tilgængelig som muligt.

Sigtet er, at den tydeligt opsamler prioriteringer og ambitioner for udviklingen af den kollektive trafik i den kommende Region Østdanmark. Trafikplanen skal dermed samtidigt danne et solidt grundlag for en fortsat udvikling og forbedring af den regionale kollektive trafik i geografien.

Udmøntning af ny Trafikplan 2025

Trafikplanen opererer på ambitionsniveau og sætter retning for det videre arbejde.

Implementeringen tilrettelægges således, at de enkelte tiltag og forslag - som udgangspunkt – prioriteres efter nedenstående tre principper:

1. Sikre fastholdelse af den nuværende regionale kollektive trafikbetjening
2. Prioriter forbedringsmuligheder indenfor den eksisterende trafikbetjening
3. Nye udviklingsmuligheder

Uanset hvilket tiltag, der er tale om, vil en egentlig implementering først skulle politisk behandles på et konkret niveau og vurderes i sammenhæng med den økonomiske ramme for kollektiv trafik.

Arbejdet vil blive startet op efter sommerferien i samarbejde med Movia. Eventuelle forslag som fremkommer som følge af dette arbejde vil blive fremlagt i 2026.

Region Hovedstaden er i gang med et servicecheck af deres buslinjer efter nogenlunde samme tidsplan. Arbejdet i de to regioner samordnes og koordineres, så langt som det er muligt og hensigtsmæssigt.

Økonomi

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

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

Anbefalet.

Fraværende

Dorthe Adelsbech

Medlem

(V)

Bilag

1. Kollektiv trafikplan - vers 5.0 m. billeder (DokID: 12213550 - EMN-2024-08467)

4 (Åben) Beslutning om permanentgørelse af 102As linjeføring over Tureby Station

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

Sags ID: EMN-2023-09334

Dok ID: 12170926

Resumé

Udvalget besluttede den 9. september 2022 at ændre linjeføringen for buslinje 102A med virkning fra køreplansskiftet i april 2023. Ændringen indebar, at linjen fremover betjener Tureby Station, hvor der fra samme tidspunkt blev indført direkte togforbindelser til Ølby, Køge og København.

Omlægningen blev besluttet som et treårigt forsøg, og udvalget forelægges nu en evaluering af forsøget. På baggrund af evalueringen skal udvalget træffe beslutning om en eventuel videreførelse af den ændrede linjeføring i forbindelse med trafikbestillingen for 2026.

Indstilling

Administrationen indstiller, at udvalget anbefaler at 102A's linjeføring via Tureby Station indgår som en del af i trafikbestillingen 2026.

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

Sagsfremstilling

Indledning

102A er en regional busrute, der kører mellem Præstø Station og Køge Station primært via Vordingborgvej (Rute 151) med timesdrift. I Herfølge indgår bussen som en del af A-busbetjeningen mod Køge.

DSB's køreplaner for 2023 indebar, at tog på den gamle Lille Syd bane fra Næstved til Køge, kørte videre over Ølby og Køge Nord mod København. Det skabte nogle nye attraktive forbindelser mod disse destinationer. Udvalget besluttede derfor den 9. september 2022 at ændre 102A's linjeføring fra køreplansskiftet i april 2023 således, at bussen nu betjener Tureby Station, hvor der fra samme tidspunkt begyndte at køre direkte tog til Ølby, Køge og København. Dermed fik passagerer mod Ølby, Køge Nord og København en markant mindre rejsetid ved at kunne skifte til toget mod København, i stedet for først at skifte til tog ved Køge Station.

Omlægning blev besluttet som et treårigt forsøg, og udvalget forlægges nu evalueringen af forsøget, så der kan træffes beslutning om evt. videreførelse med trafikstilling for 2026.

Konsekvenser af ny linjeføring

Samlet set udgør passagerne syd for Herfølge 10% af det samlede passagerantal på hele linjen, hvor der især er mange rejsende mellem Herfølge og Køge. Forsøget var derfor fra start af rettet mod en lille del af passagertallet.

Ændringen kommer især rejsende syd for Tureby mod Køge og København til gode. For rejsende fra Præstø, Tappernøje, Rønnede og Dalby mod København er det nemlig op til 23 minutter sparet rejsetid.

Den samlede bustur fra Præstø til Køge er blevet 5 minutter længere. Rejsende til Køge Centrum har dog samme rejsetid som før, hvis de vælger at skifte til toget på Tureby Station.

Rejsende til Ølby Station og dermed Sjællands Universitetshospital og Campus har fået 15 min kortere rejsetid. De studerende er samtidige kommet tættere på deres campus med toget. Før ville studerende have 4,5 km til campus fra Køge Station, hvor der nu er 1,7 km fra Ølby st. via stisystem. Der kører busser fra begge stationer til campus.

Evaluerings

Evalueringen viser at der i forsøgsperioden er kommet en stigning på 12 % i passagerantallet, der benytter bussen mellem Præstø og Tureby. For hele linjen er der sket en stigning på 3%. Totalen for samme periode for Movias busser er -0,3%, så linjen klarer sig væsentlig bedre end gennemsnittet.

Der er dagligt i gennemsnit 75 passager (22.000 årligt), der benytter skiftet på Tureby Station, for at opnå den hurtigere rejsetid. Omlægningen medførte et årligt tilskudsbehov på 0,5 mio. kr., der er afholdt indenfor den eksisterende ramme til kollektiv trafik. Det vil sige at der er en udgift på 25 kr. pr. passager der benytter skiftet ved Tureby.

For de passagerer, der skal til Køge Centrum, er skiftet nu nødvendigt for at de kan nå fx mødetid kl. 8. Det har dog ikke påvirket passagertallet i en negativ retning, at der er indført et ekstra skift, og Movia har ikke modtaget henvendelse efter omlægningen blev indført.

Samlet set har der været en passagerfremgang på hele linje 102A. Udviklingen startede allerede i 2022, hvor passageren begyndte at vende tilbage efter Covid-19. Udvikling er dog også fortsat efter april 2023, hvor linje 102A begyndte at køre via Tureby Station. Udviklingen på linje 102A er bedre end de øvrige linjer i området.

Evalueringsnotat fra Movia er vedlagt

Administrationens anbefaling

Turen til Tureby er en omvejskørsel for de passagerer, der ikke stiger af, hvilket generelt er mod principperne i den regionale kørsel. Antallet der vælger at køre gennem Tureby, er ca. svarende til antallet der benytter skiftet.

Det er dog administrationens vurdering, at skiftet ved Tureby Station har givet linjen et løft. Det har givet passagerer på den sydlige del af linjen mulighed for at nå tog mod nord meget tidligere, og dermed få en stor rejsetidsgevinst. Rejsetidsgevinsten har vist sig stor nok til at passagererne er villige til at benytte det ekstra skift, og givet en generel stigning af passagerer på den sydlige del.

Det er derfor administrationens indstilling, at 102A fortsat køres via Tureby Station.

Økonomi

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

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

Godkendt.

Fraværende

Dorthe Adelsbech

Medlem

(V)

Bilag

1. Evaluering af linje 102A_3årig periode (DokID: 12207572 - EMN-2023-09334)

5 (Åben) Beslutning om den fremtidige linjeføring for linje 420 mellem Holbæk og Slagelse

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

Sags ID: EMN-2025-02396

Dok ID: 12172624

Resumé

Udvalget besluttede på udvalgsmøde d. 11. marts 2025, at der skal tages stilling til en mulig udvidelse af linje 420 mellem Slagelse Station og Holbæk Stations driftsomfang i forbindelse med trafikbestillingen for 2026. Da en evt. udvidelsen af driften er forholdsvis dyrt, forelægges udvalget nu 6 forskellige scenarier for driften inden budgetforhandlingerne for 2026 pågår.

Indstilling

Administrationen indstiller, at udvalget anbefaler;

1. at alle afgangene på linje 420 føres over Dianalund med fast timesdrift og dermed at Scenarie C2 indgår som en del af trafikbestillingen 2026
2. at der optages dialog med Sorø Kommune om samfinansiering

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

Sagsfremstilling

Indledning

Udvalget besluttede på udvalgsmøde d. 11. marts 2025, at der skal tages stilling til en eventuel udvidelse af linje 420's driftsomfang i forbindelse med trafikbestillingen for 2026.

Beslutningen skete på baggrund af henvendelse fra borger og politikere i Sorø Kommune, der ønsker at buslinje 420 mellem Slagelse St. og Holbæk St. genindføres med R-net standard samt at linjen igen kører via Dianalund. Det var særligt med fokus på unge, der skal til uddannelse i Slagelse.

Som en midlertidig løsning, besluttede udvalget derfor at benytte 1. mio. kr. fra bufferpuljen til ekstra busser mellem Dianalund og Slagelse som et supplement til buslinje 420, som en midlertidig løsning. Bussen vil have 2 morgenaftage mellem Dianalund St. og Slagelse fra studiestart i august 2025 og 1 år frem.

Da en evt. udvidelse af driften er forholdsvis dyr, forelægges udvalget nu forskellige scenarier for driften inden budgetforhandlingerne for 2026 pågår.

Linje 420

Linje 420 kører i dag til timesdrift (2-times drift aften/weekend) med et tilskud på 5,7 mio. kr. (budget 2025) og linjen har ca. 138.000 passagerer, hvilket giver et tilskud på 41,60 kr. pr. passager.

Linje 420 har tidligere været en R-linje, der betjente Dianalund, men det blev besluttet i forbindelse med renovering af Tølløsebanen i 2016 at nedsætte frekvensen, og at linjen ikke længere skulle køre via Dianalund. Sorø Kommune finansierede efterfølgende 6 afgang i myldretiden, der forsat kørte via Dianalund, men ophævede beslutning om finansiering i 2023.

Mulige scenarier

Der er forskellige muligheder for linje 420, herunder at bibeholde driften af 420 som den indgår i trafikbestillingen i dag, og dermed ikke forlænge den 1 årlige midlertidige ordning med to ekstra afgang. De øvrige scenarier gennemgås herunder:

- **Scenarie A: Forlænge kørslen af de 2 ekstra afgang**

Scenarie A forlænger den etårige periode med to ekstra afgang mellem Dianalund og Slagelse med et yderligere år frem til juni 2027. Ved trafikbestillingen for 2027 (i november 2026), vil udvalget kunne træffe en sin beslutning på baggrund af resultaterne fra opgradering af de 2 nye R-linjer, samt passagertallet fra det første år med de 2 ekstra afgang.

- **Scenarie B: 6 afgang over Dianalund**

Scenarie C fastholder det eksisterende antal daglige afgang, men de 6 myldretidsafgang (3 morgen og 3 eftermiddag) der tidligere har kørt via Dianalund, tilbageføres til igen at køre via Dianalund.

- **Scenarie C: Alle afgang over Dianalund**

Scenarie C fører alle afgang over Dianalund. Herved undgås linjevarianter og linjen når et større passagerpotentiale. Scenarier med fast kørsel over Dianalund har alle en negativ passagereffekt på Tølløsebanen, og giver dermed et øget tilskudsbehov hertil. Tølløsebanen er den lokalbane med færrest passagerer i regionen, og har i dag årligt 470.000 passagerer (2025 estimat).

Scenarie C har tre forskellige frekvensmønstre, der alle giver passagertab på Tølløsebanen, men med markant varierende styrke:

- 1) Fastholdes af antallet af daglige afgang
Timesdrift i dagtimerne, med 2-times drift aften/weekend
Samlet passagervækst i den kollektive trafik: 35.000.
Passagertabet på Tølløsebanen: 10.000 årligt (2%,)
- 2) Opgradering til fast timesdrift
Timesdrift i dagtimerne, og timesdrift aften/weekend.
Samlet passagervækst i den kollektive trafik: 75.000.
Passagertab på Tølløsebanen: 25.000 årligt (5%)
- 3) Opgradering til R-net standard
Halvtimesdrift i dagtimerne, timesdrift aften/weekend
Samlet passagervækst i den kollektive trafik: 225.000.
Passagertab på Tølløsebanen: 75.000 årligt (16%)

I nedenstående tabel findes det ekstra tilskudsbehov og stigning i passagertal for de 3 scenarier herunder effekterne på Tølløsebane.

Oversigt over scenarier:

	Tilskud til 420	Passager- effekt 420	Tilskud pr. ny. passager	Øget tilskud Tølløse- banen	Passager- effekt Tølløse- banen	Tilskud i alt	Nye passager i alt	Tilskud i alt pr. ny passager
A	1,0*	10.000	100	-	-	1,0	10.000	100
B	1,6	15.000	107	-	-	1,6	15.000	107
C1	1,9	45.000	42	0,2	-10.000	2,1	35.000	60
C2	2,3	100.000	23	0,5	-25.000	2,8	75.000	38
C3	4,5	300.000	15	1,5	-75.000	6	225.000	27

*Scenarie B er beregnet pris. Den endelig pris fra udbuddet kendes ved udvalgsrådet.

Øvrige forsøg med R-net linjer

Udvalget besluttede på udvalgsmøde d. 21. januar 2025 at opgradere linje 240 Ringsted St. – Roskilde St. og 680 Næstved St. – Ringsted St. til R-net standard. De 2 øvrige linjer Movia anbefalede var linje 520 Holbæk – Korsør og 540 Ringsted-Holbæk. Opgradering af linje 420 har en bedre økonomi, når man ikke beregner effekten af Tølløsebanen med. Medregnes Tølløsebanens passagerer tab, vil det rent økonomisk være bedre at opgradere 540.

Linje	Tilskud	Passagereffekt	Tilskud pr. ny passager
Linje 520	7,1	310.000	22,8
Linje 540	4,7	210.000	22,5

Alle 3 linjer er for nuværende de sidste af de regionale linjer, der har passagerpotentialer til at blive opgraderet til R-net. Administrationen har før foreslået, at resultaterne for de to forsøg afventes, før flere linjer opgraderes til R-net standard. Det vil give mulighed for at se, om den forventede passagervækst opnås på de nye linjer. Samtidig foreslår den kommende trafikplan, at de eksisterende R-linjer styrkes, i stedet for at opgradere øvrige linjer til R-standard.

Mulighed for en eventuel samfinansiering med Sorø

Da ønsket om linjeføring over Dianalund kommer fra Sorø Kommune, kan en mulighed være at opnå en aftale om samfinansiering. Der er et kommunalt budgetforslag til Sorø Kommunes kommende budgetforhandlinger om minimum 6 afgangene gennem Dianalund (Scenarie B). Kommunen virker netop nu interesseret i at løfte den kollektive trafik for hele Sorø. Ønsket til linje 420 vil indgå som en del af Sorø Kommunes budgetforhandlinger, der sker sideløbende med regionens.

Resultaterne fra arbejdet med trafikplanen samt Movias anbefaling peger begge på, at linjevarianter skal undgås for at sikre et nemt og gennemskueligt tilbud. Linjevarianter er, når nogle afgangene kører, en anden rute end de øvrige afgangene. Det vil være tilfældet med de 6 ture over Dianalund, og derfor anbefaler administrationen ikke scenarie B.

Kommunen betalte førhen omkring 650.000 for de 6 afgang, i dag vil det koste 1,6 mio. Et bud på en model for samfinansieringen er et kommunalt bidrag på mellem en tredjedel eller halvdelen af tilskuddet, hvis Scenarie C vælges. Ved scenarie C får de øvrige kommuner også gavn af opgraderingen, og Sorø Kommune forventes at ville inddrage de andre kommuner om finansiering af det kommunale bidrag.

Administrationens vurdering

Hvis udvalget, i samarbejde med Sorø Kommune vælger at imødekomme ønsket om udvidelse af driftsomfanget for 420, anbefaler administrationen at linjen fremover kører over Dianalund (Scenarie C) for at undgå linjevarianter, og opnå et bedre passagertal.

At de 3 mulige linjevarianter peger administrationen på fast timesdrift (Scenarie C2). Det giver en god passagerfremgang og løfter linjen med 55.000 flere passagerer for et forholdsvis lille øget tilskud, set i forhold til at bibeholde den eksisterende frekvens (Scenarie C1).

Samtidig vurderes det, at opgradering til R-net standard medfører et uhensigtsmæssigt og for stort tilskud, og vil påvirke Tølløsebanen voldsomt.

Økonomi

Såfremt udvalget beslutter et af scenarierne, skal der afsættes de nødvendige midler i budget 2026 og frem.

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

- Godkendt.
- Godkendt.

Fraværende

Dorthe Adelsbech

Medlem

(V)

Bilag

1. Notat om linje 420_maj2025 (DokID: 12190923 - EMN-2025-02396)

6 (Åben) Forslag om omlægning af 620R mellem Næstved og Præstø

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

Sags ID: EMN-2025-04308

Dok ID: 12171453

Resumé

Næstved kommune er i gang med en analyse af deres kollektive trafikbetjening med henblik på en udviklingsplan for området. Der peges her på muligheden af at omlægge den regionale buslinje 620R mellem Næstved og Præstø hvilket vil give linje bedre betjening af en række uddannelsessteder. Næstved kommune vil efter sommerferien skulle vedtage udviklingsplanen. Det er aftalt, at regionens stillingtagen til omlægningen kan indgå i Næstved kommunes videre behandling af deres udviklingsplan.

Indstilling

Administrationen indstiller, at udvalget anbefaler Regionsrådet, at omlægningen af buslinje 620R medtages i budget og trafikbestilling for 2026, hvis Næstved kommune vedtager deres udviklingsplan for den kollektive trafik, som beskrevet i sagen.

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

Sagsfremstilling

Indledning

Buslinje 620R er en regional buslinje, der kører mellem Præstø og Næstved. Der er tale om en af de mindre R-buslinjer med 213 tusinde passagerer i 2024. Buslinjen er vigtig for Præstø, som med den har en forbindelse til Næstved med station og uddannelsessteder, og hvad Region Sjællands næststørste by ellers kan tilbyde.

Næstved kommune er i gang med en analyse af deres kollektive trafik som skal munde ud i en udviklingsplan med forslag til forbedringer af kommunens kollektive trafik. Analyse og udviklingsplan udvalgsbehandles af kommunen den 10. juni 2025. Ændringer vil herefter kunne indgå i deres budget og trafikbestilling i det omfang de økonomiske rammer er til stede.

Et element i den udviklingsplan der udvalgsbehandles, indebærer en omlægning af linjeføringen for 620R på stykket ind og ud af Næstved.

Næstved kommune har derfor kontaktet administrationen i Region Sjælland og er blevet enige om, at omlægningen forelægges politisk i Region Sjælland, så det kan indgå i Næstved kommunes videre behandling af sagen.

Forslag til omlægning af buslinje 620R mellem Næstved og Præstø.

Forslag til omlægning af buslinje 620R er kort beskrevet i notat fra Movia *vedlagt*.

Forslaget indebærer, at linjen for 620R ændres på stykket ind og ud af Næstved. Dette vil frigøre noget af Næstved nuværende trafikbetjening.

Ændringen vil samtidigt betyde, at 620R vil komme lidt tættere på en række uddannelsesinstitutioner b.la. EUC og HTX, betjene kasernen og på sigt et nyt byudviklingsområde. I det hele taget vil den nye vej ind være mere bebygget.

Den nye linje vil være lidt længere men have samme køretid, fordi der kan køres hurtigere.

Movia vurderer, at omlægningen vil tilføre 620R ca. 65.000 nye passagerer, svarende til en stigning på ca. 30 procent, og betyde en besparelse i tilskuddet til buslinjen på ca. 500.000 kr.

På den strækning, som 620R så ikke længere vil betjene, vil der stadig køre en kommunal buslinje. Her vurderes dog et tab for den kollektive trafik på omkring 24.000 passagerer. Tabet skyldes hovedsageligt færre afgange og lavere frekvens på den kommunale linje. På dette stykke vil der for nogle være andre transportmuligheder - herunder en anden bus indenfor gåafstand samt mulighed for at gå eller cykle i forhold til de væsentlige destinationer. En del vil formentlig benytte sig af disse muligheder i stedet.

Administrationens vurdering

Det vurderes at være en omlægning som både er gavnlig for den kollektive trafik og for den regionale buslinje 620R. På den baggrund anbefales omlægningen.

Vurderingen og den tilhørende indstilling hviler på, at Næstved kommune i øvrigt vedtager deres udviklingsplan med den beskrevne omlægning.

Videre proces

Udvalgets anbefaling til Regionsrådet vil indgå i Næstved kommunes videre behandling af deres udviklingsplan.

Hvis udvalget anbefaler indstillingen om at gennemføre omlægningen, vil denne indgå i regionens kommende budgetbehandling og senere trafikbestilling.

Økonomi

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

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

Godkendt.

Fraværende

Dorthe Adelsbech

Medlem

(V)

Bilag

1. Forslag om omlægning af 620-2039479 (DokID: 12195832 - EMN-2025-04308)

7 (Åben) Status på Østbanen køreplan og sporrenovering

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

Sags ID: EMN-2020-37887

Dok ID: 12173320

Resumé

Efter sporrenoveringen af Østbanen blev afsluttet trådte en ny køreplan i kraft den 15. december 2024. Køreplanen havde en række indkøringsproblemer. Der gives en status for løsningen af disse samt en status på økonomien for sporrenoveringen, som endnu ikke er endeligt opgjort.

Indstilling

Administrationen indstiller, at status tages til efterretning.

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

Sagsfremstilling

Indledning og baggrund

Sporrenoveringen af Østbanen blev afsluttet i sensommeren 2024, og der kunne derefter realiseres en ny køreplan for den nyrenoverede bane den 14. december 2024.

Udvalget drøftede køreplanen på møderne den 21. januar og den 3. marts 2025.

Den realiserede køreplan svarede ikke til det af regionen oprindeligt bestilte. Regionsrådet fastholdt på anbefaling fra udvalget på møde den 1. april 2025, at den oprindeligt besluttede køreplan skal realiseres med virkning fra december 2026.

Den realiserede køreplan havde samtidigt en række indkøringsproblemer. Der følges derfor løbende op på problemstillingerne og driften på Østbanen. Nedenfor gives der en kort status.

Selvom den fysiske sporrenovering er afsluttet, har anlægsregnskabet og dermed tilskudsbehovet for regionen ikke kunne afsluttes endnu. Dette gives der også en status på nedenfor.

Status for den realiserede køreplan

Der er modtaget status fra Movia. *Vedlagt.*

Statussen følger op på de udeståender, som de indgik i de tidligere drøftelser i udvalget senest den 3. marts 2025.

Forsinkede DSB-regionaltog, der forsinker Østbanens tog

Forsinkede DSB tog blev af Banedanmark i driftsafviklingen prioriteret på bekostning af Østbanens tog, som således også kunne blive forsinket.

Der er den 22. april foretaget en køreplansændring (beskrevet senere), som har reduceret antallet af hændelser.

Sporbenyttelse og skiftetiden på Køge Station

Banedanmark havde tildelt toget fra Faxe-grenen benyttelse af spor 5 på Køge station. Lokaltog og DSB havde ønsket spor 2, som har en hurtigere ind- og udkørsel til og fra stationen. Dette gav problemer med at opretholde de ønskede korrespondancer.

Det har ikke været muligt at få dette ændret, men Banedanmark er positive for en ændring til køreplansskifte december 2025. Indtil dette ændres prioriteres korrespondancerne for de store rejestrømme ind mod København om morgenen og fra København om eftermiddagen.

Manglende hastighedsopgradering af tre jernbaneoverkørsler mellem Hårlev og Køge

Banedanmark havde ikke disse på plads til køreplansstart, hvilket betød at køretiden mellem Hårlev og Køge blev presset og dermed medførte større risiko for at misse korrespondancerne på Køge Station.

De tre overkørsler er nu hastighedsopgraderet.

Standsningsmønsteret mellem Hårlev og Køge i dagtimer på hverdage

I den realiserede køreplan var det svært at køre internt mellem stationerne beliggende mellem Hårlev og Køge ligesom stationerne Grubberholm og Himlingøje kun havde timesdrift.

Som det fremgik af udvalgsbehandlingen den 3. marts 2025 og regionsrådsbehandlingen den 1. april 2025 er køreplanen den 22. april ændret, Toget fra Rødvig-grenen betjener alle stationerne mellem Hårlev og Køge med halvtimes drift. Dette løser problemerne og svarer til den af regionen oprindeligt bestilte nye køreplan på Østbanen

Forbindelse mellem Faxegrenen og Roskilde station

I den realiserede køreplan var der ikke direkte forbindelser fra begge Østbanens grene til Roskilde aften og weekend og heller ikke halvtimesdrift på disse tidspunkter mellem Hårlev og Roskilde. Dette indgik ellers i den af regionen oprindeligt bestilte nye køreplan på Østbanen.

Regionen bekræftede den oprindelige bestilling på udvalgsmødet den 3. marts og med regionsrådets beslutning den 1. april 2025 med køreplansændring december 2026. Movia bekræfter i den modtagne status, at køreplanen som bestilt ændres fra december 2026.

Driftsstatus på Østbanen

Movia angiver, at driften har været fuldt tæt og overordnet er fornuftigt. Lokaltog har leveret en ganske høj rettidighed og meget få aflyste tog. Kundernes oplevede rettidighed har dog været påvirket af andre forhold specielt fejl på Banedanmark signalsystem i marts måned. Det synes at være ved at være på plads med en kundeoplevet pålidelighed på ca. 93% i april.

Kundehenvendelser og klager

Movia oplyser, at der ikke er kommet nye henvendelser omkring selve køreplanen siden sidste status til udvalget den 3. marts 2025.

Der er i alt kommet 13 klager omkring rettidigheden på Køge Station og dermed muligheden for at nå de forventede korrespondancer. Movia oplyser supplerende, at der ikke er kommet klager efter køreplansskiftet den 22. april 2025. Movia vurderer, at med de allerede foretagne ændringer og en justering af køreplanen ved det ordinære køreplansskifte 29 juni 2025 vil problemerne minimeres.

Passagertal

Movia oplyser, at der er 17% flere passagerer end budgetteret og 21% flere passagerer end i samme periode sidste år. Movia peger samtidigt på, at det kan tage et par år inden alle passagerer er tilbage som før 2019.

Status for sporrenovering og anlægsøkonomi

Der er modtaget en status fra Movia. *Vedlagt.*

En række små-arbejder og afsluttende opgaver af administrativ karakter udføres i løbet af 2025.

Det er stadig forventningen, at budgettet inklusive reserver til sporrenoveringen og flytningen af Rødvig station overholdes. Region Sjællands andel udgør ca. 840 mio. kr. Der henstår afklaringen af en række udeståender mellem Lokaltog og entreprenøren. Ambitionen er, at disse er på plads inden årsskiftet og herefter vil det endelige regnskab kunne opstilles.

Administrationens vurdering

Det synes driftsmæssigt at gå bedre. Det kræver stadig megen løbende opmærksomhed og opfølgning fra Lokaltog og Movia specielt i forhold til korrespondancerne på Køge station. Der kommer en køreplansjustering den 29. juni, som forventeligt vil hjælpe yderligere.

Det ser umiddelbart positivt ud med passagertallene. Udgangspunktet er imidlertid meget lavt, og det samme er Movias budgetforventninger.

Den næste større status til udvalget planlægges til mødet den 9. december 2025, når den nye køreplan har fungeret i 3 måneder. Administrationen følger herudover løbende op og udvalget orienteres, hvis det ikke går som forventet.

Økonomi

Sagen er ikke forbundet med udgifter der kræver særskilt stillingtagen.

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

Status blev taget til efterretning.

Formanden og næstformanden retter henvendelse til Movia og Lokaltog med henblik på at modtage en tilbagemelding på, hvordan der kan tages initiativer til tidligere ikrafttræden af den reviderede køreplan.

Fraværende

Dorthe Adelsbech

Medlem

(V)

Bilag

1. Status vedrørende afslutnin-2010949 (DokID: 12198451 - EMN-2020-37887)
2. Status på Østbanen køreplan - 04062025 (DokID: 12198461 - EMN-2020-37887)

8 (Åben) Beslutning om bevilling af udmøntningsmidler til Den Tilgængelige Erhvervsskole

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

Sags ID: EMN-2025-02478

Dok ID: 12188614

Resumé

Udvalget skal træffe beslutning om de ønsker at prioritere 0,3 mio. kr. til 'Den Tilgængelige Erhvervsskole'.

Finansieringen kan findes indenfor overskydende tilbageløbsmidler.

Indstilling

Administrationen indstiller, at udvalget prioriterer, at overskydende tilbageløbsmidler på 0,3 mio. kr. udmøntes til Zealand Business College (ZBC) til projektet 'Den Tilgængelige Erhvervsskole'.

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

Sagsfremstilling

På udvalgs mødet d. 10. oktober 2023 besluttede udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde at udmønte 800.000 kr. til projektet 'Den Tilgængelige Erhvervsskole' hvor ZBC er projektleder.

Indsatsperioden lød på d. 1. november 2023 til den 31. december 2024. Sidenhen har ZBC afsøgt mulighederne hos Region Sjælland for at forlænge projektet med yderligere midler.

Målgruppen for projektet er unge med funktionsnedsættelser og har til formål at få flere indenfor målgruppen til at gennemføre en kompetencegivende uddannelse og få job. Målgruppen omfatter unge, der trods Specialpædagogisk Støtte (SPS) ikke kan gennemføre en erhvervsuddannelse på en eksisterende skole, men som har potentialet til at gennemføre.

Projektet er den første af sin art, og ambitionen er, at det skal fungere som et fyrtårnsprojekt for inkluderende uddannelser i Danmark. Unge med funktionsnedsættelser er også et fokus i regeringens seneste uddannelsesreform.

ZBC har rettet henvendelse til Region Sjælland, hvor de har udtrykt, at de har indledt vigtige dialoger med fonde om varig finansiering til etablering af skolen. For at disse dialoger kan føre til konkret støtte, vurderer ZBC, at der er behov for yderligere finansiering, så projektet kan stå på et stærkere økonomisk fundament.

ZBC har udarbejdet et prospekt, som beskriver visionen. Prospektet er *vedlagt*.

Administrationens vurdering

'Den Tilgængelige Erhvervsskole' understøtter en ellers udsat målgruppe, der i forvejen har sværere ved at gennemføre en uddannelse og opnå beskæftigelse. Samtidig er der behov for faglært arbejdskraft - både nu og i fremtiden.

Projektet er det første af sin art, og det er vurderingen, at etablering af en sådan skole har potentiale til at skabe værdifuld læring for resten af landet. Det bemærkes også, at projektet flugter med et nationalt fokus på at forbedre vilkårene for studerende med funktionsnedsættelse.

De 300.000 kr. kan finansieres ved overskydende tilbageløbsmidler fra et afsluttet udviklingsprojekt under den Regionale Udviklingsstrategi, som havde et lignende fokus på at styrke mulighederne for, at en ellers udsat målgruppe kan gennemføre en erhvervsuddannelse. Det ekstra tilskud på 300.000 kr. til 'Den Tilgængelige Erhvervsskole' vil således både leve op til udvalgets principper om i 2025 at prioritere midler til projekter, som allerede er i igangsæt for at begrænse projektadministration samt blive anvendt i overensstemmelse med det oprindelige formål for midlerne.

Administrationen anbefaler derfor at yde en ekstra bevilling til projektet.

Økonomi

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

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

Godkendt.

Fraværende

Dorthe Adelsbech

Medlem

(V)

Bilag

1. prospekt for DTE (DokID: 12216881 - EMN-2025-02478)

9 (Åben) Status på elevfordeling til ungdomsuddannelser

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

Sags ID: EMN-2024-08055

Dok ID: 12178481

Resumé

Den 24. april 2025 offentliggjorde Børne- og undervisningsministeriet de endelige kapaciteter for elevoptag på gymnasiale institutioner. Den 7. maj 2025 blev alle rettidige ansøgere informeret om, hvor de havde fået tildelt en pladsreservation. I Region Sjælland fik 99,8% af ansøgerne én af deres prioriteter og 99,05% fik deres første prioritet. Udvalget orienteres om de endelige kapaciteter og status på elevfordeling 2025.

Indstilling

Administrationen indstiller, at udvalget tager orienteringen til efterretning.

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

Sagsfremstilling

Den 24. april 2025 offentliggjorde Børne- og Undervisningsministeriet de endelige kapaciteter for optag og fordeling af ansøgere til gymnasiale uddannelser for skoleåret 2025/2026. Ministeriet har justeret de foreløbige kapaciteter ved enten at nedskrive eller opskrive antallet af elevpladser på de forskellige institutioner.

Selvom Region Sjælland ikke var en formel høringspart i processen, havde administrationen mulighed for at komme med bemærkninger og anbefalinger baseret på lokale forhold i regionens geografi. Administrationen lagde især vægt på følgende:

- Sikring af udbud i regionens yderområder, så de kan optage alle førsteprioritetsansøgere.
- Oprettelse af flere pladser til ansøgere til højere handelseksamen (hhx), da flere af regionens udbud var overansøgte, hvilket kunne forhindre optagelse af alle regionens egne ansøgere på institutioner i Region Sjælland.
- Mulighed for administrationen at foretage en hensigtsmæssig manuel fordeling af ansøgere, som på grund af lang transportafstand ikke kan fordeles af den centrale fordelingsalgoritme.

Ved udmeldingen af de endelige kapaciteter kan administrationen konkludere, at ministeriet har fulgt regionens anbefalinger. Kapaciteten er nedskrevet på de udbud, som har oplevet væsentlig underansøgning. De endelige kapaciteter er *vedlagt*.

Søgemønstre og endelige kapaciteter 2025

Fordelingen af elever til de gymnasiale uddannelser i Region Sjælland har i år været præget af en

generel stabilitet. Kun få institutioner har haft behov for at øge kapaciteten for at imødekomme efterspørgslen og sikre plads til alle ansøgere. Slagelse Gymnasium er den eneste skole, der har været overansøgt, hvilket har medført en justering af kapaciteten. Dette adskiller sig fra tidligere år, hvor flere institutioner har oplevet overansøgning. Udviklingen kan hænge sammen med faldende ungdomsårgange og ændrede søgemønstre, hvor færre har søgt stx, mens hhx og htx har haft en stigning i antallet af ansøgere.

Status på fordeling af rettidige ansøgere

Størstedelen af ansøgerne er blevet fordelt til gymnasiale uddannelser via en central fordelingsmekanisme hos Styrelsen for Undervisning og Kvalitet (STUK). Fra 24. april til 3. maj 2025 fordelte administrationen i Region Sjælland manuelt de ansøgere, som ikke kunne tildeles plads via den centrale fordelingsalgoritme. I alt fordelte administrationen 19 ansøgere manuelt, hvor det lykkedes for dem alle at finde plads til én af deres prioriterede ønsker.

99,8% af ansøgerne i Region Sjælland fik en ønsket prioritet

Alle ansøgere fik den 7. maj tilsendt et pladsreservationsbrev fra den skole, hvor de er blevet tildelt en plads. I alt har 9850 ansøgere søgt om optag på en gymnasial uddannelse i Region Sjælland. 99,8% af ansøgerne er blevet fordelt til ét af deres prioriterede uddannelsessteder, hvilket er over landsgennemsnittet på 95%.

Videre proces

Fra den 9. maj til første uge af november 2025 fordeler administrationen i Region Sjælland de ansøgere, som har søgt efter ansøgningsfristen den 1. marts 2025. Administrationen skal fordele ansøgere til udbud med ledige pladser, men hvor dette ikke er muligt, har regionen mulighed for at hæve kapaciteten for at skabe plads til ansøgere, som ellers vil få en urimelig lang transporttid. Fra den 9. maj til 30. juni kan rettidige ansøgere vælge at blive fordelt til et andet udbud, hvis der er ledige pladser på deres ønskede institution.

Økonomi

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

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

Orienteringen blev taget til efterretning.

Udvalget ønsker i løbet af efteråret 2025 at få forelagt en sag, der belyser udviklingen i elevfordelingen på ungdomsuddannelserne over en årrække, herunder både bagudrettede data og forventninger til den fremtidige udvikling.

Fraværende

Dorthe Adelsbech	Medlem	(V)
------------------	--------	-----

Bilag

1. Endelige kapaciteter (DokID: 12181591 - EMN-2024-08055)

10 (Åben) Drøftelse af Landdistrikternes Fællesråd

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

Sags ID: EMN-2021-00054

Dok ID: 12198789

Resumé

En række opgaver på det regionale udviklingsområde bortfalder eller flyttes som konsekvens af sundhedsreformen 2024. På den baggrund har udvalget på mødet den 23. maj 2025 drøftet og truffet beslutning om Region Sjællands deltagelse i en række samarbejder og partnerskaber. I den forbindelse udtrykte udvalget ønske om at få forelagt en særskilt sag vedrørende Landdistrikternes Fællesråd. Det er denne sag, der nu fremlægges.

Indstilling

Administrationen indstiller, at udvalget drøfter Landdistrikternes Fællesråd.

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

Sagsfremstilling

Region Sjælland blev medlem af Landdistrikternes Fællesråd i 2021.

Medlemskabet kostede i 2021 Regional Udvikling 40.000 kr. Beløbet fremskrives årligt og koster således i 2025 56.505 kr. årligt.

Landdistrikternes Fællesråd arbejder med interessevaretagelse for landdistrikterne i forhold til regering og folketing. Deres mission er at være praktisk ekspert i at samle, dele og kommunikere viden og erfaring til gavn for landdistrikter. Det gælder både i forhold til at sikre gode rammevilkår, erhverv og jobskabelse i yderområderne, men også på dagsordner som mobilitet, uddannelse og sundhed.

Landdistrikternes Fællesråd sidder med i en række råd og bestyrelser, hvor de fremmer landdistriktsdagsordenen. Her bidrager til projektudvikling i landdistrikterne via deres netværk og rådgivere. Derudover bidrager de med viden og forskning om landdistrikter. Deltagelse i de regionale netværksmøder i Landdistrikternes Fællesråd skaber et relevant netværk, som kan styrke regionens viden, samarbejde og aktiviteter vedr. landdistrikter.

Formålet med Region Sjællands medlemskab af Landdistrikternes Fællesråd i 2021 var derfor at styrke Region Sjællands arbejde med landdistrikterne, som også dengang var et centralt fokus i Region Sjællands udviklingsstrategi. Her er - og var Landdistrikternes Fællesråd en stærk aktør og samarbejdspartner, når der skal arbejdes for at få landdistrikterne på den landspolitiske dagsorden.

Tidligere og nuværende samarbejder med Landdistrikternes Fællesråd

I 2022 samarbejdede Region Sjælland med Landdistrikternes Fællesråd om afholdelsen af deres årsmøde på professionshøjskolen Absalon i Slagelse. Årsmødet satte fokus på fremtidens

landdistrikter med fokus på uddannelsesmulighederne. Ca. 250 gæster deltog - herunder folketingspolitikere, Indenrigs- og boligministeren, rektor for Absalon og Regionsrådsformanden.

Siden 2024 har Region Sjælland sammen med Landdistrikternes Fællesråd deltaget i det tværregionale pilotprojekt "Sundhedslandsbyer", hvor Bisserup og Nysted deltager fra regionen. Initiativet hjælper landsbyer med at gøre deres fællesskaber mere rummelige og tilgængelige for alle mennesker, og sikre bedre fysisk og mental sundhed. Region Sjælland har støttet projektet med 0,5 mio. kr. Det forventes at projektet vil fortsætte i en version 2.0 med nye landsbyer. Region Sjælland er blevet inviteret med til at deltage som netværkspartner.

Implikationer med "Sundhedsreform 2024"

Hjemlen for at arbejde med den brede regionale udvikling gennem den regionale udviklingsstrategi bortfalder fra 2026. Med bortfaldet er der begrænset adgang til at arbejde med udvikling i landdistrikterne. Derfor kan Regional Udvikling ikke meningsfuldt eller lovmæssigt beskæftige sig med udvikling og forbedring af rammevilkår i landdistrikterne og lokal kultur fra 2027, hvilket var hovedfokus for medlemskabet af Landdistrikternes Fællesråd tilbage i 2021.

Landdistrikternes Fællesråd driver en række konkrete udviklingsprojekter blandt andet også på sundhedsområdet, hvor Region Sjælland er med i projekt "Sundhedslandsbyer". Region Sjælland kan fremadrettet fortsat understøtte og deltage i konkrete projekter som samarbejdspartner, men fra 2026 alene på hjemlede områder fx interne miljøopgaver, sundhed, mobilitet og uddannelse. Grundet den økonomiske ramme i Regional Udvikling anbefaler administrationen, at understøttelsen af Landdistrikternes Fællesråd sker med udgangspunkt i deltagelse i konkrete projekter og partnerskaber i stedet for et fast medlemskab.

Økonomi

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

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

Sagen blev drøftet, og der var enighed om, at der fremadrettet kan gives opbakning til deltagelse i projektsamarbejder.

Fraværende

Dorthe Adelsbech

Medlem

(V)

Bilag

.

11 (Åben) Aktuelle sager

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

Sags ID: EMN-2024-10015

Dok ID: 11928875

Resumé

Administrationen orienterer om aktuelle sager inden for udvalgets arbejdsområde.

Indstilling

-

Sagsfremstilling

Orientering om situationen vedrørende udløb af lejeaftale for 3 togsæt på region Sjællands lokalbaner

Lokaltog har lejet 3 togsæt fra Nordjyske Jernbaner, som indgår i driften på Region Sjællands lokalbaner. Disse togsæt blev lejet hos Nordjyske jernbaner for at kunne håndtere betjeningen af den statslige strækning Køge – Roskilde, som regionen med aftale fra marts 2018 betjener med kontrakt med staten fra 2020. Togsættene har samtidigt givet rum til indbygningen af det nye signalsystem ERTMS i de eksisterende togsæt, som kræver værkstedsophold.

Der er modtaget orientering fra Movia om, at det ikke er lykkedes at finde erstatning for disse togsæt, som planmæssigt skal tilbageleveres i slutningen af 2025. Situationen vil kunne give problemer med at opretholde en stabil drift frem til indsættelsen af nye batteritog ultimo 2028. Der arbejdes på at løse problemstillingen og udvalget får en sag på dagsordenen på sit møde den 2. september 2025.

Ansøgning om tilskud til ladeinfrastruktur til indsættelsen af batteritog på Østbanen og Tølløsebanen

I aftale om Infrastrukturplan 2035 er afsat 275 mio. kr. i 2021-priser i en pulje, som skal fremme omstillingen til batteritog på lokalbanerne. Der kan søges om 65% i støtte til etableringen af den nødvendige ladeinfrastruktur.

Region Sjælland har i samarbejde med Movia og Lokaltog søgt om støtte til etableringen af ladeinfrastruktur på Østbanen i forbindelse med indkøbet af de første 14 batteritog. Disse skal også betjene Tølløsebanen, men her er større investeringer ikke nødvendig, fordi der kan lades op i Holbæk og Slagelse i forbindelse med eksisterende ladeanlæg.

På Østbanen er det nødvendigt at etablere ladeinfrastruktur i Hårlev. Udgiften er vurderet til 201 mio. kr. inkl. et usikkerhedstillæg på 50%. Der søges om 65% i støtte svarende til ca. 131 mio. kr. Den afsatte pulje på 275 mio. kr. skal dække alle lokalbaner i Danmark. Udgiften og ansøgningen for anlægget i Hårlev viser, at puljen er kraftigt underdimensioneret.

Transportministeriet forventer, at forligskredsen bag Aftalen om Infrastrukturplan 2035 behandler Region Sjællands ansøgning den 25. juni 2025.

Det noteres, at Region Sjælland har varslet endnu en ansøgning i forbindelse med anskaffelse af de ekstra 10 togsæt til indsættelse på Odsherredsbanen. Her skønnes udgiften til ladeinfrastruktur at være på ca. 127 mio. kr.

Håndtering af udviklingsprojekter omfattet af bortfald

Som konsekvens af Sundhedsreformen vil der fra 2026 ikke længere være lovhjemmel til en række af regionernes opgaver inden for regional udvikling. Administrationen har derfor været i dialog med projektholdere af de regionale udviklingsprojekter, som er bevilliget af Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde inden for de bortfaldsramte områder. Målet er at udarbejde et beslutningsoplæg, der kan sikre en hensigtsmæssig afvikling eller overlevering, baseret på udvalgets drøftelse ved mødet den 22. april 2025.

Lovteksten for regionernes fremtidige virke og kompetencer blev sendt i høring den 4. juni 2025. Lovgivningen gennemgås for eventuelle implikationer for udviklingsprojekterne. Samtidig afventer modellen for overlevering af udviklingsprojekter til Erhvervshus Sjælland og/eller kommuner godkendelse i Erhvervsstyrelsen.

Med mere klarhed over processen for afvikling og overlevering af udviklingsprojekterne over sommeren, forventes beslutningen om afvikling og overlevering forelagt udvalget til godkendelse ved mødet den 2. september 2025.

Økonomi

-

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

.

Fraværende

Dorthe Adelsbech

Medlem

(V)

Bilag

.

**12 (Åben) Godkendelse af deltagelse ved møde i Udvalget for regional udvikling
tirsdag den 24. juni 2025**

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

Sags ID: EMN-2024-10015

Dok ID: 11928887

Resumé

.

Indstilling

.

Sagsfremstilling

.

Økonomi

.

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

.

Fraværende

Dorthe Adelsbech

Medlem

(V)

Bilag

.

13 (Åben) Næste møde

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

Sags ID: EMN-2024-10015

Dok ID: 11928883

Resumé

Næste møde i udvalget afholdes den 2. september 2025.

Indstilling

-

Sagsfremstilling

-

Økonomi

-

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

Næste møde afholdes den 2. september 2025.

Fraværende

Dorthe Adelsbech

Medlem

(V)

Bilag

.

