REFERAT Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde d. 02-09-2025

Mødedato Tirsdag d. 02. september 2025 kl. 13:00

Mødested Mødelokale 1

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden..... 3
Orientering om ajourført grundlag for langsigtet økonomisk plan for kollektiv trafik..... 6
Beslutning om placring af lyntogstop på fjernforbindelsen til Hamborg..... 12
Drøftelse af Lokoførersituationen på Lokalbanerne'..... 19
Beslutning om henvendelse til forligskredsen efter behandling af ansøgning om tilskud til ladeinfra 23
Beslutning om henvendelse til Transportministeren om lokal togbetjening over Femern Bælt..... 29
Orientering om ekspertudvalgets anbefalinger om kollektiv trafik..... 34
Orientering om situationen vedrørende udløb af lejeaftale for 3 togsæt på Region Sjællands lokalba 41
Høring vedrørende nye IB-udbud..... 46
Rapport vedrørende studietur til Fehmernbelt Days 2025 i Lübeck..... 54
Beslutning vedrørende udvalgets mødedatoer 2026..... 59
Aktuelle sager..... 63
Næste møde..... 68
Godkendelse af deltagelse ved møde i Udvalget for regional udvikling tirsdag den 2. september 202 71

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

EMN-2024-10222

1 (Åben) Godkendelse af dagsorden

Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde
Sags ID: EMN-2024-10222
Dok ID: 11928900

Resumé

.

Indstilling

.

Sagsfremstilling

.

Økonomi

.

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

Dagsordenen blev godkendt.

Fraværende

Kathrine Monsrud Ekelund	Medlem	(Løsgænger)

Bilag

.

Punkt 2: Orientering om ajourført grundlag for langsigtet økonomisk plan for kollektiv trafik

EMN-2025-01330

Bilag

Bilag. Forslag til tids- og procesplan for 'Langsigtet økonomisk plan' samt 'Ny trafikplan'

2 (Åben) Orientering om ajourført grundlag for langsigtet økonomisk plan for kollektiv trafik

Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde
Sags ID: EMN-2024-02643
Dok ID: 12286084

Resumé

Med Budgetaftalen for 2025 er det besluttet, at der skal udarbejdes en langsigtet økonomisk plan for den regionale kollektive trafik. Planen blev senest præsenteret for udvalget den 23. maj og for Forretningsudvalget den 17. juni 2025. Forventningerne til den økonomiske udvikling er ajourført med nyeste viden primært fra Movias budgetforslag for 2026 og økonomiaftalen mellem staten og regionerne for 2026. Ajourføringen ændrer grundlæggende ikke på det tidligere præsenterede.

På udvalgets møde præsenterer administrationen den ajourførte langsigtede økonomiske plan og gennemgår de overordnede økonomiske bevægelser.

Indstilling

Administrationen indstiller, at orienteringen tages til efterretning.

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

Sagsfremstilling

Udvalget og Forretningsudvalget drøftede henholdsvis den 23. maj og 17. juni 2025 scenarier for økonomihåndteringen for den kollektive trafik, som forberedelse til en langsigtet økonomisk plan. En række indstillinger blev tiltrådt.

Efter behandlingen i Forretningsudvalget er der planmæssigt fremkommet en række opdateringer til grundlaget for de økonomiske overslag. På nærværende møde præsenteres et ajourført økonomisk grundlag.

Nedenfor gennemgås kort de væsentligste forhold i ajourføringen. Økonomien er helt generelt ajourført fra tidligere 2025-prisniveau til nu 2026-prisniveau.

<u>Budgetforslag 2026 med budgetoverslagsår fra Movia</u>
Budgetforslaget fra Movia holder sig indenfor rammerne af det forventede. Det er helt generelt fremskrevet til 2026-prisniveau og ajourført med nyeste viden om indtægter og udgifter. Movias grundbudget er steget fra 403,7 mio. kr. for budgetoverslagsåret 2026 i 2025-prisniveau til 422 mio. kr. i budgetforslag 2026 i 2026-prisniveau.

Grundbudgettet for 2026 er i alt steget med ca. 18 mio. kr. Grundbudgettet er det udgangspunkt, der er benyttet i beregningerne for den langsigtede økonomi for kollektiv trafik. Hertil skal lægges de politisk anbefalede ændringer, som politisk skal besluttes særskilt, men som allerede indgår i den langsigtede økonomiske plan.

Stigningen i grundbudgettet skyldes hovedsageligt følgende forhold;

- Prisregulering
- Engangsudgift på 7,4 mio. kr. som følge af indførelsen af nyt rejsekort. Den nuværende forudbetaling forsvinder, og skal enten udbetales eller bruges til "indtægtsløse" rejser. Da det er en engangsudgift påvirker den ikke den langsigtede økonomi.
- CO2-afgiften på 8,4 mio. kr. som først nu indgår i Movias eget budget. CO2-afgiften er imidlertid allerede lagt ind i den langsigtede økonomiske plan og er dermed ikke en ukendt udgiftsstigning.
- En række mindre bevægelser i både positiv og negativ retning pga. ændrede forventninger til passagerindtægterne

Resultatet af A24

Efter modtagelse af Movias budgetforslag er resultatet af et meget positivt busudbud (A24) offentliggjort. Udbuddet betyder, at Region Sjælland sparer ca. 8,8 mio. kr. pr. år. begyndende med halvårseffekt i 2027. Dette er endnu ikke indregnet i budgetoverslagsårene fra Movia. Det regnes derfor separat ind i Region Sjællands langsigtede økonomiske plan og er med til at lette den langsigtede økonomi i forhold til det kendte.

Ladeinfrastruktur

Region Sjælland har modtaget besked om det statslige tilskud til ladeinfrastrukturen på Østbanen i forbindelse med indkøbet af de første 14 batteritog. Tilskuddet er mindre end det burde være, men ligger tæt på af det benyttede skøn i både beslutningsgrundlaget og i den langsigtede økonomi. I den langsigtede økonomiske plan var var indregnet en finansieringsudgift på 4 mio. kr. pr år, hvor det med tilskuddet bliver 5 mio. kr. pr. år.
Sagen om forligskredsens støtte til ladeinfrastruktur behandles under separat punkt på denne dagsorden.

Økonomiaftale Ø26 og fremtidige økonomiske ramme for kollektiv trafik

Ifølge økonomiaftalen mellem staten og regionerne for 2026 reguleres tilskuddet til Regional Udvikling med 2,6 %. Hertil kommer et særligt løft på 15 mio. kr. Reelt svarer det til en regulering på omkring 5,7% i Region Sjælland. Denne stigning er større end stigningen i budgetforslaget fra Movia og andre fremskrivninger og forbedrer dermed de langsigtede økonomiske rammer.
5 ud af de 15 mio. kr. er øremærket til kollektiv trafik. De øvrige 10 mio. kr. skal politisk prioriteres mellem et eller flere af kerneområderne i Regional udvikling. Alle 15 mio. kr. anbefales udmøntet til étårige indsatser, da der bliver behov for midlerne til finansiering af eksisterende drift fra 2027, hvor den fulde rammebesparelse på 50 mio. kr. som konsekvens af opgavebortfaldet skal effektueres. 2026 er således at sammenligne med et overgangsår. Rammebesparelsen er allerede indregnet i de fremtidige økonomiske rammer som udvalget og Forretningsudvalget er præsenteret for på tidligere møder, og ændrer derfor ikke grundlaget for udvalgets behandling.

Opsummering

Samlet set ændrer ajourføringen ikke grundlæggende ved hovedkonklusionerne i forhold til det tidligere præsenterede. Hovedtendenserne er de samme, men på det foreliggende grundlag er det mere positivt end tidligere præsenteret.

Region Sjælland forventes imidlertid fortsat at stå overfor betydelige økonomiske udfordringer på den kollektive trafik i slutningen af 2020'erne og starten af 2030'erne. Især foranlediget af kraftigt stigende udgifter til lokalbanernes infrastruktur.

Generelt er det forventningen, at budgettet for regional kollektiv trafik er robust i den nærmeste fremtid, herunder i 2026. Det vil kunne indeholde de planlagte forbedringer og aktiviteter og kunne håndtere nogle uforudsete forhold, hvis det bliver relevant.

Dernæst er der fortsat væsentlige usikkerheder, som også kan påvirke økonomien for den kollektive trafik. Herunder konsekvenserne ved anbefalingerne fra Regeringens ekspertudvalg for kollektiv mobilitet samt den vedtagne fusion med Region Hovedstaden. Sidstnævnte vil i sig selv indebære en stor usikkerhed. Der er ikke på nuværende tidspunkt klarhed om de fremtidige økonomiske rammer som følge af denne sammenlægning. Herunder vil også fordelingen af det statslige bloktilskud til regional udvikling formentlig blive revideret.

Den videre proces med udarbejdelsen af en langsigtet økonomisk plan for kollektiv trafik

På udvalgets møde gennemgår administrationen den ajourførte langsigtede økonomiske plan.

Herefter arbejdes der videre jf. den tidligere vedtagne tids- og procesplan, som er *vedlagt*.

Med tidsplanen er det besluttet, at anbefalinger til den langsigtede økonomisk plan for den kollektive trafik skal behandles i Regionsrådet inden udgangen af 2025. Efterfølgende overleveres anbefalingerne til det nye Regionsrådsråd for Østdanmark sammen med den nye Trafikplan 2025. Behandlingerne forventes at ske på følgende datoer:

- 21. oktober i Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde
- 28. oktober i Forretningsudvalget
- 4. november i Regionsrådet i Region Sjælland

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

Tidligere beslutninger
.

Beslutning
Orienteringen blev taget til efterretning.

Fraværende

Bilag

1. Bilag. Forslag til tids- og procesplan for 'Langsigtet økonomisk plan' samt 'Ny trafikplan' (DokID: 11982655 - EMN-2024-08467)

Punkt 3: Beslutning om placring af lyntogstop på fjernforbindelsen til Hamborg

EMN-2025-00974

Bilag

Notat

Notat_vurdering af de 6 mulige stop

Analyse af scenarier

3 (Åben) Beslutning om placring af lyntogstop på fjernforbindelsen til Hamborg

Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde
Sags ID: EMN-2025-00974
Dok ID: 12243596

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.

Indstilling

Administrationen indstiller, at

1. der interessevaretages for mindst 2 stop på fjerntogsforbindelsen København – Hamborg.
2. at der interessevaretages for lyntogstop ved Nykøbing Falster Station og, alt efter hvad der passer bedst med statens planlægning for den fremtidige togdrift, for enten Næstved eller Ringsted.

Sagen afgøres af Regionsrådet

Sagsfremstilling

Med 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 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 af udvalget hhv. den 5. februar 2025 og den 11. marts 2025.
På udvalgsmødet den 24. juni 2025 blev analysen, der er udarbejdet af SYSTRA, forelagt, og udvalget drøftede analysens resultater. Sagen blev drøftet i KKR Sjælland den 18. juni 2025.

KKR Sjællands og Region Sjællands beslutning om, hvor der bør etableres stop i Region Sjælland geografien skal sikre en stærk interessevaretagelse, der kan være med til at påvirke standsningsmønsteret på kommende fjerntogsforbindelser.
Administrationen havde på baggrund af analysen indstillet, at KKR Sjælland og udvalget valgte at interessevaretage for enten et scenarie med fjerntogsstop ved Ringsted og Nykøbing Falster eller et scenarie med fjerntogsstop ved Næstved og Nykøbing Falster.

Drøftelserne afstedkom en række spørgsmål til analysen, herunder om betydningen af opland, prisfølsomhed og parkeringsmuligheder. Spørgsmålene er besvaret i notatet "Spørgsmål og svar" *vedlagt*.

Det er administrationen og rådgivers vurdering, at de rejste spørgsmål og tilhørende svar ikke ændrer den samlede konklusion, som peger på stop ved Nykøbing Falster sammen med enten Næstved eller Ringsted. Det er derfor et politisk valg, hvilken kombination af togstop man ønsker at gå videre med i interessevaretagelsen for fjerntogsforbindelsen i Region Sjælland.

I de politiske drøftelser stod det klart, at valget mellem Ringsted og Næstved er svært, da analyseresultaterne ligger relativt tæt og prioriterer forskellige hensyn. Der er derfor i overstående indstilling forsøgt at finde et kompromis, hvor der interessevaretages for Nykøbing Falster, samt et af de to øvrige stop, alt efter hvad staten melder ud om planer for den kommende fjerntogsforbindelse.

Sagen forelægges både for udvalget og KKR Sjælland den 2. september 2025.
Herunder er hovedkonklusionerne for analysen gennemgået.

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 fjerntogsstop 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: Arbejdskraftpotentialet (fra Tyskland), Turisme (fra Tyskland) og erhvervslivets tilgængelighed (til Tyskland).
  Arbejdskraftpotentialet er vurderet ud fra, hvilket opland der er muligt at nå, samt en vurdering af potentialet 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 det, at de ville gå efter udflugtsmål tæt på stationerne og/eller med nem tilgængelighed med kollektiv trafik. Erhvervslivets tilgængelighed har haft fokus på videnserhvervet, som forventes at have mest nytte af gode togforbindelser til Tyskland.
- **Pendling og tilgængelighed**
  Kriteriet vurderes ud fra to indikatorer: Fjerntogsstoppets 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 Falser
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.

<u>Samlet vurdering</u>
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.

<u>Vurdering af den enkelte station</u>
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 Falster (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 Falster klarer sig bedst i den samlede vurdering af rejsetidsgevinst og passagervækst.

Den videre proces
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 opnås enighed.

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

Tidligere beslutninger
.

Beslutning
På mødet blev der fremsat to ændringsforslag, der kom til afstemning:

Første ændringsforslag:
Anbefaler en løsning, der konstruktivt og realistisk forholder sig til de konkrete forhold i Femernsamarbejdet mellem de nære parter i regionsjællandgeografien, delstaten Schleswig-Holstein og den nye Region Østdanmark. Der peges derfor på en forbindelse, hvor stop syd for København prioriteres med ét stop i Næstved og ét i Lübeck.

For stemte:
Susanne Lundvald (A) og Kathrine Monsrud Ekelund (Løsgænger)

Imod stemte:
Dennis A. Jørgensen (A), Felex Pedersen (A), Jan Hendeliowitz (A), Flemming Damgaard Larsen (V), Dorthe Adelsbech (V), Evan Lynnerup (V), Thomas Vesth (Løsgænger) og Christian Wedell-Neergaard (C)

Undlod at stemme:
Helle Laursen Petersen (I)

Dermed faldt første ændringsforslag.

Andet ændringsforslag:
På baggrund af analysen og stationernes indbyrdes beliggenhed og ud fra en samlet afvejning af mulige kombinationer og scenarieberegninger med to fjerntogsstop på Sjælland og øerne, ønskes afstemning om prioriterings forslag. Det foreslås at udvalget stemmer for og prioriterer stop i Ringsted og i Nykøbing Falster.

For stemte:
Dennis A. Jørgensen (A), Felex Pedersen (A), Jan Hendeliowitz (A), Helle Laursen Petersen (I), Flemming Damgaard Larsen (V), Dorthe Adelsbech (V), Evan Lynnerup (V) og Thomas Vesth (Løsgænger).

Imod stemte:
Kathrine Monsrud Ekelund (Løsgænger) og Christian Wedell-Neergaard (C).

Undlod at stemme:
Susanne Lundvald (A)

Andet ændringsforslag blev dermed anbefalet og indstillingen i sagen falder bort.

Mindretalsudtalelser:
Kathrine Monsrud Ekelund (Løsgænger) afgav følgende mindretalsudtalelse:
Anbefaler en løsning, der konstruktivt og realistisk forholder sig til de konkrete forhold i Femernsamarbejdet mellem de nære parter i regionsjællandgeografien, delstaten Schleswig-Holstein og den nye Region Østdanmark. Der peges derfor på en forbindelse, hvor stop syd for København prioriteres med ét stop i Næstved og ét stop i Lübeck.

Christian Wedell-Neergaard (C) afgav følgende mindretalsudtalelse: Han tilkendegav opbakning til sagsfremstillingens andet indstillingspunkt.

Fraværende

Bilag
1. Notat (DokID: 12246226 - EMN-2025-00974)
2. Notat_vurdering af de 6 mulige stop (DokID: 12179641 - EMN-2025-00974)
3. Analyse af scenarier (DokID: 12216632 - EMN-2025-00974)

Punkt 4: Drøftelse af Lokoførersituationen på Lokalbanerne’

EMN-2020-36442

Bilag

Utilfredsstillende lokoførersituation

4 (Åben) Drøftelse af Lokaførersituationen på Lokalbanerne'

Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde
Sags ID: EMN-2020-36442
Dok ID: 12307254

Resumé

Manglende lokaførere på lokalbanerne skaber tidsmæssige problemer i forhold til at implementere politisk besluttede forbedringer på lokalbanerne. Lokaltog og Movia er inviteret til dialog med udvalget omkring situationen.

Indstilling

Administrationen indstiller, at sagen drøftes

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

Sagsfremstilling

Region Sjælland ønsker og arbejder med en række forbedringer af betjeningen på lokalbanerne. Disse forbedringer vil som oftest medføre en udvidelse af driften og dermed et behov for yderligere lokaførere.

Dette kræver, at der enten tiltrækkes nye lokaførere fra andre selskaber eller internt uddannes nye lokaførere hos Lokaltog.

Det er som regel det sidste, der er nødvendigt.

Uddannelsen tager tid og har en vis kapacitetsgrænse. De nyuddannede skal samtidigt bruges til at erstatte lokaførere, der af den ene eller anden grund forlader Lokaltog.

Det har i praksis betydet, at der går ganske lang tid før forbedringer kan implementeres. Denne problemstilling har betydning i forhold til, hvornår ny forbedret køreplan på Østbanen kan igangsættes ligesom det har betydning for, hvornår natbetjening på lokalbanerne vil kunne etableres.

Udvalgets formandskab har henvendt sig til Lokaltog og Movia omkring denne situation. Henvendelsen *vedlægges*.

Lokaltog og Movia er inviteret til direkte dialog med udvalget omkring situationen, og hvad der vil være muligt at gøre for at forbedre den.

Økonomi

Sagen er ikke forbundet med udgifter, der kræver særskilt stillingtagen

Tidligere beslutninger
.

Beslutning
Trafikdirektør i Movia Jeppe Gaard og administrerende direktør i Lokaltog A/S Lars Wrist-Elkjær deltog under punktet.

Sagen blev drøftet. Udvalget forventer, at Lokaltog iværksætter uddannelsen af et tredje uddannelseshold snarest muligt for hurtigst muligt at kunne realisere ny køreplan på Østbanen og ønsket om natbetjening, der efter dialog med kommunerne vil indgå i den kommende trafikbestilling.

Fraværende

Bilag
1. Utilfredsstillende lokoførersituation (DokID: 12319433 - EMN-2020-36442)

Punkt 5: Beslutning om henvendelse til forligskredsen efter behandling af ansøgning om tilskud til ladeinfrastruktur

EMN-2023-06781

Bilag

Tilsagnsbrev til Region Sjælland

Henvendelse til forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035.docm

5 (Åben) Beslutning om henvendelse til forligskredsen efter behandling af ansøgning om tilskud til ladeinfrastruktur

Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde
Sags ID: EMN-2023-06781
Dok ID: 12249258

Resumé

Region Sjælland har besluttet at anskaffe 14 nye batteritog med tilhørende ladeinfrastruktur. I Infrastrukturplan 2035 blev etableret en statslig pulje til medfinansiering af ladeinfrastruktur med det formål at fremskynde den grønne omstilling til batteritog. Den nødvendige ladeinfrastruktur vurderes at koste 201 mio. kr. Der er ansøgt om et tilskud på 131 mio. kr. svarende til en støtteprocent på 65% i overensstemmelse med puljens etableringsgrundlag. Staten har dog kun bevilget 83,4 mio. kr. svarende til en støtteprocent på 41%. Udvalget skal behandle forslag til henvendelse til forligskredsen.

Indstilling

Administrationen indstiller, at;

- orienteringen tages til efterretning
- henvendelse til forligskredsen godkendes

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

Sagsfremstilling

Indledning og baggrund

Med aftalen om Infrastrukturplan 2035 fra juni 2021 blev der afsat *"275 mio. kr. til et statsligt tilskud til ladeinfrastruktur på privatbanerne med henblik på at fremme en grøn omstilling og en CO2-neutral jernbanedrift"*.

Parterne bag Infrastrukturplan 2035 vedtog september 2022 at udmønte de 275 mio. kr. via etableringen af en pulje.

Udmøntningen baserer sig på en vurdering af udgifterne til etablering af ladeinfrastrukturen på lokalbanerne fra rapporten *"Privatbanerne. Tilstand og fornyelsesbehov"* udført af Rambøll april 2021. Rapporten er udført for Danske regioner som en ajourføring af en tilsvarende rapport fra 2017 udført for Transportministeriet.

De samlede udgifter til ladeinfrastruktur vurderedes til 364,1 mio. kr.

Puljen på 275 mio. kr. forventedes således at kunne dække 75% af udgifterne. I udmøntningen bibeholdes dog en reserve på 40 mio. kr. blandt andet med henblik på eventuelt stigende priser. Der kan derfor søges tilskud svarende til 65% af udgiften.

Ansøgning til etablering af ladeinfrastruktur på Østbanen men ikke Tølløsebanen

Region Sjælland godkendte på møde den 24. september 2024 indkøbet af 14 nye batteritog til indsættelse på Østbanen og Tølløsebanen med tilhørende ladeinfrastruktur.

Lokaltog har vurderet, at udgiften til ladeinfrastruktur på Tølløsebanen vil være minimal, da betjeningen forlænges fra Tølløse ind til Holbæk via den statslige elektrificerede Nordvestbane fra 2027, hvor der kan oplades. Region Sjælland besluttede forlængelsen af Tølløsebanen på regionsrådsmøde den 14. januar 2025 blandt andet på baggrund af, at der så kunne spares 54 mio. kr. i ladeinfrastruktur på Tølløse station.

Region Sjælland har derfor i denne omgang alene søgt om støtte til etablering af ladeinfrastruktur på Østbanen. Det er her nødvendigt at etablere ladeinfrastruktur i Hårlev, hvor banens to grene mødes.

Det nødvendige anlæg er vurderet af Lokaltog i samarbejde med ekstern rådgiver samt togproducenten og med inddragelse af eksisterende viden fra Banedanmark og Midtjyske Jernbaner, som tilsvarende er i gang med at etablere ladeinfrastruktur.

Region Sjælland har sammen med Movia og Lokaltog været i dialog med Trafikstyrelsen og Transportministeriet siden 2022 om puljen og indholdet af den kommende ansøgning.

Udgiften vurderes til 201 mio. kr. inkl. 50% i usikkerhedstillæg i 2025-prisniveau. Tillægget er gængs praksis og benyttes også i den statslige anlægsbudgettering.

Region Sjælland har den 16. juni efter aftale med Transportministeriet indsendt den endelige ansøgning om støtte. Der er ansøgt om statslig medfinansiering med puljens støtteprocent på 65% svarende til 131 mio. kr. i 2025- prisniveau.

Region Sjælland modtager mindre statslig støtte end forudsat

Region Sjællands ansøgning har været forelagt forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 med indstilling fra Trafikstyrelsen.

Region Sjælland har den 1. juli 2025 modtaget tilsagn om støtte på 83,4 mio. kr. og ikke de ansøgte 131 mio. kr. svarende til en støtteprocent på 41% og ikke puljens støtteprocent på 65%. Tilsagnsbrev er *vedlagt*.

Den statslige støtte er altså væsentlig mindre end puljens udgangspunkt på 75% og den fastlagte udmøntningsprocent på 65%. Der modtages knap 48 mio. kr. mindre i støtte end forudsat.

Den mindre støtte begrundes med, at *"Trafikstyrelsen vurderer, at der vil være mulighed for at planlægge en togdrift, hvor det er tilstrækkeligt med et mindre omkostningstungt anlæg."*

Tilskuddet udbetales over en 3-årig periode 2025-2027.

Administrationens vurdering

Administrationen finder begrundelsen for ikke at give den forudsatte støtteprocent problematisk ligesom den mindre støtteprocent næppe lever op til forligskredsens forventninger om aktivt at fremme den grønne omstilling.

Det er bemærkelsesværdigt i sig selv, at Trafikstyrelsen forholder sig til togdriften på den regionale Østbane. De angiver, at en anden togdrift vil kunne håndteres af et mindre ladeanlæg. Der har været kontakt og dialog siden 2022 og en kritisk gennemgang af den nødvendige ladeinfrastruktur. Der er ikke modtaget noget forslag, beregning eller dokumentation for trafikstyrelsens vurdering.

Begrundelsen fra Trafikstyrelsen skygger imidlertid for den egentlige problemstilling, nemlig at den afsatte pulje formentlig er alt for lille. Region, ministerie og styrelse har været opmærksomme på dette siden 2022.

Den afsatte pulje medtog ikke det normale usikkerhedstillæg på 50%, som således mangler fra start. Perioden siden 2021 har været præget af meget store prisstigninger på anlægsudgifterne, som der heller ikke er korrigeret for. Som illustration skal den nuværende forventede udgift på 201 mio. kr. til ladeinfrastruktur på Østbanen sammenholdes med en forventet udgift på 33 mio. kr., som indgik i grundlaget for etableringen af tilskudspuljen i 2021.

Den politiske forligskreds bag etableringen af puljen har formentlig haft en intention om at gøre en væsentlig forskel i forhold til at fremme den grønne omstilling af lokalbanedriften, når de dengang afsatte tilskudsmidler svarende til 75% af de forventede udgifter. Det realiseres nu med et tilskud på 41%.

Det noteres, at der som følge af indkøbet af yderligere 10 batteritog skal etableres ladeinfrastruktur på Odsherredsbanen. Denne forventes at koste 127,5 mio. kr. Det er aftalt med Trafikstyrelsen, at der indsendes ansøgning foråret 2026, når tilbudspriser på Østbanens anlæg er kendte. Denne anlægsinvestering er behæftet med samme store usikkerhed.

<u>De økonomiske konsekvenser for Region Sjælland</u>

Der har været opmærksomhed på, at tilskudspuljen var for lille, og at der derfor var usikkerhed om tilskuddets størrelse. Regionen vil skulle lånefinansiere nettoudgiften til ladeinfrastrukturen.

I sagsmaterialet til regionsrådets godkendelse af anskaffelsen af de 14 nye batteritog den 24. september 2024 henvises til den store usikkerhed og de årlige finansieringsudgifter anslås at ligge mellem 3 og 8 mio. kr. I de foreløbige beregninger omkring en langsigtet økonomisk plan som præsenteret på Forretningsudvalgsmøde den 17. juni 2025 er benyttet et overslag på 4 mio. kr. pr. år. med fuld udslag fra 2027.

Med den udmeldte støtte forventes de årlige finansieringsudgifter at blive på omkring 5 mio. kr. pr. år.

De årlige udgifterne til ladeinfrastruktur holder sig dermed nogenlunde til det forventede.

<u>Videre proces</u>

På baggrund af ovenstående foreslår administrationen, at udvalget forfølger forligskredsens argumentation for lavere tilskud. Forslag til henvendelse på udvalgets vegne er *vedlagt*.

Økonomi

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

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

1. Godkendt
2. Godkendt

Fraværende

Bilag

1. Tilsagnsbrev til Region Sjælland (DokID: 12240758 - EMN-2023-06781)
2. Henvendelse til forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035.docm (DokID: 12329321 - EMN-2023-06781)

Punkt 6: Beslutning om henvendelse til Transportministeren om lokal togbetjening over Femern Bælt

EMN-2023-09725

Bilag

2025-05-13 FB-Komité positionspapir DK

Henvendelse til Transportministerren vedr lokal togbetjening over Femern.docm

6 (Åben) Beslutning om henvendelse til Transportministeren om lokal togbetjening over Femern Bælt

Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde
Sags ID: EMN-2023-09725
Dok ID: 12281827

Resumé

Region Sjælland arbejder sammen med danske og tyske partnere med muligheden for at etablere en lokal/regional togbetjening via den kommende Femern Bælt forbindelse. Grænseoverskridende togbetjening er et statsligt ansvar. Et centralt punkt er derfor at få den danske stats til aktivt at indgå i dette arbejde.

Femern Bælt Komitéen bestående af 29 danske og tyske regioner, kommuner og organisationer herunder Region Sjælland opfordrer de statslige myndigheder på begge sider af grænsen til at deltage i arbejdet. Udvalget skal tage stilling til, om Region Sjælland skal rette henvendelse til den danske transportminister sammen med Lolland Kommune til.

Indstilling

Administrationen indstiller:

- at der rettes henvendelse til transportministeren med henblik på at få staten til at indgå i arbejdet omkring mulighederne for at etablere en lokal/regional togbetjening via den kommende Femern Bælt forbindelse.
- at vedlagte henvendelse godkendes

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

Sagsfremstilling

Indledning og baggrund

Den faste Femern Bælt forbindelse åbner i 2029. Udnyttelsen af mulighederne, som den faste forbindelse giver for udvikling i Femern regionen, har været højt prioriteret i Region Sjælland, siden det blev vedtaget at etablere forbindelsen.

Et væsentligt grundlag for udviklingsmulighederne i Region Sjælland er de trafikale forbedringer for vej- og banetransporten.

I regionens og kommunernes fælles trafikudspil ”Sjælland baner vejen frem” er temaet ”Klar til åbningen af Femern forbindelsen i 2029” et af seks prioriterede projekter med 4 opgaveområder, som der på forskellig vis arbejdes med:

- Fremme gods på bane af hensyn til miljø og trængsel på vejene
- Fjerntogsbetjeningen med mindst to stop i Region Sjælland
- Billet- og takstsystemer skal være på plads

- Lokal/regional togbetjening over Femern Bælt

Lokal/regional togbetjening over Femern Bælt

Region Sjælland arbejder sammen med Movia og en række tyske partnere med denne opgave. Udvalget blev orienteret om arbejdet på udvalgsmøde den 23. januar 2024 samt under aktuelle sager på udvalgsmøde den 10. december 2024.

Delstaten Schleswig-Holstein og deres trafikselskab NAH.SH har tilbudt, at de kan stå for betjeningen. De er i gang med et udbud af egne regionale togsæt, og i dette udbud kunne indgå togsæt godkendt til at passere den kommende Femern Bælt tunnel.

Dette kræver en interessetilkendegivelse fra den danske side. Da grænseoverskridende togbetjening er et statsligt anliggende i Danmark, kræver det involvering af den danske stat med henblik på en interessetilkendegivelse og slutteligt en egentlig aftale.

Et specielt problem vil være en kommende tunnelafgift. Den kan blive så høj, bedømt ud fra størrelsen ved eksisterende faste forbindelser, at lokal banebetjening vil være økonomisk urealistisk. Størrelsen på en kommende tunnelafgift vil være en landspolitisk beslutning.

Der er kontakt til det danske transportministerie. Men for at de aktivt skal kunne medvirke kræver det en tilkendegivelse fra Transportministeren.

Femern Bælt komiteen har vedtaget et positionspapir omkring lokal/regional togbetjening

Femern Bælt Komitéen bestående af 29 danske og tyske regioner, kommuner og organisationer herunder Region Sjælland opfordrer de statslige myndigheder på begge sider af grænsen til at deltage i arbejdet. Dette er sket med et fælles positionspapir som *vedlægges*.

Komiteen ønsker en togbetjening med:

- Timedrift (Nykøbing Falster – Lübeck)
- Ukompliceret billettering
- Rimelige billetpriser

Postionspapiret videreformidles til transportminister Thomas Danielsen

Det foreslås, at positionspapiret videreformidles til transportministeren af regionsrådsformanden, udvalgsformanden og den danske formand for Femern Bælt komiteen borgmester i lollandskommune, Holger Schou Rasmussen.

Grundet delte kompetencer er positionspapiret på tysk side videreformidlet til;

- Medlemmer af Kreistag/amtsråd i Eutin.
- Delstaten Schleswig-Holstein i Kiel.
- Den tyske Transportminister Patrick Schnieder i Berlin.

Udkast til videreformidling *vedlægges*.

Dette vil efterfølgende skulle godkendes af regionsrådsformanden og borgmester Holger Schou Rasmussen. Mindre ændringer vil derfor kunne forekomme.

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

Tidligere beslutninger
.

Beslutning

1. Godkendt
2. Godkendt

Fraværende

Bilag
1. 2025-05-13 FB-Komité positionspapir DK (DokID: 12247391 - EMN-2023-09725)
2. Henvendelse til Transportministerren vedr lokal togbetjening over Femern.docm (DokID: 12284203 - EMN-2023-09725)

Punkt 7: Orientering om ekspertudvalgets anbefalinger om kollektiv trafik

EMN-2025-02820

Bilag

Ekspertudvalg anbefalinger juni 2025

De seks anbefalinger fra Ekspertudvalget oversigt.docm

Omkring lokalbaner og eventuel omlægning til busbetjening.docm

7 (Åben) Orientering om ekspertudvalgets anbefalinger om kollektiv trafik

Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde
Sags ID: EMN-2025-02820
Dok ID: 12306732

Resumé

Den endelige afrapportering og anbefalinger fra regeringens Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark blev offentliggjort den 26. juni 2025. Anbefalingerne var i særlig grad imødeset i forhold til den fremtidige organisering af den regionale kollektive trafik. Ekspertudvalgets anbefalinger indeholder ingen konkret anbefaling i denne henseende. Regeringen vil i andet halvår af 2025 "tage stilling til opfølgningen på anbefalingerne".

Indstilling

Administrationen indstiller, at orienteringen om ekspertudvalgets anbefalinger tages til efterretning.

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

Sagsfremstilling

Indledning

Regeringen nedsatte i maj 2023 "Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark", herefter omtalt som Ekspertudvalget. Ekspertudvalget har egen temaside, som kan fremsøges på Transportministeriets hjemmeside.

Ekspertudvalgets arbejde har været opdelt i tre faser og afsluttende med de samlede anbefalinger:

1. Kortlægning af behov og katalog over mobilitetstilbud (maj 2024)
2. Afdækning af økonomi og takstmodeller (juni 2025)
3. Præsentation af modeller for organisering (marts 2025)

- Samlede anbefalinger (juni 2025)

Regionerne har haft særlig interesse i ekspertudvalgets arbejde, da det kan have betydning for den fremtidige organisering af den regionale kollektive trafik. Ifølge aftalen om Sundhedsreformen 2024 lød det, at placeringen af ansvaret for den regionale kollektive transport afventer en afklaring baseret på ekspertudvalgets anbefalinger.

Ekspertudvalget anbefaler ikke en konkret organiseringsmodel. Det angives under nogle delanbefalinger, hvilken model Ekspertudvalget vurderer håndterer opgaven bedst.

Ekspertudvalget har juni 2025 fremlagt afrapporteringen af fase 2 omkring økonomi og takster samt de endelige anbefalinger.

Transportministeren tilkendegav ved offentliggørelsen af ekspertudvalgets arbejde, at "*Regeringen vil i andet halvår tage stilling til opfølgningen på anbefalingerne*". I offentliggørelsen nævnes organiseringsspørgsmålet ikke.

I den sammenhæng skal det bemærkes at Lov om trafikselskaber er tilrettet til dannelsen af den nye Region Østdanmark, så den nuværende organisering og ansvarsfordeling kan videreføres.

Ekspertudvalgets anbefalinger
Ekspertudvalgets afrapportering er omfattende. Nedenfor gengives Ekspertudvalgets overordnede betragtninger og anbefalinger. Anbefalingerne fra Ekspertudvalget *vedlægges*.

Ekspertudvalget tegner et fremtidsbillede for den kollektive transport

Et sammenhængende og tilgængeligt kollektivt transporttilbud, hvor rygraden er et højfrekvent hovednet af busser og tog mellem de større byer og ind og ud af byerne. Fleksible og behovstilpassede mobilitetsløsninger skal sikre mobiliteten ud i de tyndtbefolkede områder. Ansvaret skal ligge hos mobilitetsvirksomhederne og ejerkredsen.

Ekspertudvalget peger på en række politiske dilemmaer

1. Effektivitet versus geografisk nærhed i det strategiske hovednet.

   Koncentreret geografisk med højt serviceniveau eller geografisk bredt med lavere serviceniveau.

2. Vækst i brugen af den kollektive transport versus sociale hensyn.

   Billige lange rejser for at tiltrække bilister på bekostning af dyrere korte rejser.

3. Færre og mere effektive mobilitetsvirksomheder versus lokal forankring af løsningerne.

   Store mobilitetsvirksomheder for at skabe ensartede tilbud og måske mere økonomisk effektive. Omvendt er risikoen manglende åbenhed og lokal forankring

Ekspertudvalgets seks anbefalinger

Anbefalingerne er uddybet i Ekspertudvalgets afrapportering. Anbefalingerne er desuden præsenteret i oversigtlig punktform i bilag som *vedlægges*.

Ekspertudvalgets seks anbefalinger præsenteres nedenfor som overskrifter, hver med en kort beskrivelse af eventuelle særligt væsentlige forhold, der knytter sig til den enkelte anbefaling.

1. Højfrekvent strategisk hovednet af bus og tog med klare kvalitetsstandarder.

   Ekspertudvalget peger her på, at ansvaret for et strategisk hovednet håndteres bedst i en organisationsmodel, hvor staten har ansvaret for den regionale kollektive trafik.

2. Attraktiv og økonomisk bæredygtig kollektive transport i landdistrikterne gennem omstilling til mere fleksibel og behovsstyret kollektiv transport.

Ekspertudvalget anbefaler at mobilitetsvirksomhederne får adgang til at tilbyde nye mobilitetsformer som f.eks. samkørsel, som de ikke har i dag, og at der skal arbejdes videre med nye mobilitetsløsninger.

3. Sammenhængende og let tilgængeligt kollektivt transportsystem.

   Ekspertudvalget anbefaler, at der skal etableres et netværk af knudepunkter langs hovednettet.

4. Let at forstå og finde prisen for kollektiv transport, og styrket konkurrenceevne i forhold til bil.

   Ekspertudvalget anbefaler, at der skal eksistere færre billetprodukter og rabatordninger samt en forenklet takstmodel hvor længere rejser bliver billigere for at tiltrække bilister og hvor korte rejser bliver dyrere for at fremme cykling og gang.

5. Innovation og systematisk indsamling af data skal udnyttes.

6. Forbedre rammevilkårene med incitament til at foretage prioriteringer, der kan skabe økonomisk råderum og mulighed for at foretage langsigtede investeringer.

   Ekspertudvalget anbefaler, at der skal gives mulighed for omstilling af lokalbanebetjening til busbetjening, og der skal ses på antallet af mobilitetsvirksomheder.

<u>Omkring lokalbaner og eventuel omlægning til busbetjening</u>
Ekspertudvalget peger på, at en omlægning fra banedrift til busbetjening vil kunne frigøre økonomi indenfor de eksisterende rammer. Hovedpointer opsummeres kort i punktform bilag som *vedlægges*.

Lokalbanerne står overfor investeringer på omkring 7,3 mia. kr. frem til 2035. Det betyder dels, at banebetjeningen bliver langt dyrere men også, at regionerne står overfor investeringer, der langt overstiger statens nuværende investeringstilskud, der burde finansiere de nødvendige investeringer på Lokalbanerne. Der skal årligt investeres 613 mio. kr. i lokalbanerne sammenholdt med statens investeringstilskud på 131 mio. kr.

<u>Opsummering og vurdering</u>
Ekspertudvalget har fremlagt et meget omfangsrigt materiale.

Afrapporteringen har den styrke, at den sætter fokus på en række centrale forhold ved den kollektive trafik, som kan danne et solidt grundlag for kommende drøftelser, overvejelser og beslutninger. Blandt de mest væsentlige forhold er:

- Et hovednet af bus og tog er rygraden i det regionale og lokale kollektive transporttilbud.
- Forenklet takstmodel, hvor længere rejser bliver billigere for at tiltrække bilister, og hvor korte rejser bliver dyrere for at fremme cykling og gang.
- Store investeringer i lokalbanerne betyder, at de bliver dyrere og det statslige investeringstilskud er utilstrækkeligt.
- Mulighed for at omlægge fra bane- til busdrift, hvor det er relevant

Ekspertudvalgets trafikfaglige anbefalinger følger generelt ganske godt, hvad Region Sjælland og regionerne i øvrigt har peget på - dog med undtagelse af muligheden for at omlægge fra bane- til busdrift. Spørgsmålet om omlægning vil være en relevant politisk prioritering.

Ekspertudvalget kommer ikke med en egentlig anbefaling af fremtidig organisering, men gengiver deres vurdering af, at en organiseringsmodel med deltagelse af kommunerne og særligt staten bedst håndterer et regionalt hovednet. Det er stadig fagligt ganske uforståeligt i betragtning af, at det netop er regionerne, der har opbygget nettet. Der er en bred faglig opbakning til, at regionerne har håndteret opgaven godt. Organiseringsaspektet er ganske nedtonet i afrapporteringen.

Ekspertudvalgets afrapportering er markant præget af en stærk repræsentation fra trafikselskaberne og af det statslige ophæng ikke mindst omkring organisering. ”Selvstændige” trafikselskaber, centralisering og standardisering er i fokus. Kommunerne og regionernes store arbejde på mobilitetsområdet nævnes stort ikke. Demokratisk, politisk og lokal/regional indflydelse, kendskab og initiativrigdom er ikke det centrale fokus i afrapporteringen.

Med en antagelse om, at der ikke på kort sigt sker noget organisatorisk i forhold til regionernes ansvar for den regionale kollektive trafik, bliver der fokus på det bredere opgaveområde omkring mobilitet, hvor regionerne i dag er en drivende kraft. Det gælder særligt i forhold til udviklingen og udbredelsen af nye mobilitetsløsninger, udviklingen af hovednettet og sikring af sammenhæng mellem regionale, kommunale og statslige transporttilbud. Det handler både om, hvilke opgaver regionerne har hjemmel til at løse, og i høj grad også om, at der er tilstrækkelige økonomiske rammer til at understøtte indsatsen.

Fagudvalget vil få en ny sag forelagt, når regeringen har taget stilling til opfølgningen på Ekspertudvalgets anbefalinger.

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

Tidligere beslutninger
.

Beslutning
Orienteringen om ekspertudvalgets anbefalinger blev taget til efterretning.

Fraværende

Bilag
1. Ekspertudvalg anbefalinger juni 2025 (DokID: 12268664 - EMN-2025-02820)
2. De seks anbefalinger fra Ekspertudvalget oversigt.docm (DokID: 12279787 - EMN-2025-02820)
3. Omkring lokalbaner og eventuel omlægning til busbetjening.docm (DokID: 12280856 - EMN-2025-02820)

Punkt 8: Orientering om situationen vedrørende udløb af lejeaftale for 3 togsæt på Region Sjællands lokalbaner

EMN-2020-36442

Bilag

Tilbagelevering af tre lejede Desiro-tog

8 (Åben) Orientering om situationen vedrørende udløb af lejeaftale for 3 togsæt på Region Sjællands lokalbaner

Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde
Sags ID: EMN-2020-36442
Dok ID: 12273782

Resumé

Lokaltog har lejet 3 togsæt fra Nordjyske Jernbaner til driften på Region Sjællands lokalbaner. Togsættene blev lejet for at kunne håndtere strækningen Køge – Roskilde, som regionen betjener på kontrakt med staten fra 2020. Det er ikke lykkedes Lokaltog at finde erstatning for disse togsæt, som planmæssigt skal tilbageleveres i slutningen af 2025. Situationen kan give udfordringer med at opretholde en stabil drift frem til indsættelsen af nye batteritog primo 2029. Movia og Lokaltog forventer at kunne opretholde kvaliteten i driften gennem øget vedligeholdelse af de ældre IC2 togsæt, ligesom der løbende afsøges muligheder for at leje andre togsæt.

Indstilling

Administrationen indstiller, at orienteringen tages til efterretning

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

Sagsfremstilling

Indledning og baggrund

Lokaltog har lejet 3 Desiro togsæt fra Nordjyske Jernbaner. Behovet for at leje de 3 togsæt stammer fra Region Sjællands overtagelse af betjeningen mellem Køge og Roskilde på kontrakt med staten samt indbygningen af Banedanmarks nye signalsystem, som løbende krævede værkstedsophold.

Den mellem Lokaltog og Nordjyske Jernbaner lejeaftale for de 3 togsæt udløber planmæssigt ultimo november 2025. Det har ikke været muligt at forlænge lejeaftalen og Lokaltog har ikke kunnet finde andre relevante togsæt, der kunne lejes i stedet. Movia har formelt informeret regionen med notat fra den 19. maj 2025, som *vedlægges*.

Udvalget er kort orienteret om situationen under aktuelle sager på møde den 24. juni 2025. Der er siden arbejdet videre med sagen herunder har Lokaltog vurderet de nødvendige tiltag for at opretholde den nuværende drift uden de 3 togsæt.

Udfordring med det fremtidige antal togsæt til rådighed frem til 2029

Køreplanen på Østbanen som trådte i kraft december 2024 efter sporrenoveringen frigør 2 togsæt. Dette fortsætter med den vedtagne køreplan, der implementeres december 2026.

De ældre IC2 togsæt kræver stadig mere vedligeholdelse og en større værkstedsreserve. Disse togsæt erstattes med nye batteritog som indsættes primo 2029. På det tidspunkt vil der være de nødvendige togsæt.

Den vedtagne forlængelse af Tølløsebanen til Holbæk forventes at træde i kraft december 2027. Dette vil planmæssigt kræve 1 ekstra togsæt i drift, som dog hentes fra reserven, og som vil være fælles med Odsherredsbanen.

Det betyder, at materielsituationen fra 2026 begynder at blive presset. Presset vil stige med IC2 øgede alder, flere kørte kilometer på Østbanen fra december 2026 med mere vedligeholdelse til følge samt det ekstra togsæt i drift i 2028 på Tølløsebanen.

Movia/Lokaltog vurderer, at der december 2027 vil være behov for 1-2 ekstra togsæt, der kan bruges i driften.

Foreslået håndtering fra Movia og Lokaltog

Movia/Lokaltog vurderer, at 2026 kan håndteres med øget vedligeholdelse af IC2 togsættene, så de bedre kan indgå i driften. De eksisterende aftalte kvalitetsmål for driften omkring forsinkelser og aflysninger vil kunne overholdes. Der udarbejdes dog samtidig nødplaner for erstatningsbusser mv., hvis der i kortere perioder skulle mangle tog på enkelte afgange.

Movia oplyser supplerende, at skulle eventuelle problemer opstå vil de som udgangspunkt vedrøre driften på Tølløsebanen.

Lokaltog har opstillet et program for en øget vedligeholdelsesindsats for IC2, som er nødvendig for at opretholde en fortsat opfyldelse af kontraktmål og tilfredsstillende drift efter tilbageleveringen af de tre Desiro togsæt ultimo 2025. Lokaltog oplyser, at denne afventer behandling på deres bestyrelsesmøde den 8. september 2025. Udvalget orienteres om programmet og den forventede økonomi på næste møde.

Ekstra udgifter til vedligeholdelse skal holdes op i mod sparede lejeudgifter til 3 togsæt på 6 mio. kr. pr. år. Lokaltog vil løbende søge at leje 1-2 togsæt, og skal derfor have mulighed for at kunne disponerede en andel af de 6 mio. kr. i denne forbindelse.

Administrationens vurdering

Det er en uheldig situation, der er opstået.

En for passagererne pålidelig og forudsigelig drift på lokalbanerne skal vægtes højt. Skal lokalbanerne bruges som det daglige transportmiddel, skal man kunne stole på betjeningen.

Movia og Lokaltog har udarbejdet en plan for håndteringen af situationen, som de mener kan fastholde den nuværende aftalte kvalitet på lokalbanebetjeningen.

Administrationen vil sammen med Movia og Lokaltog følge op på, at planen kan og vil fastholde den helt nødvendige kvalitet i betjeningen. Administrationen vil herunder fastholde Movia og Lokaltog i bestræbelserne på at finde relevante muligheder for at leje 1-2 togsæt.

Der arbejdes på en aftale omkring de økonomiske konsekvenser, der som udgangspunkt antages at kunne holdes indenfor rammerne af budgetforslag 2026 for Regional Udvikling, der fremlægges til 1. behandling i regionsrådet den 19. august 2025.

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

Tidligere beslutninger
.

Beslutning
Orienteringen blev taget til efterretning.

Fraværende

Bilag
1. Tilbagelevering af tre lejede Desiro-tog (DokID: 12194776 - EMN-2020-36442)

Punkt 9: Høring vedrørende nye IB-udbud

EMN-2024-10837

Bilag

Vurdering af ansøgninger om nye udbud af IB i Region Sjælland.docm

Kort over eksisterende IB samt ansøgninger_

CELFs ansøgning

Næstved Gymnasium og Hfs ansøgning

Roskilde Gymnasiums ansøgning

Solrød Gymnasiums ansøgning

Epinions undersøgelse

Høringssvar til Solrød Gymnasium vedr. oprettelse af nyt IB-udbud.docm

Høringssvar til CELF vedr. IB-udbud.docm

Høringssvar til Roskilde Gymnasium vedr. oprettelse af IB-udbud.docm

Høringssvar til Næstved Gymnasium vedr. oprettelse IB-udbud.docm

9 (Åben) Høring vedrørende nye IB-udbud

Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde
Sags ID: EMN-2024-10837
Dok ID: 12331699

Resumé

Børne- og Undervisningsministeriet har igangsat en ny udbudsrunde med henblik på at etablere tre nye IB-udbud i Danmark. Roskilde Gymnasium, Solrød Gymnasium, Næstved Gymnasium og HF samt Center for Erhvervsrettede uddannelser (CELF) har alle ansøgt om godkendelse til at udbyde IB-uddannelsen. Regionsrådet skal høres og har en koordinerende rolle i forhold til uddannelsesdækningen.

Indstilling

Administrationen indstiller:

1. At der afgives positive høringssvar til oprettelsen af IB-udbud hos Solrød Gymnasium og HF samt CELF på Falster.
2. At der afgives afslag til Roskilde Gymnasium og Næstved Gymnasium og HF

Sagen afgøres af Regionsrådet.

Sagsfremstilling

I foråret 2025 meldte Børne- og Undervisningsministeriet ud, at der skal etableres op til tre nye udbud af IB (International Baccalaureate) i Danmark. IB er en 2-årig international gymnasial uddannelse på engelsk, der giver adgang til videregående uddannelser i både Danmark og udlandet.

Baggrunden for udbudsrunden er en ny analyse fra Epinion, som viser stigende efterspørgsel på IB-pladser og en forventet elevvækst på 70% frem mod 2033 som følge af stigende tilflytning af international arbejdskraft.

Analysen udpeger 15 kommuner i Danmark, hvor der er størst potentiale for nye udbud af IB set i forhold til væksten i international arbejdskraft.

Blandt de 15 kommuner nævnes Solrød, Faxe, Stevns, Ringsted og Sorø. Undersøgelsen tager imidlertid ikke højde for den kommende Femern-forbindelse, som forventeligt vil betyde mere international arbejdskraft til sydsjællandske kommuner. Undersøgelsen fra Epinion er *vedlagt*.

Der er på nuværende tidspunkt 16 udbud i Danmark. I Region Sjælland er der et offentligt udbud af IB på Stenhus Gymnasium i Holbæk og et privat udbud på Herlufsholm Skole i Næstved. Et kort over nuværende udbud af IB på landsplan er *vedlagt*.

Regionsrådets rolle

Regionsrådet har en lovbunden opgave i at koordinere det samlede uddannelsesudbud i regionen og for at sikre et tilstrækkeligt og varieret uddannelsestilbud for alle. I den forbindelse skal regionsrådet afgive høringssvar, når uddannelsesinstitutioner ønsker at oprette nye uddannelsesudbud og afgive indstilling til Børne- og Undervisningsministeriet om den stedlige placering.

Ansøgninger om nye udbud af IB skal som led i ansøgningsprocessen til godkendelse hos Den internationale IB-organisation (IBO), før Børne- og Undervisningsministeriet kan træffe endelig afgørelse i sagen.

Region Sjælland har modtaget anmodninger om høringssvar fra Roskilde Gymnasium, Solrød Gymnasium, Næstved Gymnasium samt Center for Erhvervsrettede uddannelser Lolland Falster (CELF), der alle ønsker at søge om ét af de op til tre nye udbud af IB på landsplan.

Administrationens vurdering af ansøgningerne er foretaget på baggrund af de vurderingskriterier, der er udmeldt af Børne- og Undervisningsministeriet. Ansøgninger samt mere udførlige vurderinger er *vedlagt*.

Solrød Gymnasiums ansøgning om oprettelse af IB-udbud

Solrød Gymnasium ønsker at blive godkendt til at udbyde en IB-uddannelse på deres adresse i Solrød.

Solrød Gymnasium er Cambridge-certificeret og har erfaring med engelsksproget undervisning.

På baggrund af Epinions rapport vurderes der at være et solidt elevgrundlag i området. Solrød fremhæves som en af de 15 kommuner med særligt potentiale for et nyt IB-udbud, bl.a. grundet god adgang til S-togsnettet.

Gymnasiet peger på behovet for geografisk spredning af IB-tilbud på Sjælland. Stenhus Gymnasium støtter oprettelsen, mens Birkerød Gymnasium udtrykker bekymring og Nørre Gymnasium (Brønshøj) fraråder det.

Oprettelse af IB-udbud hos Center for Erhvervsrettede uddannelser Lolland Falster (CELF)

CELF ønsker at blive godkendt til at udbyde en IB-uddannelse på deres adresse i Nykøbing Falster. Lolland Kommune er ikke fremhævet som en af de 15 kommuner i Epinions undersøgelse med særligt potentiale for et nyt IB-udbud. Epinion har oplyst, at deres undersøgelse ikke har taget højde for den forventede stigning i international tilflytning i forbindelse med Femern Bælt-projektet.

Ansøgningen begrundes med behovet for engelsksprogede ungdomsuddannelser i takt med tilflytning af international arbejdskraft og udviklingen omkring Femern-forbindelsen. Gymnasiet ønsker at skabe sammenhæng i uddannelseskæden for elever fra Lolland International School.

CELF fremhæver, at de har relevante faciliteter og erfaring med internationale aktiviteter. Der er indhentet høringssvar fra Stenhus Gymnasium og Nyborg Gymnasium, som begge støtter oprettelsen.

I foråret 2025 meldte Børne- og Undervisningsministeriet ud, at der skal etableres op til tre nye udbud af IB (International Baccalaureate) i Danmark. IB er en 2-årig international gymnasial uddannelse på engelsk, der giver adgang til videregående uddannelser i både Danmark og udlandet.

Baggrunden for udbudsrunden er en ny analyse fra Epinion, som viser stigende efterspørgsel på IB-pladser og en forventet elevvækst på 70% frem mod 2033 som følge af stigende tilflytning af international arbejdskraft.

Analysen udpeger 15 kommuner i Danmark, hvor der er størst potentiale for nye udbud af IB set i forhold til væksten i international arbejdskraft.

Blandt de 15 kommuner nævnes Solrød, Faxe, Stevns, Ringsted og Sorø. Undersøgelsen tager imidlertid ikke højde for den kommende Femern-forbindelse, som forventeligt vil betyde mere international arbejdskraft til sydsjællandske kommuner. Undersøgelsen fra Epinion er *vedlagt*.

Der er på nuværende tidspunkt 16 udbud i Danmark. I Region Sjælland er der et offentligt udbud af IB på Stenhus Gymnasium i Holbæk og et privat udbud på Herlufsholm Skole i Næstved. Et kort over nuværende udbud af IB på landsplan er *vedlagt*.

Regionsrådets rolle

Regionsrådet har en lovbunden opgave i at koordinere det samlede uddannelsesudbud i regionen og for at sikre et tilstrækkeligt og varieret uddannelsestilbud for alle. I den forbindelse skal regionsrådet afgive høringssvar, når uddannelsesinstitutioner ønsker at oprette nye uddannelsesudbud og afgive indstilling til Børne- og Undervisningsministeriet om den stedlige placering.

Ansøgninger om nye udbud af IB skal som led i ansøgningsprocessen til godkendelse hos Den internationale IB-organisation (IBO), før Børne- og Undervisningsministeriet kan træffe endelig afgørelse i sagen.

Region Sjælland har modtaget anmodninger om høringssvar fra Roskilde Gymnasium, Solrød Gymnasium, Næstved Gymnasium samt Center for Erhvervsrettede uddannelser Lolland Falster (CELF), der alle ønsker at søge om ét af de op til tre nye udbud af IB på landsplan.

Administrationens vurdering af ansøgningerne er foretaget på baggrund af de vurderingskriterier, der er udmeldt af Børne- og Undervisningsministeriet. Ansøgninger samt mere udførlige vurderinger er *vedlagt*.

Solrød Gymnasiums ansøgning om oprettelse af IB-udbud

Solrød Gymnasium ønsker at blive godkendt til at udbyde en IB-uddannelse på deres adresse i Solrød.

Solrød Gymnasium er Cambridge-certificeret og har erfaring med engelsksproget undervisning.

På baggrund af Epinions rapport vurderes der at være et solidt elevgrundlag i området. Solrød fremhæves som en af de 15 kommuner med særligt potentiale for et nyt IB-udbud, bl.a. grundet god adgang til S-togsnettet.

Gymnasiet peger på behovet for geografisk spredning af IB-tilbud på Sjælland. Stenhus Gymnasium støtter oprettelsen, mens Birkerød Gymnasium udtrykker bekymring og Nørre Gymnasium (Brønshøj) fraråder det.

Oprettelse af IB-udbud hos Center for Erhvervsrettede uddannelser Lolland Falster (CELF)

CELF ønsker at blive godkendt til at udbyde en IB-uddannelse på deres adresse i Nykøbing Falster. Lolland Kommune er ikke fremhævet som en af de 15 kommuner i Epinions undersøgelse med særligt potentiale for et nyt IB-udbud. Epinion har oplyst, at deres undersøgelse ikke har taget højde for den forventede stigning i international tilflytning i forbindelse med Femern Bælt-projektet.

Ansøgningen begrundes med behovet for engelsksprogede ungdomsuddannelser i takt med tilflytning af international arbejdskraft og udviklingen omkring Femern-forbindelsen. Gymnasiet ønsker at skabe sammenhæng i uddannelseskæden for elever fra Lolland International School.

CELF fremhæver, at de har relevante faciliteter og erfaring med internationale aktiviteter. Der er indhentet høringssvar fra Stenhus Gymnasium og Nyborg Gymnasium, som begge støtter oprettelsen.

Roskilde Gymnasiums ansøgning om oprettelse af IB-udbud

Roskilde Gymnasium har ansøgt om at udbyde IB-uddannelsen på adressen i Roskilde. Gymnasiet fremhæver, at Roskilde er en stor uddannelseskommune og et attraktivt alternativ til København for internationale borgere. Roskilde Kommune er ikke fremhævet som en af de 15 kommuner i Epinions undersøgelse med særligt potentiale for et nyt IB-udbud.

Et IB-udbud vurderes at kunne styrke kommunens tiltrækningskraft og skabe nye muligheder for lokale unge. Roskilde Gymnasium har indhentet høringssvar fra Birkerød Gymnasium, Stenhus Gymnasium og Nørre Gymnasium. Alle tre udtrykker bekymring for, at et nyt udbud i Roskilde vil udtynde elevgrundlaget for eksisterende IB-tilbud.

Næstved Gymnasium og Hfs ansøgning om oprettelse af IB-udbud

Næstved Gymnasium og HF har ansøgt om at udbyde IB-uddannelsen på deres adresse i Næstved. Næstved Kommune er ikke fremhævet som en af de 15 kommuner i Epinions undersøgelse med særligt potentiale for et nyt IB-udbud.

Gymnasiet fremhæver, at der ikke findes et offentligt IB-tilbud i den sydlige del af Sjælland, og at Femern-forbindelsen vil øge behovet for internationale uddannelser. Skolen vurderer, at et IB-udbud vil styrke tilbuddet til både lokale unge og børn af international arbejdskraft. Næstved Gymnasium og HF har erfaring med engelsksproget undervisning og vurderer at have kapacitet til at etablere et bæredygtigt udbud.

Stenhus Gymnasium støtter oprettelsen, mens Herlufsholm Skole ikke er hørt, da der er tale om en privat institution. Børne- og Undervisningsministeriet har oplyst, at private institutioner ikke skal inddrages i høringsprocessen.

Administrationens vurdering

Med afsæt i Epinions undersøgelse samt den geografiske placering vurderer administrationen, at der er grundlag for at etablere nye IB-udbud på Solrød Gymnasium og hos CELF.

- Et IB-udbud på Solrød vil styrke uddannelsesdækningen i den østlige del af regionen, hvor der ses en stigende tilflytning af udenlandske beskæftigede statsborgere med medfølgende børn.
- Et IB-udbud hos CELF vil forbedre dækningen mod syd og imødekomme det voksende behov i takt med, at flere udenlandske familier bosætter sig på Lolland-Falster som følge af Femern Bælt-forbindelsen. Dette vil ikke alene styrke den lokale uddannelsesinfrastruktur, men også skabe et attraktivt uddannelsestilbud for internationale familier. Der vurderes desuden et særligt potentiale for at tiltrække elever fra Tyskland, hvilket kan bidrage til en øget kulturel udveksling og styrke de internationale relationer.

Administrationens vurderer, at den stedlige placering af nye IB-udbud i Roskilde og Næstved kan få konsekvenser for elevgrundlaget på de eksisterende IB-tilbud i regionen.

- Et IB-udbud i Roskilde vurderes at kunne påvirke søgningen til nærliggende institutioner, hvilket kan svække elevgrundlaget og dermed have betydning for kvalitet og bæredygtighed i de eksisterende tilbud.
- Et IB-udbud i Næstved vurderes tilsvarende ikke i samme grad bidrager til en ny geografisk dækning, da området allerede har et privat IB-tilbud. Derudover vurderes det, at en placering længere sydpå – fx hos CELF – i højere grad vil understøtte Region Sjællands strategiske indsats i relation til Femern Bælt-forbindelsen og den forventede tilflytning af international arbejdskraft.

Samlet set vurderer administrationen, at etableringen af nye IB-udbud på Solrød Gymnasium og hos CELF vil være en strategisk investering i regionens uddannelsesfremtid. De to udbud vil ikke alene understøtte den lokale udvikling og imødekomme skiftende demografiske behov, men også sikre en geografisk dækning i områder, hvor der i dag ikke findes offentlige IB-tilbud. Dermed vil de bidrage til at skabe reelle nye uddannelsesmuligheder i regionen.

De to øvrige ansøgninger – fra Roskilde og Næstved – vurderes derimod primært at medføre et øget udbud i områder, hvor der allerede findes adgang til IB-uddannelser, og vil i mindre grad bidrage til at udvide den samlede geografiske dækning.

Koordinering mellem Region Hovedstaden og Region Sjælland

Region Hovedstaden gennemfører en tilsvarende proces, hvor Høje Taastrup Gymnasium er indstillet til et positivt høringssvar. Samtidig er administrationen i Region Sjælland i tæt dialog med Region Hovedstadens administration om de indkomne ansøgninger vedrørende IB-uddannelser. Formålet med koordineringen er at understøtte en helhedsorienteret vurdering af det samlede udbud og den geografiske dækning i den kommende Region Østdanmark.
På baggrund af den geografiske balance i Region Sjælland, vurderes det, at der ikke bør etableres et IB-udbud i Roskilde. Tages hensynet til en fælles vurdering med Region Hovedstadens med i betragtning, forstærkes denne vurdering.

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

Tidligere beslutninger
.

Beslutning

1. Anbefalet
2. Anbefalet

Fraværende

Bilag
1. Vurdering af ansøgninger om nye udbud af IB i Region Sjælland.docm (DokID: 12216095 - EMN-2024-10837)
2. Kort over eksisterende IB samt ansøgninger_ (DokID: 12331705 - EMN-2024-10837)
3. CELFs ansøgning (DokID: 12329244 - EMN-2024-10837)
4. Næstved Gymnasium og Hfs ansøgning (DokID: 12329251 - EMN-2024-10837)
5. Roskilde Gymnasiums ansøgning (DokID: 12329254 - EMN-2024-10837)
6. Solrød Gymnasiums ansøgning (DokID: 12329257 - EMN-2024-10837)
7. Epinions undersøgelse (DokID: 12305360 - EMN-2024-10837)
8. Høringssvar til Solrød Gymnasium vedr. oprettelse af nyt IB-udbud.docm (DokID: 12238569 - EMN-2024-10837)
9. Høringssvar til CELF vedr. IB-udbud.docm (DokID: 12239840 - EMN-2024-10837)
10. Høringssvar til Roskilde Gymnasium vedr. oprettelse af IB-udbud.docm (DokID: 12240720 - EMN-2024-10837)
11. Høringssvar til Næstved Gymnasium vedr. oprettelse IB-udbud.docm (DokID: 12241431 - EMN-2024-10837)

Punkt 10: Rapport vedrørende studietur til Fehmernbelt Days 2025 i Lübeck

EMN-2025-03786

10 (Åben) Rapport vedrørende studietur til Fehmernbelt Days 2025 i Lübeck

Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde
Sags ID: EMN-2025-03786
Dok ID: 12257359

Resumé

Udvalget havde mulighed for at deltage i en studietur til Fehmernbelt Days (FBD). FBD blev afviklet i Lübeck fra lørdag den 14. juni til mandag den 16. juni 2025. Udvalget orienteres med denne sag om de centrale hovedpunkter fra Fehmarnbelt Days.

Indstilling

Administrationen indstiller, at afrapporteringen godkendes.

Sagen afgøres af Forretningsudvalget.

Sagsfremstilling

Fehmarnbelt Days 2025 fandt sted i centrum af Lübeck, lige op ad byens gamle bydel.

Fehmarnbelt Days bestod af en borgerfestival og af en konference.

Borger- og demokratifestival

Borger- og demokratifestivalblev afholdt med inspiration fra folkefesten ved Fehmarnbelt Days 2023 samt Folkemødet på Bornholm. På tysk side ønskede man at prøve kræfter med en demokratifestival og et arrangement, som rummede debatter, musik og happenings.

Der estimeres at omkring 25.000 deltog til borgerfestivalen, som havde stor bevågenhed os de nordtyske medier og blandt andet her Norddeutscher Rundfunk (NDR), som havde flere interviews og live-udsendelser fra dagene.

Udvalget har bevilliget en række midler til projekter og aktører som deltog ved FBD bl.a. til Madens Folkemøde og Center for Erhvervsrettede uddannelser Lolland Falster (CELF). Region Sjællands aktører deltog i samarbejde med tyske partnere for at opdyrke nye relationer på tværs af grænsen.

Som en del af Fehmarnbelt Days 2025 blev der etableret en separat ungdomsscene med drøftelser mellem danske og tyske unge, hvor bl.a. Næstved Kommune var engageret i regi af Interreg-projektet Dannelsesregion.

Region Sjællands organisation var repræsenteret ved forskningsstøtteenheden på SUH med deres dansk-tyske Interreg-projekter. Særligt projektet HospiBot, som skal være med til at give serviceforbedringer i sundhedsvæsnet gennem automatisering, fik stor opmærksomhed i de tyske medier.

Konference

Konferencen der havde 450 deltagere blev åbnet søndag aften med en tale fra delstaten Slesvig-Holstens ministerpræsident Daniel Günther. Efter åbningen var der en session med titlen 'Inside the Fehmarnbelt Region' hvor regionsrådsformand Trine Birk Andersen deltog i en paneldebat sammen med:

- Jan Lindenau, Borgmester i Lübeck og vært for Fehmarnbelt Days 2025
- Camilla Khokhar, Formand for Femern Bel Business Council (FBBC) og vicedirektør i Dansk Industri
- Mikkel Hemmingsen, Administrerende direktør for Sund & Bælt Holding A/S
- Ulf Kämpfer, borgmester i delstatshovedstaden Kiel

Med Femern Bælt-tunnelen og det stærkere grænseoverskridende samarbejde i Femern Bælt-regionen drøftede panelet forskellige perspektiver på et tættere samarbejde mellem Tyskland, Danmark, Sverige og Norge, når Skandinavien og det Europæiske fastland i tid flytter tættere på hinanden.

Konferencen fortsatte mandag hvor udvalgsformand Christian Wedell-Neergaard deltog i en paneldebat under temaet: "Hvordan vil den faste Femern-forbindelse påvirke det Skandinaviske transportsystem – et skifte fra vej til skinner." Øvrige deltager i panelet var:

- Anette Solli, Governing Borgmester for Akershus County Council I Norgen
- Stefan Seidler, Medlem af den tyske Bundestag for Sydslesvigsk Vælgerforening (SSW)
- Ulrika Heie, leder af Transportkomiteen i den svenske Riksdag.

Panelet drøftede forskellige perspektiver ift. logitikudfordringer og muligheder ved at sikre mere gods på skinner med den faste Femern-forbindelse. Dette sammenholdt med de mange milliarder af Euro, som EU planlægger at investere i sikkerhed og infrastruktur.

<u>Pressekonference for annoncering af Femern Bælt Komiteens positionspapir</u>

Region Sjælland er medlem af Femern Bælt Komitéen, hvor positionspapiret "En attraktiv grænseoverskridende lokal persontransport på skinner på tværs af Femern Bælt" er blevet udarbejdet.

Region Sjælland har spillet en central rolle i at fremhæve behovet for et sådant papir for at sætte fokus på den lokale personbefordring over Femern Bælt. Region Sjællands fokus er at skabe en dynamisk grænsegeografi og styrke samarbejdet over grænsen og det kræver billig, let og uhindrede transportmuligheder på tværs. Papiret afspejler de prioriteringer, der er fastlagt i det fælles trafikpolitiske oplæg "Sjælland baner vejen frem", som Region Sjælland har udarbejdet i samarbejde med de sjællandske kommuner. Det bygger samtidig på Region Sjællands samarbejdsaftale med delstaten Slesvig-Holsten.

Positionspapiret blev officielt underskrevet under Fehmarnbelt Days 2025 ved en pressekonference og ventes bl.a. sendt til Transportministeren og Folketingets transportordførere.

<u>Regnskab</u>

Studieturens udgifter afholdes inden for rammen på 12.000 kr. pr. deltager, som det fremgår af rejseregulativ for politiske udvalg.

Udgiftsposter (kr.)	*Udgifter i alt for udvalget*	*Udgift pr. deltager*
Hotel	5.453	909
I alt	5.453	909

Derudover er der mindre udgifter til time-dagpenge og individuel befordring mv., som opgøres individuelt.

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

Tidligere beslutninger
.

Beslutning

1. Godkendt

Fraværende

Bilag
.

Punkt 11: Beslutning vedrørende udvalgets mødedatoer 2026

EMN-2024-10222

11 (Åben) Beslutning vedrørende udvalgets mødedatoer 2026

Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde
Sags ID: EMN-2024-10222
Dok ID: 12302019

Resumé

Forslag til udvalgets mødeplan for 2026 forelægges til godkendelse.

Indstilling

Administrationen indstiller, at mødeplan for 2026 godkendes.

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

Sagsfremstilling

Kalenderåret 2026 markerer en overgangsperiode, hvor Region Sjælland fortsat varetager driften, samtidig med at der igangsættes forberedelser til en ny organisering i Region Østdanmark.

De stående udvalg har i denne periode en vigtig rolle i forhold til at fastholde fokus på væsentlige driftsopgaver.

Samtidig forventes et gradvist fald i antallet af sager, i takt med at opgaver udfases og de forberedende politiske organer overtager en større del af det fremadrettede arbejde.

På den baggrund foreslår administrationen en mødekadence, der er tilpasset det forventede aktivitetsniveau og samtidig sikrer en grundig overlevering af centrale indsatser til de kommende organer.

Som udgangspunkt planlægges der med 4 møder i udvalget for regional udvikling, kollektiv trafik og internationalt samarbejde i 2026.

<u>Forslag til mødeplan for 2026</u>

- Mandag den 23. marts kl. 13-16
- Torsdag den 21. maj kl. 13-16
- Onsdag den 16. september kl. 13-16
- Onsdag den 11. november kl. 13-16

Udvalget har traditionelt afholdt møder om tirsdagen, men dette har desværre ikke kunnet imødekommes i den nye planlægning, da der stort set alle tirsdage er møder i Forretningsudvalget og/eller i Regionsrådet.

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

Tidligere beslutninger
.

Beslutning

1. Godkendt. Mødetiden reduceres til to timer fra kl. 14.00-16.00.

Fraværende

Bilag
.

Punkt 12: Aktuelle sager

EMN-2024-10222

12 (Åben) Aktuelle sager

Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde
Sags ID: EMN-2024-10222
Dok ID: 11928907

Resumé

Administrationen orienterer om aktuelle sager inden for udvalgets arbejdsområde.

Indstilling

-

Sagsfremstilling

Resultatet af Movias udbud A24

Udvalget godkendte på møde den 3. september 2024 med efterfølgende godkendelse af Regionsrådet, at buslinjerne 470R, 480R, 670, 240, 260R, 460R og 680 udbydes i Movias udbud A24 og med krav om nulemission. Driften på disse buslinjer svarer til ca. 28% af den samlede regionale busdrift.

Alternativet var at forlænge kontrakterne med 2 år til Movias udbud A26. Buslinjerne i udbud A24 går i drift i 2027 medens buslinjer i A26 vil have driftsstart i 2026.

Ved at lade linjerne indgå i A24 blev den grønne omstilling til batteridrift altså fremskyndet med 2 år.

Movia vurderede, at mulighederne for besparelser blev større ved at afvente A26 og anbefalede denne mulighed.

Resultatet af udbud A24 foreligger nu og viser en besparelse på 8,8 mio. kr. årligt ved udbuddet. Movia havde vurderet en besparelse på mellem 0 og 2,2 mio. kr. Der kommer altså en væsentlig større besparelse end forventet.

Det noteres, at udbuddet indeholder de to buslinjer 240 og 680, der i et toårigt forsøg startende ved køreplansskiftet 29. juni 2025, er opgraderet til R-net linjer. Det er 0,8 mio. kr. af besparelsen.

Det kan i øvrigt oplyses, at Region Hovedstaden sparede hele 31,9 mio. kr. for deres buslinjer i udbuddet.

Status på forsøg om natbetjening på lokalbanerne

I juni 2025 sendte Region Sjælland et brev til kommuner langs lokalbanerne, med tilbud om samfinansering af natdrift. Tilbuddet er blevet taget godt i mod.

Solrød, Køge Faxe, Stevns og Odsherred kommuner har meldt positivt tilbage. Kalundborg kommune af afslået tilbuddet. De øvrige kommuner forventes at behandle tilbuddet politisk i august og september.

Administrationen er i dialog med Movia om en udrulningsplan, der kan håndteres i forhold til den eksisterende situation med manglende lokofører. Udvalget orienteres på næste udvalgsmøde om det endelig resultat og konkrete mulighed for udrulning.

STRING bliver selvstændig organisation

Forretningsudvalget drøftede den 17. juni 2025 håndteringen af "Samarbejder og partnerskaber på det regionale udviklingsområde" i lyset af sundhedsreform 2024. Forretningsudvalget anbefalede her, at a) Region Sjælland fortsætter medlemskabet af STRING i 2026 og b) Region Sjælland skulle understøtte STRING's aktuelle forsøg på at omdanne sig til en selvstændig forening.

Ift. b) har STRING ved sit bestyrelsesmøde 17. juni 2025 godkendt udkast til vedtægter og holdt stiftende generalforsamling. Ved STRING's bestyrelsesmøde den 15. oktober 2025 underskrives STRING's nye oprettelsesdokument af Lars Lindskov, som er Region Sjællands udpegede repræsentant i STRING's bestyrelse.

Region Sjælland er i dag organisatorisk hjemsted for STRING, men med foreningsdannelsen flytter STRING ud af Region Sjælland som organisatorisk hjemsted og forventet senest 1. januar 2026. Udflytningen fra Region Sjælland vil medføre en reduktion af udgifter til administrativ understøttelse af STRING på tværs IT, HR og Regional Udvikling.

Status på projekter for etablering af en Nordeuropæisk brintkorridor

Region Sjælland ydede i 2023 tilskud på 1,5 mio. kr. til Land Schleswig-Holstein af de regionale udviklingsmidler for 2023 til 'Grøn brintomstilling i Nordsøregionen'. Projektet skulle omstille den tunge godstrafik til brint ift. den del, som ikke kan omlæsses til tog. Gennem flere EU fonde lykkedes det samarbejdsorganisationen STRING-network og partnerne bag at sikre 93 mio. kr. i EU-finansiering til udrulning af en brint-infrastruktur i Nordeuropa.

Indsatsen blev delt op i to projekter, hvor Greater4H og H2ignite. Hvor Greater4H skulle etablere selve brintinfrastrukturen og tankstationerne, så skulle H2ignite drive dialog, forskning og netværksopbygning omkring brint.

EU udså for få år tilbage brint, som teknologi til den grønne omstilling af tung trafik, men grundet usikkerhed på brintmarkedet med et højt renteniveau og bedre og billigere batteriløsninger er brint gået en mere usikker fremtid i møde. Det har bl.a. andet gjort, at flere private aktører har trukket sig fra brintprojekter og således også Greater4H. Derfor har det ikke været muligt at sikre projektets nødvendige medfinansiering til at etablere en tankinfrastruktur til brint. I sidste ende har det medført, at Greater4H den 31. maj 2025 er blevet lukket. EU har udtrykt beklagelse over at måtte lukke en række brintprojekter, som ikke tilskrives dårlige projekter men ugunstige strukturelle vilkår.

Greater4H har skabt en værdifuld viden, samarbejde og netværk omkring brint, som Region Sjælland fortsat understøtter i H2ignite med Land Schleswig-Holstein og partnerne i STRING. Projektet skal fremadrettet understøtte og udbygge netværk, forskning og samarbejde for brint, som kan sætte samarbejdsorganisationen i front når konjunkturerne for brint vender.

Årets optag på de videregående uddannelser i Region Sjælland

Uddannelses- og Forskningsministeriet offentliggjorde i juli 2025 en opgørelse over årets optag af studerende på de videregående uddannelser over hele landet. I Region Sjælland kan 5.232 nye studerende bydes velkommen på en af regionens videregående uddannelsesinstitutioner. Det er færre end sidste år, hvor i alt 5.557 blev optaget. Tendensen ses også på landsplan, hvor årets optag er cirka 1.400 optagne lavere end i 2024. Dette på trods af, at flere både på landsplan og på Region Sjællands videregående uddannelsesinstitutioner har søgt en videregående uddannelse i 2025 end i 2024. De lavere optagetal i 2025 er hovedsageligt et resultat af den vedtagne sektordimensionering, som sætter grænser for, hvor mange studerende universiteterne må optage på deres bacheloruddannelser. Formålet er blandt andet at få flere til at vælge erhvervs- og professionsrettede videregående uddannelser.

På Roskilde Universitet (RUC) er der i 2025 blevet optaget 1.596 nye studerende på en bacheloruddannelse, hvilket er et fald på 187 studerende i forhold til 2024.

På Zealand – Sjællands Erhvervsakademi er årets optagetal steget en smule. I 2024 blev der optaget 1.217 studerende, mens der i 2025 optages 1.287. Det er en mindre stigning, som blandt andet kan skyldes øget fokus på de tekniske og merkantile uddannelser.

På landets professionshøjskoler, som bl.a. uddanner fremtidens pædagoger, lærere og sygeplejersker, ses igen i år en samlet nedgang i antallet af optagne på landsplan. Samme tendens ses i Region Sjælland på Professionshøjskolen Absalon, hvor der i 2025 optages 2.349 mod 2.557 i 2024.

Optagetal for 2025 på de enkelte uddannelser i hele landet kan læses her.

Økonomi

-

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

.

Fraværende

Bilag

.

Punkt 13: Næste møde

EMN-2024-10222

13 (Åben) Næste møde

Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde
Sags ID: EMN-2024-10222
Dok ID: 11928914

Resumé
Næste møde i udvalget finder sted den 21. oktober 2025.

Indstilling
-

Sagsfremstilling
-

Økonomi
-

Tidligere beslutninger
.

Beslutning
21. oktober 2025.

Fraværende

Bilag
.

Punkt 14: Godkendelse af deltagelse ved møde i Udvalget for regional udvikling tirsdag den 2. september 2025

EMN-2024-10222

14 (Åben) Godkendelse af deltagelse ved møde i Udvalget for regional udvikling tirsdag den 2. september 2025

Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde
Sags ID: EMN-2024-10222
Dok ID: 11928922

Resumé

.

Indstilling

.

Sagsfremstilling

.

Økonomi

.

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

.

Fraværende

Bilag

.