

REFERAT Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde d. 23-05-2025

Mødedato Fredag d. 23. maj 2025 kl. 13:00

Mødested Mødelokale 1

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Drøftelse af scenarier for økonomihåndteringen for den kollektive trafik.....	7
Ny Trafikplan 2025 1. behandling.....	16
Samarbejder og partnerskaber på det regionale udviklingsområde.....	22
Beslutning om fremtidig proces for kapacitetsfastsættelse.....	30
Strategisk hjemtag fra Interreg.....	35
Orientering om regionernes muligheder for EU-finansiering efter 2027.....	40
Orientering om status på partnerskabsindsatserne.....	45
Aktuelle sager.....	50
Godkendelse af deltagelse ved møde i Udvalget for regional udvikling fredag den 23. maj 2025.....	55
Næste møde.....	58

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

EMN-2025-00888

1 (Åben) Godkendelse af dagsorden

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

Sags ID: EMN-2025-00888

Dok ID: 11992466

Resumé

.

Indstilling

.

Sagsfremstilling

.

Økonomi

.

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

Dagsordenen blev godkendt.

Christian Wedell-Neergaard bad udvalget tage stilling til, hvorvidt han er inhabil i forbindelse med den del af sag 4, der vedrører Femern Belt Development.

Udvalget anmodede om at få spørgsmålet om inhabilitet forelagt til afstemning.

Afstemningsresultat: 4 stemte for og 2 stemte imod.

For stemte: Christian Wedell-Neergaard (C), Felex Pedersen (A), Susanne Lundvald (A) og Jan Hendeliowitz (A).

Imod stemte: Flemming Damgaard Larsen (V) og Thomas Vesth (Løsgænger).

Følgende var ikke en del af beslutningen grundet fravær: Evan Lynnerup (V), Katrine Monsrud Ekelund (Løsgænger), Dorthe Adelsbech (V), Dennis Jørgensen (A) og Helle Laursen Petersen (I).

Dermed blev Christian Wedell-Neergaard erklæret inhabil i forhold til behandlingen af den konkrete del af sag 4.

Flemming Damgaard Larsen bemærkede at spørgsmålet om inhabilitet i den konkrete sag er principiel, hvorfor det skal behandles i Regionsrådet.

Fraværende

Dennis A. Jørgensen	Medlem	(A)
Kathrine Monsrud Ekelund	Medlem	Løsg ænger
Evan Lynnerup	Medlem	(V)
Helle Laursen Petersen	Medlem	(I)
Dorthe Adelsbech	Medlem	(V)

Bilag

.

Punkt 2: Drøftelse af scenarier for økonomihåndteringen for den kollektive trafik

EMN-2025-01330

Bilag

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

Aftale om regional udvikling 27 juni 2018

2 (Åben) Drøftelse af scenarier for økonomihåndteringen for den kollektive trafik

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

Sags ID: EMN-2025-01330

Dok ID: 12173351

Resumé

Med Budgetaftalen for 2025 er det besluttet, 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.

Region Sjælland forventes at stå overfor store økonomiske udfordringer i starten af 2030'erne foranlediget af kraftigt stigende udgifter til lokalbanernes infrastruktur.

På udvalgs mødet den 11. marts 2025 blev de overordnede økonomiske forventninger fremlagt til drøftelse. På mødet præsenterer administrationen et opdateret økonomisk overblik. På den baggrund drøftes og behandles en række principper for håndteringen af de økonomiske udfordringer.

Indstilling

Administrationen indstiller, at:

1. fastsættelse af den fremtidige økonomiske ramme for kollektive trafik indgår i budgetforhandlingerne for 2026 i sammenhæng med budgetlægningen for de øvrige ansvarsområder i Regional Udvikling.
2. de af udvalget prioriterede forsøgsordninger gennemføres som planlagt og indgår i den langsigtede økonomiske plan som varig bevilling.
3. vedligeholdelse efterslæbet på Lokalbanelne på ca. 300 mio. kr. lånefinansieres fra 2026.
4. beslutninger om infrastruktur analysens fornyelsesprojekter og anlægsprojekter træffes af det nye regionsråd i Region Øst Danmark.

Sagen afgøres af Forretningsudvalget

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. Den på forretningsudvalgsmødet den 17. december 2024 vedtagne tids- og procesplan er vedlagt.

Behovet for den langsigtede økonomiske plan tager afsæt i, at Region Sjælland har foretaget væsentlige økonomiske dispositioner indenfor kollektiv trafik. Herunder gennemførelse af en gennemgribende renovering af Østbanen og indkøb af 24 batteritog samt den tilhørende ladeinfrastruktur.

Fremadrettet står det yderligere klart, at der er kraftigt stigende udgifter til lokalbanernes øvrige infrastruktur - særligt i starten af 2030'erne. Herunder behovet for en gennemgribende sporrenovering af Tølløsebanen, øget investeringsbehov pga. klimatilpasninger og vedligeholdelsesefterslæb.

Udvalget fik på mødet den 11. marts 2025 forelagt de overordnede økonomiske forventninger samt økonomisk overblik over den regionale kollektive trafik til drøftelse. Udvalgets drøftelser tog afsæt i tre modeller for en økonomisk ramme for kollektiv trafik, hhv.

- a. Uændret økonomisk ramme for kollektiv trafik
- b. Reduceret økonomisk ramme med afsæt i den økonomiske aftale fra 2018
- c. Reduceret økonomisk ramme med afsæt i budget 2025

Administrationen vil på udvalgsmødet den 23. maj 2025 blive præsenteret for et opdateret økonomisk overblik med afsæt i samme tre modeller. Drøftelsen vil yderligere blive rammesat ud fra nedenstående temaer og med afsæt i en økonomisk plan på hhv. kort og langt sigt:

- Fremtidige rammevilkår
- Eksisterende serviceniveau samt eksisterende beslutninger
- Infrastrukturanalysens vedligeholdelsesefterslæb og anlægsprojekter på Lokalbanelne
- Trafikplan 2025

Præsentationen er *vedlagt* som bilag.

Sundhedsreform

Som et led i Sundhedsreformen er det besluttet, at der på det regionale udviklingsområde skal ske bortfald af opgaver inden for klimatilpasning og den regionale udviklingsstrategi pr. 1. januar 2026, og at opgaver på kulturområdet skal overgå til kommunerne pr. 1. januar 2027.

Regeringen har skønnet, at opgavebortfaldet kan medfinansiere sundhedsreformen med 112 mio. kr. i 2026 og 223 mio. kr. i 2027.

Med eksisterende bloktilskudsfordeling risikerer Region Sjælland at skulle aflevere ca. 22 mio. kr. på regional udvikling i 2026 og 45 mio. kr. i 2027 til sundhedsområdet. Dertil kommer ca. 5. mio. kr. til kulturformål, der skal afleveres til kommunerne fra 2027.

Som en del af Sundhedsreformen er det også besluttet at fusionere Region Hovedstaden og Region Sjælland. Fusionen vil også skabe ændrede økonomiske rammer for RU og den kollektive trafik fra 2027.

Der er ikke overblik over dette forhold, som i øvrigt også afhænger af ovenstående.

Den endelige størrelse på medfinansieringen af sundhedsreformen er netop nu til forhandling mellem staten og Danske Regioner.

Såfremt medfinansieringen viser sig at blive større end opgavebortfaldet, vil der skulle træffes politisk beslutning om, hvilke af de tilbageværende områder indenfor Regional Udvikling, der skal bære disse besparelser og med hvilken andel. De økonomiske rammer er for nuværende derfor fortsat behæftet med væsentlige usikkerheder.

I budgetaftalerne er der årligt afsat midler til en bufferpulje. Det primære formål med bufferpuljen er at kunne afbøde eventuelle uforudsete økonomiske udsving i den kollektive trafik. I årene 2023 og 2024 har det ikke været nødvendigt at anvende hele bufferpuljen til dette formål.

I stedet har det været muligt at anvende en stor andel til igangsættelse af udviklingsprojekter, der skal søge at skaffe flere passagerer i den kollektive trafik og afprøve nye mobilitetsløsninger særligt i det åbne land.

Bufferpuljen vil i 2026 kunne bidrage til at sikre balance i det samlede budget for Regional Udvikling i overgangsperioden og dermed understøtte, at der først skal ske organisatoriske tilpasninger i foråret 2026, som skal sikre balance fra 2027.

Fremtidige rammevilkår

Økonomien til den kollektive trafik er i høj grad bestemt af og bundet til en række historiske aftaler på lokalbaneområdet og den lovbestemte fordeling og regulering af det statslige tilskud til regionerne. Konkret arbejdes der for en overgangsordning for pålagte CO₂ afgifter. På længere sigt vil det være størrelsen af investeringstilskuddene til lokalbanerne og i øvrigt rammerne omkring håndteringen og opretholdelsen af lokalbanerne. Noget tyder på, at regeringens ekspertudvalg for kollektiv mobilitet vil adressere de sidstnævnte forhold i deres anbefalinger som forventes inden sommerferien.

Siden 2018 har fordelingen mellem ansvarsområderne i Regional Udvikling taget afsæt i den politiske aftale fra juni 2018, hvilket er blevet bekræftet ved de årlige budgetforhandlinger. Aftalen indebærer med de eksisterende ansvarsområder, at der kan bruges op til 73% på kollektiv trafik. Aftalen er vedlagt som bilag.

Det er administrationens anbefaling at den fremadrettede fordeling og den deraf afledte økonomiske ramme til kollektiv trafik bør indgå i budgetforhandlingerne 2026 og dermed behandles i sammenhæng med de øvrige ansvarsområder i Regional Udvikling.

Den langsigtede økonomiske plan

Den langsigtede økonomiske plan tager afsæt i en række tidligere politiske beslutninger, som både vedrører større anlægsprojekter, driftsudvidelse af eksisterende serviceniveau samt igangsatte forsøgsordninger. Disse danner afsæt for den langsigtede økonomiske plan.

Med afsæt i disse principper vil der på kort sigt forventeligt være balance i den kollektive trafik i 2026 og 2027. Dermed sikres en stabil overgangsperiode ind i Region Østjylland.

Derudover vil økonomien alt andet lige også forventeligt kunne håndteres i årene frem mod 2029/2030, hvor der skal træffes beslutning om Tølløsebanens renovering, som er særligt udslagsgivende for økonomien på kollektiv trafik.

På det længere sigte efter 2030 er økonomien udfordret i en årrække, hvor særligt afdrag til renoveringen af Østbanen og finansiering af batteritog for alvor slår igennem.

Principperne der ligger til grund for den økonomiske plan beskrives kort nedenfor.

Anlægsinvesteringer

Regionsrådet har foretaget en række dispositioner indenfor kollektiv trafik, som pga. lånefinansiering er bindende og rækker langt ud i fremtiden. Disse indgår i den langsigtede økonomiske plan og er følgende:

- Renovering af Østbanen
- Indkøb af 14 batteritog og tilhørende ladeinfrastruktur
- Anvendelse af option til indkøb af 10 batteritog og tilhørende ladeinfrastruktur

Eksisterende serviceniveau samt vedtaget udvidelse af driften

Regionsrådet har de seneste to år fastholdt eksisterende serviceniveau i den årlige trafikbestilling med få mindre tilpasninger. Eksisterende serviceniveau ligger ligeledes til grund for den langsigtede økonomiske plan og fastholdes.

Derudover har Regionsrådets vedtaget at udvide driften ved en 'Ny og forbedret køreplan på Østbanen' og ved 'Tølløsebanens forlængelse' således, at den eksisterende banebetjening bliver forlænget via den statslige bane til Holbæk.

Disse udgifter slår igennem fra hhv. 2027 og 2028 og indgår ligeledes i den økonomiske plan og i den fremadrettede trafikbestilling.

Igangsatte forsøgsordninger

Udvalget har valgt at igangsætte en række forsøgsordninger i den kollektive trafik, der skal få flere passagerer i den kollektive trafik, samt understøtte nye mobilitetsløsninger især i landområderne. Det gælder følgende forsøg:

- Opgradering til R-net drift på to buslinjer. Linje 240 (Ringsted-Roskilde) og linje 680 (Næstved-Ringsted)
- Unge til uddannelse, herunder natbetjening på lokalbaner

Disse forsøg er allerede finansieret i to år.

Det er administrationens anbefaling, at forsøgene gennemføres som planlagt og lægges ind i den langsigtede økonomiske plan som varig bevilling.

Hvorvidt forsøgene efter forsøgsperioden skal indgå i den faste drift, vil kræve konkret politisk beslutning på baggrund af evalueringen. Det vil således blive afgjort af det kommende Regionsråd i oktober 2027 i forbindelse med trafikbestillingen.

Midlertidig ordning, der betjener Dianalund

Udvalget besluttede på sit møde den 11. marts 2025 at indsætte ekstrasbusser mellem Dianalund og Slagelse i et år fra august 2025.

Finansieringen er fundet via bufferpuljen i 2025. Det er ligeledes besluttet, at der politisk skal tages stilling til den fremadrettede drift i forbindelse med trafikbestillingen i efteråret 2025.

Udvalget får sagen til første behandling på udvalgsmødet den 24. juni 2025. Der er ikke lagt finansiering ind i den langsigtede økonomiske plan.

Investeringer afledt af infrastrukturanalysen på Lokalbanelne

På et møde den 11. juni 2024 fik udvalget præsenteret Movia/ Lokaltogs infrastrukturanalyse, som viste et samlet investeringsbehov på Lokalbanelne på 1,8 mia. kr. over de næste ti år.

Administrationen er i tæt samarbejde med Movia og Lokaltog i gang med at analysere de konkrete arbejder nærmere – både i forhold til præcis økonomi og nærmere periodisering for gennemførelse.

I første omgang planlægges de første fem år, mens de efterfølgende 5 år blot er i overslag.

Infrastrukturanalysens vedligeholdelseefterslæb

Infrastrukturanalysen anviser et vedligeholdelseefterslæb, som ikke kan holdes indenfor det eksisterende årlige investeringstilskud til Lokalbanelne. Startende fra 2026 og over en 10-årig periode opgøres dette efterslæb til ca. 300 mio. kr.

Hovedparten af disse omkostninger er anlægsarbejder, der kan lånefinansieres.

Det er administrationens anbefaling, at den langsigtede økonomiske plan tager afsæt i, at der i den 10-årige periode som udgangspunkt gennemføres investeringer for 30 mio. årligt, som finansieres ved låneoptag. Finansieringen findes ved at reducere bufferpuljen tilsvarende.

Den præcise plan for de førstkommende fem år fremlægges af Lokaltog for udvalget for regional udvikling primo 2026.

Det er administrationens anbefaling, at
vedligeholdelseefterslæbet lånefinansieres.

Infrastrukturens fornyelses- og anlægsprojekter

Infrastrukturanalysen anviser behovet for en række fornyelser og anlægsprojekter. I forhold til fornyelser drejer det sig f.eks. om mindre projekter som udskiftning af sikringsanlæg og sporskifter. Hovedparten af disse fornyelser er i rapporten estimeret til anden halvdel af den tiårige periode.

Yderligere anviser analysen behovet for en række egentlige anlægsinvesteringer herunder forbedring af perronerne.

Det entydigt største anlægsprojekt er imidlertid sporrenovering af Tølløsebanen til ca. 900 mio. kr. i 2032. Renoveringen kan ikke håndteres indenfor eksisterende økonomiske rammer. En lånefinansiering vil betyde årlige udgifter i størrelsesordenen 40 mio. svarende til hele det eksisterende statslige investeringstilskud til Region Sjælland. Staten har ikke som forudsat ajourført investeringstilskuddet til lokalbanelne i 2009.

Der skal forventeligt tages stilling til renoveringen af Tølløsebanen omkring år 2030.

Fornyelses-og anlægsprojekter kan med fordel indgå i en samlet fornyelsesplan, som kan udarbejdes sammen med Region Hovedstaden.

Det er administrationens anbefaling, at både fornyelses- og anlægsprojekter ikke planlægges igangsat for nuværende.

Trafikplan 2025

Udvalget er ved at formulere Trafikplan 2025, som kommer til behandling i Regionsrådet den 19. august 2025.

Trafikplanen sætter tydelig retning for udvikling af den regionale kollektive trafik på ambitionsniveau.

Konkrete tiltag vil hver gang kræve politiske beslutninger.

Økonomi

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

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

1. Anbefalet.
2. Anbefalet. Udvalget anbefaler det i sagen fremlagte scenarie C. Der stilles forslag om, at administrationen beregner serviceniveauet på diverse buslinjer.
3. Anbefalet.
4. Anbefalet.

Fraværende

Dennis A. Jørgensen	Medlem	(A)
Kathrine Monsrud Ekelund	Medlem	Løsg ænger
Evan Lynnerup	Medlem	(V)
Helle Laursen Petersen	Medlem	(I)

Bilag

1. Bilag. Forslag til tids- og procesplan for 'Langsigtet økonomisk plan' samt 'Ny trafikplan' (DokID: 11982655 - EMN-2024-08467)
2. Aftale om regional udvikling 27 juni 2018 (DokID: 12055244 - EMN-2025-01330)
(Lukket bilag)

Punkt 3: Ny Trafikplan 2025 1. behandling

EMN-2024-08467

Bilag

Region Sjællands kollektive trafikplan

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

3 (Åben) Ny Trafikplan 2025 1. behandling

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

Sags ID: EMN-2024-08467

Dok ID: 12137609

Resumé

I Budgetaftalen for 2025 indgår, at der skal udarbejdes en langsigtet plan for udvikling af den regionale kollektive trafik. I dette indgår udarbejdelsen af en ny Trafikplan 2025 for den regionale kollektive trafik. Arbejdet med den nye trafikplan og et tilhørende serviceeftersyn har været drøftet på to møder i udvalget.

På mødet skal udvalget drøfte første forslag til Trafik 2025 og sætte retning for udvalgets prioriteter og administrationens videre arbejde. Andet forslag til Trafikplan 2025 forelægges udvalget på næste møde den 24. juni 2025. Administrationen rammesætter drøftelserne med et kort oplæg.

Indstilling

Administrationen indstiller, at forslag til ny Trafikplan 2025 drøftes og udvalgets bemærkninger indarbejdes.

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

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. Den vedtagne tids- og procesplan er *vedlagt*.

Den langsigtede økonomiske plan behandles i separat sag på udvalgmødet.

Som led i udarbejdelsen af den nye Trafikplan 2025 har konsulentfirmaet Urban Creators foretaget et serviceeftersyn af den gældende trafikplan og betjening.

Udvalget har drøftet eksisterende trafikbetjening samt konkret behandlet input til Trafikplan 2025 af to gange:

- 21. januar 2025: Indledende temadrøftelse af serviceeftersyn og ny Trafikplan.
- 22. april 2025: Temadrøftelse af hovedkonklusioner fra serviceeftersynet.

Formålet med udarbejdelsen af en ny trafikplan er at fremtidssikre den regionale kollektive trafikbetjening i Region Sjælland.

Nu forelægges første forslag til ny Trafikplan 2025 til drøftelse i udvalget. Forslag er *vedlagt*.

Forslag til ny Trafikplan 2025

Forslag til Trafikplan 2025 er formuleret på ambitionsniveau. De strategiske indsatser og tiltag sætter retning for det videre arbejde, mens en egentlig implementering først vil skulle politisk behandles på et konkret niveau.

På baggrund af udvalgets input samt Urban Creators serviceeftersyn foreslås det, at Trafikplan 2025 bygges op om følgende 5 strategiske indsatser med tilhørende tiltag. Trafikplanens indhold oplistes kort nedenfor:

Ny Trafikplan 2025 med 5 strategiske indsatser med tilhørende tiltag

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

Udvalgets skal drøfte forslaget til de fem strategiske indsatser samt tilhørende tiltag og dermed sætte yderligere retning på Trafikplanens prioriterer frem mod andet forslag, som behandles på udvalgets møde den 24. juni.

Trafikplan 2025 på kort og langt sigt

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

På tværs af Trafikplanens 5 strategiske indsatser samt tilhørende tiltag, er der imidlertid stor forskel på, hvilken økonomi, der er nødvendig og dermed i hvilket kadence arbejdet med de enkelte

tiltag kan igangsættes. Implementeringen af Trafikplan 2025 opererer således med et kort og langt sigte.

Efter Trafikplanens endelige godkendelse af Regionsrådet til august, kan implementeringen tilrettelægges således, at de enkelte tiltag - som udgangspunkt – prioriteres efter nedenstående tre principper:

1. Sikre fastholdelse af den nuværende regionale kollektive trafikbetjening

Det opbyggede R-net står stærkt sammen med de overordnede planlægningsprincipper for betjeningen, da disse dækker de største rejserelationer. Det er vigtigt at fastholde denne tilgang og lade R-nettet udgøre den primære krumtap i den regionale kollektive trafikbetjening.

2. Prioriter forbedringsmuligheder indenfor den eksisterende trafikbetjening

I Trafikplanen er der en række tiltag, som kan forbedre den regionale kollektive trafik yderligere ved at tage et endnu stærkere udgangspunkt i eksisterende planlægningsprincipper. Tiltag som forventeligt kan styrke det eksisterende R-net samt de øvrige linjer yderligere inden for eksisterende økonomiske ramme.

3. Nye udviklingsmuligheder

I trafikplanen er der identificeret en række udviklingsmuligheder, der koncentrerer sig om egentlige nye tiltag, som kan udvikle og forbedre den regionale kollektive trafikbetjening væsentligt. Det er imidlertid også tiltag, som vil kræve yderligere finansiering. Disse udviklingsmuligheder er centrale at have som mål på den lidt længere bane.

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.

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 udvalgets prioriteringer og ambitioner for udviklingen af den kollektive trafik til den kommende Region Østjylland. Trafikplanen skal dermed samtidigt danne et solidt grundlag for en fortsat udvikling og forbedring af den regionale kollektive trafik i geografien.

Som baggrund for trafikplanen er lavet et mere teknisk serviceeftersyn af den gældende trafikplan og nuværende trafikbetjening. Dette dokumenteres særskilt i arbejdsnotat til administrationen, som ligeledes vil danne udgangspunkt for det videre arbejde.

Den videre proces

På baggrund af udvalgets nærværende første drøftelse af forslag til ny Trafikplan 2025 vil der på udvalgsmøde den 24. juni 2025 blive forelagt tilrettet forslag til ny Trafikplan 2025. Herefter forelægges Trafikplanen til Regionsrådets godkendelse på mødet den 19. august 2025.

Økonomi

Sagen er ikke forbundet med udgifter der kræver særskilt stillingtagen

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

Sagen blev drøftet, og udvalgets bemærkninger vil blive indarbejdet.

Fraværende

Dennis A. Jørgensen	Medlem	(A)
Kathrine Monsrud Ekelund	Medlem	Løsgænger
Evan Lynnerup	Medlem	(V)
Helle Laursen Petersen	Medlem	(I)

Bilag

- 1. Region Sjællands kollektive trafikplan (DokID: 12170216 - EMN-2024-08467)
- 2. Bilag. Forslag til tids- og procesplan for 'Langsigtet økonomisk plan' samt 'Ny trafikplan' (DokID: 11982655 - EMN-2024-08467)

Punkt 4: Samarbejder og partnerskaber på det regionale udviklingsområde

EMN-2025-02706

Bilag

2025-05-06 Overblik over samarbejder og partnerskaber

4 (Åben) Samarbejder og partnerskaber på det regionale udviklingsområde

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

Sags ID: EMN-2025-02706

Dok ID: 12150733

Resumé

En række opgaver på det regionale udviklingsområde bortfalder eller flyttes som konsekvens af sundhedsreformen. På den baggrund lægges op til beslutning, om Region Sjællands fortsatte deltagelse i forskellige samarbejder og medlemskaber. I sagen forslås håndtering af de enkelte medlemskaber og partnerskaber, som Region Sjælland er en del af. Håndteringen af de enkelte medlemskaber og partnerskaber skal sikre et budget i balance i Regional Udvikling, som også er tilpasset Region Sjællands fremadrettede kompetencer inden for lovhjemlede områder.

Indstilling

Administrationen indstiller, at

1. Medlemskab af Landdistrikternes Fællesråd og Gate 21 opsiges fra 2026.
2. De foreslåede overgangsordninger for Fonden Femern Belt Development, Femern Bælt Komiteen, Greater Copenhagen, Greater Copenhagen EU Office, STRING Megaregion og Sjællands Udviklingsalliance godkendes med de foreslåede økonomiske konsekvenser ift. budgetaftale 2025.
3. De 1,9 mio. kr. afsat til overgangsordninger i 2026 finansieres ved omprioritering af tilbageløbsmidler fra udviklingsprojekter i 2025 på Regional Udviklings område.
4. Tilpasning af de budgetmæssige konsekvenser indgår i Regionsrådets budgetforhandlinger for 2026.

Sagen afgøres af Forretningsudvalget.

Sagsfremstilling

Sundhedsreformen indebærer, at der sker opgaveflytning og -bortfald på det regionale udviklingsområde. I sundhedsreformen er der på tværs af de danske regioner forudsat en medfinansiering fra den regionale udviklings ramme til sundhedsområdet på i alt 112 mio. kr. i 2026 og 223 mio. kr. i 2027.

I Regional Udvikling i Region Sjælland vil andelen af dette udgøre ca. 22 mio. kr. i 2026 og 45 mio. kr. i 2027 og frem. Det forventes, at beløbenes endelige størrelse vil blive fastlagt ved DUT-forhandlingerne (det udvidede totalbalanceprincip) som forløber i foråret 2025. Dertil kommer DUT som følge af flytning af kulturopgaverne til kommunerne, hvilket forventeligt beløber sig til ca. 5 mio. kr. fra 2027 for Region Sjælland.

Som konsekvens heraf skal der ske tilpasninger af Regional Udviklings opgaver og økonomi. Det ændrede hjemmelsgrundlag og færre ressourcer til opgaveløsningen nødvendiggør en drøftelse af Region Sjællands fortsatte engagement i samarbejder og medlemskaber.

Hjemmelsgrundlaget for opgaverne i Regional Udvikling ventes endeligt fastlagt i efteråret med vedtagelse af sundhedsreformens lovpakke 2 i oktober måned 2025.

Forretningsudvalget havde på møde den 25. marts 2025 en indledende drøftelse af sundhedsreformens konsekvenser for medlemskaber og partnerskaber koblet til Regional Udvikling. Der er på baggrund af denne drøftelse og efterfølgende dialoger med aktører udarbejdet vedlagte notat, som giver overblik over håndteringen af medlemskaber og samarbejder.

Af hensyn til aktører, opsigelsesfrister mv. er der behov for afklaring af, hvordan medlemskaberne fremadrettet skal prioriteres.

Der lægges derfor med denne sag op til en godkendelse af, hvilket samarbejder og partnerskaber, der skal opsiges, omorganiseres eller videreføres.

Håndtering af samarbejder og partnerskaber

Overordnet foreslår administrationen at lade det være op til det forberedende regionsråd for Region Østdanmark i 2026 at træffe beslutning om det endelige engagement fra 1. januar 2027. Dette særligt for samarbejder og partnerskaber, hvor der er en fælles snitflade med Region Hovedstaden, og hvor hjemmelsgrundlaget fortsat er uklart.

For disse medlemskaber og partnerskaber foreslås overgangsordninger i 2026, der sikrer aktørerne den tidligere aftalte økonomi, men samtidig sikrer, at der sker en omstilling til de nye vilkår, der vil være gældende i Region Østdanmark.

For samarbejder, hvor det står klart allerede nu, at hjemmelsgrundlaget ophører fra 1. januar 2026, foreslås det, at medlemskaberne som udgangspunkt opsiges.

Opsigelse af medlemskaber

Følgende medlemskaber foreslås opsagt som konsekvens af manglende hjemmelsgrundlag fra 2026:

- *Landdistrikterne fællesråd*
Hjemlen for den brede regionale udvikling og RUS den regionale udviklingsstrategi bortfalder fra 2026, herunder også adgangen til at arbejde med yderområder mv. Derfor foreslås det, at medlemskabet af Landdistrikternes Fællesråd til 56.505 kr. årligt, opsiges fra 2026. Region Sjælland vil evt. kunne indgå i en partnerskabsaftale med Landdistrikternes Fællesråd, der giver mulighed for at deltage i projekter efter konkret vurdering.
- *Gate 21*
Hjemlen til klimatilpasning og grøn omstilling i geografien bortfalder fra 2026. Ift. den grønne omstilling internt i Region Sjælland og Region Østdanmark forventes kompetencerne, som Gate21 råder over, opbygget internt i forbindelse med, at der er sket en tilførsel af ressourcer til Klimasekretariatet i forbindelse med flytning til NSR Sygehuse. Det foreslås derfor, at:
 - a) Region Sjælland opsiges A-medlemskabet af Gate 21 fra 2026 til 350.000 kr. årligt, som betales af Regional Udvikling. Medlemskabet opsiges inden udgangen af september 2025 med effekt for 2026. Med opsigelsen frafalder Region Sjællands plads i bestyrelsen.
 - b) Region Sjælland tegner evt. et B-medlemskab uden plads i bestyrelsen for at understøtte hospitalernes grønne omstilling. Det vil koste 50.000 kr. årligt, som afholdes inden for Klimasekretariatets bevilling på hovedkonto 1 (sundhed).

Overgangsordning for medlemskaber og samarbejder i 2026

Hensigten med overgangsordningen i 2026 er dels at give samarbejdspartnerne økonomisk stabilitet i 2026, men samtidig sikre, at de omstiller deres aktiviteter til nye vilkår fra 2027. Ordningen skal samtidig fremrykke Regional Udviklings økonomiske forpligtelser for at muliggøre tilpasning til de nye økonomiske rammer fra 2026. Det kan ske ved, at der omprioriteres tilbageløbsmidler i 2025 fra udviklingsprojekter i 2025 på Regional Udviklings område, som nedlukkes uden at have forbrugt deres fulde budget. Der ventes indeværende mindst 2 mio. kr. i tilbageløbsmidler i 2025, som kan finansiere initiativerne herunder. 1,9 mio. kr. af disse midler foreslås med denne sag omprioriteret til finansiering af de foreslåede overgangsordninger, jf. nedenfor.

Ift. vedlagte notat skal det særligt bemærkes:

- *Fonden Femern Belt Development*

Region Sjælland og Region Østdanmark kan fortsat med hjemmel i loven fra 2026 deltage i – og finansiere grænseregionalt samarbejde indenfor kultur, uddannelse og muligvis også mobilitetsområdet. Med overgangen til Region Østdanmark vil der være to grænsegeografier, der begge kræver et stærkt politisk ejerskab og skal sikres lige vilkår. En mod øst til Sverige og en mod syd til Tyskland. Samarbejdet over Øresund og Femern Bælt er dog på to forskellige modningsstadier.

Med den faste Femern-forbindelse klar i 2029 er der behov for Region Sjælland og Region Østdanmark tager et stærkere ejerskab til udviklingen over Femern Bælt ved at intensivere de politiske relationer og samarbejder på tværs af grænsen. Det foreslås derfor, at:

- a) Region Sjælland med udgangspunkt i det smallere hjemmelsgrundlag og reduceret økonomi ophæver den nuværende medlemsaftale med Femern Belt Development fra 2026. Dette skal meddeles før 30/6-2025. Den aftalte finansiering i 2025 er uændret.
- b) Region Sjælland er fra 2026 ordinært medlem af Femern Belt Development med et medlemsbeløb, som svarer til det dobbelte af et kommunalt bidrag pr. kommune. Det svarer til 0,6 mio. kr. årligt.
- c) I tillæg til medlemsbidraget går administrationen i dialog med Fonden Femern Belt Development, om at skitsere et udviklingsprojekt, hvor der udmøntes 0,9 mio. kr. i 2025. Projektets formål er, at Fonden Femern Belt Development i 2026 skal fremlægge en række udspil, der strategisk kan tegne det fremadrettede arbejde, der kobler ind i den fremtidige Region Østdanmark. Herunder udspil der sikrer et nyt finansieringsgrundlag og en medlemskreds, der ligeledes tænkes ind i Region Østdanmark. Dermed vil Fonden opnå en samlet bevilling på 1,5 mio. kr. i 2026, som hidtil aftalt med budgetaftalen.
- d) Region Sjælland hjemtager fra 2026 den danske del af sekretariatet for Femern Bælt Komiteen. Denne opgave indgår i dag som en del af samarbejdsaftalen med Femern Belt Development, der med forslaget således vil blive afløftet denne opgave. Det skal samtidig sikre Region Sjælland et stærkt ejerskab til den politiske udvikling over Femern Bælt. Det estimeres, at Region Sjælland og Region Østdanmark vil skulle anvende 0,5 administrativt årsværk til opgaven.

- *Femern Bælt Komiteen*

Se under d) under Fonden Femern Belt Development.

- *Greater Copenhagen*

Region Sjælland og Region Østdanmark kan fortsat med hjemmel i loven fra 2026 deltage i – og finansiere grænseregionalt samarbejde indenfor kultur, uddannelse og muligvis også mobilitetsområdet. Administrationen indstiller at kontingentet fastholdes i 2026 mhp. at et nyt forberedende regionsråd i Region Østdanmark træffer beslutning om videreførelse af medlemskab i 2027 mhp. at sikre en balanceret udvikling set i sammenhæng med Femern geografien.

- *Greater Copenhagen EU Office*

Som konsekvens af det ændrede hjemmelsgrundlag foreslås det, at:

- a) Region Sjælland fastholder sit nuværende økonomiske engagement af Greater Copenhagen EU Office ind i 2026 med 1,4 mio. kr. årligt.
- b) Administrationen går i dialog med Region Hovedstaden, om et fælles oplæg til den fremtidige opgaveløsning og finansiering primært med fokus på sundhedsområdet (forskning, innovation, AI mv.).

- *STRING Megaregion*

Region Sjælland er i dag organisatorisk hjemsted for STRING. Med manglende hjemmel på klimatilpasning fra 2026 og uafklaret hjemmelsgrundlag på mobilitetsområdet foreslås det, at:

- a) Region Sjælland fortsætter medlemskabet af STRING i 2026.
- b) Region Sjælland fortsat understøtter STRING's aktuelle forsøg på at omdanne sig til en selvstændig forening. Udkastet til foreningsvedtægter er administrativt godkendt og ventes behandlet og godkendt af STRINGs politiske forum i medio maj og juni 2025. Alternativt går administrationen i dialog med STRING, om at skifte organisatorisk hjemsted uden for Region Sjælland. Begge løsninger vil medføre en reduktion af udgifter til administrativ understøttelse af STRING.

- *Sjællands Udviklingsalliance*

Med bortfaldet af de brede regionale udviklingsopgaver og den regionale udviklingsstrategi, herunder attraktivitet, er det anbefalingen, at et evt. fremadrettet engagement fokuseres på uddannelse og evt. mobilitet.

Med budgetaftalen for 2025 blev der afsat ekstra midler til Sjællands Udviklingsalliance bl.a. med baggrund i behovet for at sekretariatsbetjene etableringen af en udviklingsfond under Sjællands Udviklingsalliance. Med baggrund i det ændrede hjemmelsgrundlag og reformens intentioner er det administrationens anbefaling, at understøttelsen af udviklingsfonden bør tages op til fornyet overvejelse. Det foreslås derfor, at:

- a) Region Sjælland med udgangspunkt i den smallere hjemmel og økonomi samt de begrænsede ressourcer trækker støtten på 1 mio. kr. afsat i budgetaftale for 2025 for årene 2026 og 2027 tilbage. Der udmøntes fortsat 1 mio. kr. i 2025 til at understøtte sekretariatet og etableringen af udviklingsalliansens udviklingsfond.
- b) Administrationen går i dialog med Erhvervshus Sjælland, som har plads i formandskabet for Sjællands Udviklingsalliance, om at skitsere et udviklingsprojekt, hvor der udmøntes et reduceret bidrag på 0,5 mio. kr. i årene 2026 og 2027. Projektet skal sikre den administrative understøttelse af Sjællands Udviklingsalliance i aftaleperioden 2026-2027 og samtidig lede til en omorganisering af den administrative understøttelse efter 2027.

Uændrede samarbejder

- *Interreg*

Hjemlen ift. programadministrationen af Interreg, herunder projektdeltagelse inden for de fremadrettede opgaveområder, fastholdes. Derfor fastholdes Interreg opgaven i samme omfang som hidtil frem til programperiodens udløb med udgangen af 2027.

Region Sjælland er programpartner i 3 Interreg A programmer:

- Deutschland-Danmark, (D-DK)
- Øresund-Kattegat-Skagerrak (ØKS) og
- South Baltic (SB)

Videre proces

Oplægget er afstemt med Region Hovedstaden. Det forventes at Region Hovedstaden vil bevare medlemskabet af Gate21 i 2026 og først her tage stilling til det fremadrettede medlemskab fra 2027.

Beslutningen om håndteringen af medlemskaber og samarbejder vil blive indarbejdet i budgetforslaget for 2026. På baggrund af beslutningen vil administrationen gå i dialog med samarbejdspartnerne om de foreslåede udviklingsprojekter/-aftaler i overgangsåret 2026. Disse vil senere blive forelagt til politisk godkendelse.

Økonomi

Økonomiske konsekvenser er beskrevet i sagen.

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

1. Anbefalet. Udvalget har tilkendegivet et ønske om, at Landdistrikternes Fællesråd drøftes på et kommende møde.
2. Anbefalet. Udvalget ønsker, at Region Sjælland samarbejder med Femern Belt Development i 2026 om sekretariatsbetjeningen af Femern Bælt Komiteen med henblik på, at sekretariatsbetjeningen af Femern Bælt Komiteen overgår til Region Østdanmark med virkning fra 1. januar 2027.
Hertil ønsker udvalget løbende at få en større indsigt i Femern Belt Developments resultater.
Udvalget ønsker, at der udarbejdes brev til transport-, erhvervs- og finansministeren om behovet for, at der på finansloven afsættes midler, der kan anvendes til at realisere vækst- og udviklingspotentialerne i Femern Bælt forbindelsen frem mod åbningen i 2029.
3. Anbefalet.
4. Anbefalet.

Christian Wedell-Neergaard deltog ikke under den del af sagen, der vedrører Femern Belt Development pga. inhabilitet.

Fraværende

Dennis A. Jørgensen	Medlem	(A)
Kathrine Monsrud Ekelund	Medlem	Løsgænger
Evan Lynnerup	Medlem	(V)
Helle Laursen Petersen	Medlem	(I)

Bilag

1. 2025-05-06 Overblik over samarbejder og partnerskaber (DokID: 12152292 - EMN-2025-02706)

Punkt 5: Beslutning om fremtidig proces for kapacitetsfastsættelse

EMN-2025-03734

Bilag

Bilag proces for kapacitetsfastsættelse.docm

5 (Åben) Beslutning om fremtidig proces for kapacitetsfastsættelse

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

Sags ID: EMN-2025-03734

Dok ID: 12141248

Resumé

Opgaven med den årlige kapacitetsfastsættelse overgår fra Styrelsen for Undervisning og Kvalitet til regionerne fra skoleåret 2026/27. Med denne sag skal udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde træffe beslutning om den fremtidige proces for kapacitetsfastsættelse på de gymnasiale uddannelser i Region Sjælland.

Indstilling

Administrationen indstiller, at:

1. Det godkendes, at fastsættelsen af den endelige kapacitet uddelegeres til administrationen.
2. Orienteringen om de nye opgaver for kapacitetsfastsættelse på institutionerne tages til efterretning.

Sagen afgøres af Regionsrådet

Sagsfremstilling

Indledning og baggrund

Styrelsen for Undervisning og Kvalitet (STUK) har haft det endelige ansvar for at fastsætte kapaciteten på skolerne, men fra skoleåret 2026/27 overgår opgaven til regionerne.

Regionernes udvidede kompetence på kapacitetsfastsættelsen vil fremover bestå i at fordele antallet af pladser på den enkelte skole, hvilket er en udvidelse af regionens ansvar, da regionerne i dag kun uformelt bliver hørt af STUK.

Kapacitetsfastlæggelsen gælder den almene studentereksamen (stx), den merkantile studentereksamen (hbx), den tekniske studentereksamen (htx), den toårige hf samt det indledende år på den internationale studentereksamen (pre-IB).

Efter ansøgningsfristen den 1. marts kan der være behov for at justere kapaciteten af hensyn til fordelingen af årets ansøgere. Den regionale kapacitet skal både i fastsættelse af den foreløbige kapacitet og i den endelige fastsættelse af kapaciteten holde sig inden for en ramme, som staten udmelder.

Sagen forelægges politisk for at orientere om de nye opgaver samt for, at der skal træffes politisk beslutning om, hvorvidt mindre dele af kompetencen til at fastsætte kapaciteten skal uddelegeres til administrationen.

Selve processen foregår i tre faser:

1. den foreløbige fase
2. den endelige kapacitet

3. kapacitet til manuel fordeling.

Faserne er uddybet i bilaget. *Vedhæftet.*

Fremtidig proces for kapacitetsfastsættelsen.

Regionsrådet skal fra efteråret 2025 fordele den maksimale kapacitetsramme, som STUK fastsætter for Region Sjælland således, at Regionsrådet tildeler den enkelte skole et antal elevpladser som foreløbig kapacitet.

Som udgangspunkt skal Regionsrådet træffe beslutning om kapaciteten for to år ad gangen, dog med mulighed for justeringer.

Med overtagelsen af kapacitetsfastsættelsen forventes der mere dialog med gymnasieinstitutionerne, idet, at de skal melde ind til regionerne den maksimale bygningskapacitet mm. Dette kræver mere systematisk brug af gymnasiesamarbejder, hvilket finder sted i både efteråret 2025 og foråret 2026. Dermed strækker dialogen sig over den foreløbige kapacitetsfastsættelse og den endelige kapacitetsfastsættelse.

Region Sjællands dialog med uddannelsesinstitutionerne foregår i dag uformelt og bilateralt, da uddannelsesinstitutionerne også høres af STUK. Denne proces vil fremover strække sig fra efteråret og ind i foråret, hvor den manuelle elevfordeling går i gang.

Administrationens vurdering

Regionsrådet vil med den nye opgave få stor indflydelse på skolernes størrelse, som er grundlaget for elevfordelingen. Dermed også indflydelse på den samlede uddannelsesdækning, idet skolernes kapacitet generelt har stor indbyrdes betydning for elev-grundlaget på den enkelte skole, fordi ansøgere søger på kryds og tværs.

Administrationen vurderer således, at fastlæggelsen af den foreløbige kapacitet kan indeholde betydelig politisk indflydelse, og denne beslutning bør derfor forblive behandlet politisk.

Efter de unges ansøgningsfrist om plads på uddannelsesinstitutionerne vil STUK fortsat have opgaven med at justere rammen for det maksimale antal pladser med afsæt i antallet af ansøgere. Derefter kan Regionsrådet kun tilpasse kapaciteten på den enkelte skole, såfremt der er behov og mulighed indenfor rammen. Denne del foregår i et meget kort tidsrum, og kapaciteten kan ikke ændres væsentligt. I det lys anbefaler administrationen, at kompetencen til at fastsætte den endelige kapacitet delegeres til administrationen. Det relevante fagudvalg vil efterfølgende få en sag til orientering.

Koordinering forud for fusionen med Region Hovedstaden og ny reform af ungdomsuddannelserne

Ændringerne i kapacitetsfastsættelsen gælder alle regioner, og administrationen har derfor koordineret sagen med Region Hovedstaden. Dette er sket for allerede nu at understøtte udviklingen af fælles administrative og politiske processer i den kommende Region Østdanmark.

Det er fortsat uafklaret, hvorvidt kapacitetsopgaven også vil gælde for de nye epx uddannelser fra 2030.

Økonomi

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

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

1. Anbefalet.
2. Anbefalet.

Fraværende

Dennis A. Jørgensen	Medlem	(A)
Kathrine Monsrud Ekelund	Medlem	Løsg ænger
Evan Lynnerup	Medlem	(V)
Helle Laursen Petersen	Medlem	(I)

Bilag

1. Bilag proces for kapacitetsfastsættelse.docm (DokID: 12167097 - EMN-2025-03734)

Punkt 6: Strategisk hjemtag fra Interreg

EMN-2023-10933

6 (Åben) Strategisk hjemtag fra Interreg

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

Sags ID: EMN-2023-10933

Dok ID: 12027540

Resumé

De grænseoverskridende Interreg A programmerne er et vigtigt redskab til at skabe vækst og udvikling i Region Sjælland. Udvalget orienteres om status på regionens arbejde med at sikre strategisk hjemtag fra programmerne, som understøtter politiske og strategiske dagsordener både i egen organisation og blandt aktørerne i geografien.

Indstilling

Administrationen indstiller, at sagen tages til orientering.

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

Sagsfremstilling

Region Sjælland er programpartner i 3 grænseoverskridende Interreg A programmer; Deutschland-Danmark, Øresund-Kattegat-Skagerrak (ØKS) og South Baltic. Programmerne har til formål at skabe vækst og udvikling i grænseregionerne gennem løsning af fælles udfordringer og realisering af fælles potentialer.

Opgavevaretagelsen knyttet til de grænsenære Interreg A-programmer bliver i forlængelse af sundhedsreformen i regionerne som ansvarsområde. Som programpartner deltager Region Sjælland i at udarbejde programmerne, der løber i 7 år ad gangen. Nuværende programperiode løber i periode 2021-2027.

Regionen har i udviklingen af programmerne stor indflydelse på den strategiske retning og indholdet af programmerne og projekterne, som der efterfølgende kan søges tilskud til. Regionen har her en rolle i at sikre, at såvel geografien, som organisationens strategiske prioriteter indarbejdes i programmerne, så der sikres adgang til midler der kan udvikle det grænseoverskridende samarbejde, hvor det giver mening for Region Sjælland.

Region Sjælland har naturligt lagt vægt på, at programmerne kan støtte udvikling af regionens sundhedstilbud med mere sundhed til flere. Samtidigt er det vigtigt, at programmerne kan bruges til at øge integration og samarbejde i grænsegeografierne over både Femern Bælt og Øresundsområdet.

Som programpartner er Region Sjælland desuden repræsenteret politisk i Interreg-programmernes bevillingsudvalg. Her arbejder udvalgsmedlemmerne for at promovere og understøtte projekter i Region Sjællands geografi og for at understøtte geografien overordnede udviklingsmæssige interesser.

Derfor har Region Sjælland en helhedsorienteret tilgang til programmerne, som er målrettet geografiens strategier og behov. Det betyder, at programmerne ikke kun er relevante for regionen som organisation, men også for fx kommuner, uddannelsesinstitutioner og virksomheder i regionen. Med bortfald af centrale opgaver på den regionale udvikling bliver det tiltagende vigtigt, at programmerne understøtter de aktører, som vil og kan være med til at skabe udvikling gennem grænseoverskridende samarbejde.

Udvikling af regionens sundhedstilbud

EU rummer mange store programmer og fonde, som stiller store krav til volumen i projekterne og administrationen bag, som også gør dem svære at søge, hjemtage og drifte. I modsætning til EUs store forsknings- og rammeprogrammer giver Interreg mulighed for støtte til innovation og anvendt forskning i projekter af mindre skala på tværs af grænserne. Interreg-projekter kan derfor gennemføres praksisnært og med direkte involvering af borgerne, hvilket gør dem særligt velegnede til at fremme udviklingen af regionens sundhedstilbud.

Region Sjællands hospitaler er i programperioden 2021-2027 leadpartner på 13 sundhedsprojekter under Interreg A-programmerne. Projekterne omhandler en bred vifte af temaer som f.eks. digitalisering af de offentlige sundhedsservices, optimering af operationer, tidlig identifikation af synstab og forbedring af unge patienters overgang fra barn- til voksenbehandling.

De 13 projekter har tilsammen et budget på knapt 330 mio. kr. og af dem modtager Region Sjælland sammenlagt knapt 120 mio. kr. i direkte tilskud til projekterne. Projekterne gennemføres på en række forskellige hospitaler og omfatter både psykiatrien, somatikken og tværgående funktioner.

Løftestang for politiske og strategiske ambitioner

Ud over at yde et stort bidrag til udvikling af regionens sundhedstilbud, er Interreg-programmerne også en væsentlig motor til at indfri regionens politiske og strategiske ambitioner og prioriteter for samarbejdet over Femern Bælt og Øresund.

Interreg Deutschland-Danmark har en central rolle i samarbejdet på tværs af Femern Bælt, som er en prioriteret indsats i den Regionale Udviklingsstrategi og samarbejdsaftalen med delstaten Slesvig-Holsten. Derfor både understøtter, promoverer, medfinansierer og deltager Region Sjælland i Interreg-projekter, som støtter udviklingen af en integreret grænseregion, hvor borgere og erhvervsliv gnidningsløst kan tage en uddannelse, arbejde og opleve på tværs af grænsen.

Aktører fra Region Sjælland er med i 11 dansk-tyske Interreg projekter indenfor temaer som uddannelse, erhverv, videnssamarbejder, grøn omstilling, kultur og klima. Region Sjælland spiller en aktiv rolle i at udvikle samarbejdsprojekter på tværs af grænsen, som understøtter netværks- og kapacitetsopbygning. Region Sjælland er selv med i 2 store projekter under Interreg Deutschland-Danmark, som understøtter opbygningen af en grænseoverskridende region gennem øget samarbejde.

I forhold til Øresundsgeografien er både den Regionale Udviklingsstrategi og Greater Copenhagens strategiske chartre en del af programmets strategiske grundlag. Programmet er velegnet til at understøtte udviklingsprojekter i Greater Copenhagen partnerskabet og aktører fra Region Sjælland indgår fortrinsvist i projekter indenfor mobilitet og på det grønne område.

Oversigt hjemtag til Region Sjælland siden programstart i 2021 til 1. maj 2025

	Deutschland-Danmark	ØKS	South Baltic	I alt
Bevilget til aktører i Region Sjælland:	82 mio. kr.	103 mio. kr.	56 mio. kr.	241 mio. kr.
Bevilget til projekter med aktører fra Region Sjællands geografi:	232 mio. kr.	247 mio. kr.	243 mio. kr.	722 mio. kr.

Økonomi

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

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

Sagen blev taget til efterretning.

Fraværende

Dennis A. Jørgensen

Kathrine Monsrud Ekelund

Medlem

Medlem

(A)

Løsg
ænger

Evan Lynnerup

Helle Laursen Petersen

Medlem

Medlem

(V)

(I)

Bilag

.

Punkt 7: Orientering om regionernes muligheder for EU-finansiering efter 2027

EMN-2025-03757

Bilag

Holdningspapir om EU's Interreg-programmer efter 2027 Danske Regioner

7 (Åben) Orientering om regionernes muligheder for EU-finansiering efter 2027

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

Sags ID: EMN-2025-03757

Dok ID: 12144889

Resumé

EU Kommissionen fremlægger i juli 2025 sit forslag til EU's flerårige budget for perioden 2028-2034 og samtidigt overtager Danmark EU-formandskabet. Regionernes administrationer har udarbejdet et fælles holdningspapir vedrørende Interreg, som behandles i Danske Regioner og sendes til Udenrigsministeriet. Udvalget skal tage stilling til holdningspapiret og tage den øvrige orientering om Socialfonden Plus og Region Sjællands status som "overgangsregion" efter 2027 til efterretning.

Indstilling

Administrationen indstiller, at udvalget tager orienteringen til efterretning og bakker op om holdningspapiret vedrørende fremtidens Interreg-programmer.

Sagsfremstilling

Økonomien for EU's strukturfonde – herunder Interreg – fastlægges som en del af EU's flerårige budgetter, der løber i 7 år ad gangen. Den nuværende budgetperiode udløber ved udgangen af 2027. EU-Kommissionen fremlægger i juli 2025 sit forslag til EU's budget for perioden 2028-2034. Offentliggørelsen af budgetforslaget falder sammen med, at Danmark overtager EU-formandskabet. Danmark får dermed en væsentlig rolle i de indledende forhandlinger om det kommende flerårige EU-budget.

EU-Kommissionen ventes i sit forslag at lægge op til en større ændring af den nuværende struktur for EU-støtteprogrammerne. Herunder forventes det, at EU-Kommissionen vil forslå, at en lang række EU-programmer bliver slået sammen i en "single fund", som også skal omfatte de nuværende programmer Interreg og Socialfond Plus. Denne nationale "single fund" vil blive baseret på nationale planer for reformer og investeringer. Argumentet bag ændringerne er et behov for forenklinger og øget fleksibilitet. Fondens formål er at imødekomme de udfordringer, som EU står over for, såsom sikkerhedsspørgsmål, konkurrencedygtighed, migration, udvidelse og samhørighed.

Interreg

Interreg-programmerne er særligt vigtige for regionerne, da de udgør et væsentligt værktøj og finansieringskilde for det grænseoverskridende og internationale samarbejde, som regionerne fortsat har hjemmel til efter sundhedsreformen. Regionerne har som programpartnere en vigtig rolle i at sikre, at såvel geografiens, som organisationens strategiske prioriteter indarbejdes i programmerne, så der sikres adgang til midler, der kan udvikle det grænseoverskridende samarbejde i en fremtidig Region Østdanmark.

Hvis Interreg fremadrettet inkluderes i en national "single fund", kan det medføre en centralisering af både programudarbejdelsen og udmøntningen af midlerne. Risikoen er, at regionerne mister deres rolle som programpartnere og at ansvaret for programmerne flyttes fra regionerne til en

national instans. Det vil konkret reducere Region Østdanmarks mulighed for at anvende Interreg-programmerne som en løftestang til at indfri regionens politiske og strategiske ambitioner og prioriteter for samarbejdet over Femern Bælt og Øresund.

På den baggrund har de danske regioners administrationer i fællesskab udarbejdet et forslag til et holdningspapir vedrørende fremtidens Interreg-programmer. Papiret vil efter politisk behandling i Danske Regioner blive sendt til Udenrigsministeriet, som har det overordnede ansvar for forhandlingerne under det danske EU-formandskab. Holdningspapiret er *vedlagt*.

Holdningspapiret betoner, at

- Interreg er indbegrebet af europæisk merværdi og det vigtigste redskab til europæisk integration og solidaritet i en tid, hvor det er mere relevant end nogensinde.
- Interreg skal fortsætte med at spille en central rolle efter 2027 for at overvinde grænseoverskridende hindringer og realisere fælles potentialer.
- Regionerne er afgørende for at udarbejde og implementere effektive programmer, der tilgodeser lokale og regionale behov. Derfor skal Interregs principper om delt forvaltning og lokale og regionale partnerskaber bevares.
- Særligt bør søgrænser fortsat sidestilles med landegrænser i de grænseoverskridende Interreg-programmer, så samarbejdet over Femern Bælt kan fortsætte.
- Der bør arbejdes på fortsat at forenkle administrative procedurer for bedre at udnytte ressource og gøre programmerne mere attraktive for projektaktørerne

Administrationen mener, at Danske Regioners holdningspapir afspejler Region Sjællands interesser og udgør et godt udgangspunkt for fremtidig interessevaretagelse på Interreg-området også efter sammenlægningen til Region Østdanmark. Derfor anbefaler administrationen, at udvalget bakker op om holdningspapiret.

EU's Socialfond Plus

I den nuværende programperiode (2021-2027) har de danske regioner ret til at indstille projekter for 20% af de samlede midler i Socialfond Plus. For Region Sjællands vedkommende udgør det 53,8 mio. kr. fordelt over programperioden. Målet med midlerne er at styrke regionernes arbejde med ungdomsuddannelsesområdet, herunder at forbedre de gymnasiale og erhvervsrettede ungdomsuddannelser og sikre god uddannelsesdækning.

Det er uafklaret om de danske regioner vil få en tilsvarende indstillingsret i den kommende programperiode (2028-2034). Danske Regioner arbejder for, at regionerne får indstillingsret til mindst et tilsvarende beløb efter 2027 som skal understøtte regionernes styrkede ansvar på uddannelsesområdet, der fra 2030 forventes at inkludere den gymnasiale EPX-uddannelse.

Region Sjælland som overgangsregion

Region Sjælland er – som den eneste danske region – kategoriseret som ”overgangsregion” i EU-regi. Det skyldes at regionens BNP pr. indbygger er under EU-gennemsnittet. Som overgangsregion har Region Sjælland sin egen økonomiske ramme i EU's Regionalfond og Socialfond, hvor midler er øremærkede aktiviteter i Region Sjælland. Desuden kan projektaktører i Region Sjælland opnå 60% i medfinansiering fra programmerne, mens aktører i resten af Danmark kun kan få 40%.

Det forventes at den nye Region Østdanmark vil blive kategoriseret som ”mere udviklet region” ligesom de resterende danske regioner. Dermed mister Region Sjælland sin særstatus i forhold til EU's Regionalfond og Socialfond. Hvorvidt sammenlægningen får indflydelse på de fremtidige Interreg geografier er endnu uafklaret. I den nuværende programperiode er Region Sjælland med i

Interreg A programmerne Deutschland-Danmark, Øresund Kattegat-Skagerrak og South Baltic, mens Region Hovedstaden kun er med i Interreg Øresund-Kattegat-Skagerrak.

Økonomi

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

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

Godkendt.

Fraværende

Dennis A. Jørgensen	Medlem	(A)
Kathrine Monsrud Ekelund	Medlem	Løsg ænger
Evan Lynnerup	Medlem	(V)
Helle Laursen Petersen	Medlem	(I)

Bilag

1. Holdningspapir om EU's Interreg-programmer efter 2027 Danske Regioner (DokID: 12160049 - EMN-2025-03757)

Punkt 8: Orientering om status på partnerskabsindsatserne

EMN-2024-00048

Bilag

Notat om rammer og udvikling indenfor samkørsel

8 (Åben) Orientering om status på partnerskabsindsatserne

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

Sags ID: EMN-2024-00048

Dok ID: 12148170

Resumé

Der er bevilget midler fra bufferpuljen i både 2023 og 2024 til indsatser, der skal styrke og udvikle den kollektive trafik. Indsatserne testes i forskellige forsøgsordninger i samarbejde med kommunerne, og flere af forsøgene er nu klar til at blive udrullet. Udvalget orienteres derfor om status før driftstart af de forsøg, der startes op i 2. og 3. kvartal af 2025.

Indstilling

Administrationen indstiller, at orienteringen tages til efterretning.

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

Sagsfremstilling

Regionsrådet har i både december 2023 og december 2024 bevilget midler fra bufferpuljen til indsatser, der skal styrke og udvikle den kollektive trafik. Indsatserne testes af i forsøgsordninger, og mange af forsøgene er nu klar til at starte. Udvalget får med denne sag et overblik over de mange indsatser, der udrulles hen over sommeren.

Partnerskabsindsatser for at skaffe flere passagerer til den kollektive trafik samt udvikle nye kollektive mobilitetsløsninger, særlig i landområderne.

Regionsrådet besluttede den 5. december 2023 at bevilge 13 mio. kr. fra bufferpuljen til en partnerskabsindsatser sammen med kommunerne og Movia. Forretningsudvalget vedtog den 19. marts 2024, hvilke fire indsatsområder, der skulle prioriteres midler til indenfor partnerskabsindsatsen overordnede formål om at skaffe flere passagerer til den kollektive trafik samt udvikle nye kollektive mobilitetsløsninger, særlig i landområderne. Følgende fire forsøg er nu klar til at starte:

- **Flexrabat i Guldborgsund og Lolland kommuner**

I samarbejde med Guldborgsund og Lolland kommuner og Movia, er forsøg med Flextur Rabat startet op den 5. maj 2025, og forventes at køre 1,5 år.

Flextur Rabat er en løsning, der udnytter ledige tider i allerede eksisterende kørsel i flextrafik, så flere kan køre med billigt. Mod en rabat på ca. 50 % til passagerne, accepterer disse, at de i mindre grad kan bestemme det præcise kørselstidspunkt. Dette kan være interessant for passagerer, for hvem tidspunktet ikke er altafgørende.

Ny mobilitet i landområderne

Formålet med indsatsen er at undersøge mulighederne for at udnytte minibusser og biler

fra flextrafik i den faste rutebundne kollektive trafik i de tyndt befolkede områder og på de mindst benyttede afgange.

- *Forsøg 1: Flexbus i rute i Vordingborg kommune*

I samarbejde med Vordingborg Kommune testes der i første fase en flexvogn i rute ved Lundby Station i dagtimerne på hverdage, for at undersøge potentialer og udfordringer ved denne kørselsform i tyndt befolkede områder. Forsøget kører fra mandag den 30. juni, og der forventes at være både et oplysningsarrangement i lokalområdet om søndagen, samt en markering på selve indvielsesdagen.

- *Forsøg 2: Kørsel med mindre busser i ydertimerne i Stevns Kommune*

I samarbejde med Stevns Kommune, forventes anden fase af indsatsen for ny mobilitet landområderne at starte ved køreplansskiftet i december 2025. Forsøget tester kørsel med mindre busser i ydertimerne - i dette tilfælde aftenkørsel. Der testes på buslinje 252 mellem Hårlev Station og Store Heddinge Station, hvor kørslen udvides fra kl. 18 til kl. 24. Den endelige projekt, herunder økonomien er stadig under udredning.

- **Shuttlebus mellem Slagelse Sygehus og Slagelse Station**

For at få flere passagerer i den kollektive trafik, afprøves shuttlebus-konceptet i Slagelse. Shuttlebussen kører i loop mellem stationen og sygehuset, og kører med halvtimesdrift alle dage frem til midnat. Sammen med kommunens bybusser, giver det 4 afgang i timen i dagtimerne og 3 afgang i timen aften-/weekend mellem station og sygehus. Shuttlebussen starter med at køre søndag den 29. juni og forsøgsperioden er på 1,5 år.

Indsatser for styrkelsen af den kollektive trafik i Region Sjælland

Udvalget besluttede den 10. december 2024 at bevilge 12 mio. kr. fra bufferpuljen til en række driftforsøg, der hurtigt kan styrke den kollektive trafik. Der blev afsat 8 mio. kr. til opgradering af 2 buslinjer til R-net standard, samt 4 mio. kr. til indsatser for "Unge til uddannelse". Herunder gives en status på forsøgene.

- **Opgradering af buslinjerne 240 og 680 til R-net standard.**

Buslinje 240 mellem Roskilde og Ringsted og buslinje 680 mellem Ringsted og Næstved opgraderes til R-standard, med halvtimesdrift i dagtimerne på hverdage, og timesdrift i aften/weekend. Begge linjer kører som forsøg i 2 år, med drift start den 29. juni 2025 og der forventes en markant stigning i passagertallet.

Fra skolestart i august indsættes desuden to ekstra afgang på 420R mellem Dianalund St. og Slagelse Station.

- **Bedre plads i busserne om morgenen – Forsøg ved Ølby St.**

I samarbejde med Køge Kommune, Køge Campus og Movia igangsættes der ved skolestart i august et projekt om bedre busforhold på Ølby Station. Forsøget kigger på, om adfærdsændrende tiltag (fysiske tiltag, nudging og information) kan afhjælpe problemet med fyldte busser. På baggrund af resultaterne fra Ølby Station, laves der i første halvår af 2026 et forsøg mere ved en anden studieby.

- **Gratis samkørsel til knudepunkter**

Ved studiestart i august 2025 understøtter regionen gratis samkørsel op til 20 km. med pendler- og ungdomskort til og fra større knudepunkter i regionen i et år. Forsøget udbydes i samarbejde med NaboGo. Der pågår desuden dialog med DSB om et samarbejde, der kan styrke projektet. NaboGo har redegjort for forsikring og lovgivning på området og er

vedlagt som bilag. Movia vurderer ikke at have lovgrundlag til at deltage i projekter om samkørsel, så der arbejdes på alternative løsninger for projektet.

- **Tryghedsskabende tiltag på lokalbanestationer.**
Administrationen går i dialog med kommunerne om tryghedsindsatser på udvalgte lokalbanestationer inden sommer, så projektet forventelig kan startes op i september 2025. Indsatsen er et samarbejde mellem regionen, Movia, lokaltog, kommuner, ungdomsuddannelser og lokale aktører. Derudover er et projekt med lys ved stoppesteder i samarbejde med Guldborgsund Kommune og Gate 21 gået ind i designfasen, og forventes at kunne testes i slutningen af 2025 på udvalgte stoppesteder.
- **Natbetjening**
Der er udsendt invitation om samarbejde om natdrift til alle kommunerne langs lokalbanerne. Der har været positive tilbagemeldinger fra alle kommunerne langs Østbanen, med forbehold for de politiske behandlinger i de respektive kommuner i maj/juni. Køge Kommunes tekniske udvalg har besluttet at finansiere deres del af natkørslen. Der er desuden påbegyndende dialog med kommunerne langs Lollandsbanen, samt Slagelse og Holbæk kommuner.

Det videre arbejde

Udvalget vil blive orienteret når de første resultater fra forsøgene foreligger. Desuden vil den kommende natbetjening af lokalbanerne blive forelagt udvalget i forbindelse med trafikbestillingen i efteråret.

Økonomi

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

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

Sagen blev taget til efterretning.

Fraværende

Dennis A. Jørgensen	Medlem	(A)
Kathrine Monsrud Ekelund	Medlem	Løsg ænger
Evan Lynnerup	Medlem	(V)
Helle Laursen Petersen	Medlem	(I)

Bilag

1. Notat om rammer og udvikling indenfor samkørsel (DokID: 12150233 - EMN-2024-00048)

Punkt 9: Aktuelle sager

EMN-2025-00888

Bilag

Slutevaluering natbetjening på Lollandsbanen-2015526_(1)

Svar til Region Sjælland

Henvendelse til minister 28 marts 2025 direkte tog

9 (Åben) Aktuelle sager

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

Sags ID: EMN-2025-00888

Dok ID: 11992487

Resumé

Administrationen orienterer om aktuelle sager inden for udvalgets arbejdsområde.

Indstilling

-

Sagsfremstilling

Natbetjening på Lollandsbanen slutevaluering af forsøg

Der har i perioden fra december 2022 til december 2024 været forsøg med natbetjening på Lollandsbanen bestående af to natafgange fredag og lørdag.

Udvalget anbefalede på møde den 3. september 2024, at natbetjeningen på Lollandsbanen skulle fortsætte. Natbetjeningen indgik herefter i den vedtagne trafikbestilling og budget for 2025. Finansieringen deles ligeligt mellem Lolland kommune, Guldborgsund kommune og Region Sjælland.

Movia har udarbejdet en kort slutevaluering af selve forsøget som er *vedlagt*.

Det væsentligste resultat er, at passagermålet er nået. Passagertallene for slutningen af 2024 tyder endda på, at passagerfremgangen fortsætter.

Herudover angiver Movia, at brugerne udtrykker tilfredshed ligesom Lollands Ungeråd citeres for, at natbetjeningen giver nye mobilitetsmuligheder i forhold til aktiviteter på og udenfor Lolland. Politiet citeres for, at natbetjeningen har en tryghedsskabende effekt på og omkring stationerne, hvor den korte ventetid medfører færre konflikter og mindre hærværk.

Der arbejdes videre med natbetjening på regionens lokalbaner. Udvalget afsatte på mødet den 11. marts 2025 1,25 mio. kr. til yderligere forsøg med natbetjening.

Svar fra transportministeren på henvendelse vedrørende direkte tog mellem Nakskov og København

Udvalget blev på møde den 11. marts under aktuelle sager orienteret om, at der var rettet henvendelse til Transportministeren om at genoverveje et tidligere afslag på at igangsætte et forsøg med direkte tog mellem Nakskov og København.

Baggrunden var, at Movia/Lokaltog mente, at forsøget var gennemførbart og en manglende dialog mellem DSB og Movia/Lokaltog omkring eventuelle praktiske forhold i den forbindelse.

Transportministeren har givet et meget kortfattet afslag med henvisning til DSBs tidligere anbefaling om ikke at igangsætte forsøget samt at forsøget kun ville kunne forløbe til 2028. Henvendelse og afslag *vedlægges*.

En direkte forbindelse mellem Nakskov og København er et prioriteret projekt og fremgår blandt andet af Sjælland baner vejen frem. Der arbejdes derfor fortsat løbende på om muligt at realisere ønsket.

Orientering om nedlukning af projektet "Den Digitale Hotline i Region Sjælland"

Udvalget udmøntede den 10. december 2024 2,5 mio. kr. til projektet "Den Digitale Hotline i Region Sjælland". Projektet skulle samle kommunerne i Region Sjælland bag servicefællesskabet, 'Den Digitale Hotline' (DDH). DDH skulle sikre ensartet rådgivning og flere åbningstimer i vejledning til brugen af digitale services. Formålet var at styrke borgernes digitale inklusion ved at tilbyde telefonisk vejledning i de mest almindelige offentlige apps og digitale selvbetjeningssystemer som fx Mit ID, affald, lægeskift, borger.dk mv.

Kommunaldirektørkredsen i Region Sjælland (K17) gav den 1. november 2024 opbakning til projektet og igen i starten af 2025. Desværre har der vist sig begrænset interesse for at deltage i projektet på tværs af kommunerne. Ud af de 17 kommunerne har kun én kommune (Solrød) meldt positivt tilbage. Her ønsker man dog ikke at træde ind i projektet på nuværende tidspunkt. Begrundelserne hos kommunerne for at afslå tilbuddet om deltagelse, knytter sig særligt til manglende administrative ressourcer, timingen for projektet, samt at projektet vil overlapse det kommunale digitale tilbud.

Udover den begrænsede interesse fra kommunerne mister Region Sjælland hjemlen til indsatser under den Regionale Udviklingsstrategi i 2026. Derfor er administrationen i fællesskab med KKR Sjælland sekretariatet og DDH, som projektholder, sindet på at lukke projektet ned. K17 orienteres på lige fod med udvalget om nedlukningen.

Ny aftale om styrkelse af erhvervsuddannelserne

Den 6. maj 2025 indgik regeringen en aftale med et bredt flertal i Folketinget om en markant styrkelse af erhvervsuddannelserne. Med aftalen investeres der årligt en halv milliard kroner i erhvervsuddannelserne med løbende indfasning frem mod 2031.

Formålet med aftalen er at styrke kvaliteten af erhvervsuddannelserne og indeholder 31 forskellige initiativer, der skal sikre, at Danmark fortsat i fremtiden skal kunne uddanne kompetente faglærte. Initiativerne skal blandt andet sikre, at færre elever falder fra under uddannelsen ved at give bedre muligheder for specialpædagogisk støtte. Der oprettes en ny ordning ved navn eud-fleks, som skal give elever med funktionsnedsættelse bedre mulighed for at gennemføre en erhvervsuddannelse. Aftalen indeholder også tilskud til styrkelse af ungdomsmiljøer på erhvervsuddannelserne, mere efteruddannelse af undervisere, bedre mulighed for udlandsophold og initiativer til bedre sammenhæng mellem skole og oplæring i virksomheder. Den politiske aftale og dets resterende initiativer kan læses i fuld længde [her](#).

Økonomi

-

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

.

Fraværende

Dennis A. Jørgensen	Medlem	(A)
Kathrine Monsrud Ekelund	Medlem	Løsg ænger
Evan Lynnerup	Medlem	(V)
Helle Laursen Petersen	Medlem	(I)

Bilag

1. Slutevaluering natbetjening på Lollandsbanen-2015526_(1) (DokID: 12137788 - EMN-2025-00888)
2. Svar til Region Sjælland (DokID: 12163867 - EMN-2020-36442)
3. Henvendelse til minister 28 marts 2025 direkte tog (DokID: 12110480 - EMN-2020-36442)

Punkt 10: Godkendelse af deltagelse ved møde i Udvalget for regional udvikling fredag den 23. maj 2025

EMN-2025-00888

**10 (Åben) Godkendelse af deltagelse ved møde i Udvalget for regional udvikling
fredag den 23. maj 2025**

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

Sags ID: EMN-2025-00888

Dok ID: 11992521

Resumé

.

Indstilling

.

Sagsfremstilling

.

Økonomi

.

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

Rådets/Udvalgets beslutning

Fraværende

Dennis A. Jørgensen

Kathrine Monsrud Ekelund

Medlem

Medlem

(A)

Løsg
ænger

Evan Lynnerup

Helle Laursen Petersen

Medlem

Medlem

(V)

(I)

Bilag

.

Punkt 11: Næste møde

EMN-2025-00888

11 (Åben) Næste møde

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

Sags ID: EMN-2025-00888

Dok ID: 11992497

Resumé

Næste udvalgs møde afholdes den 24. juni 2025.

Indstilling

-

Sagsfremstilling

-

Økonomi

-

Tidligere beslutninger

.

Beslutning

Næste møde afholdes den 24. juni 2025.

Fraværende

Dennis A. Jørgensen

Kathrine Monsrud Ekelund

Medlem

Medlem

(A)

Løsg

ænger

Evan Lynnerup

Helle Laursen Petersen

Medlem

Medlem

(V)

(I)

Bilag

.

