



18-06-2026

MOD-2026-00172

Nadia Skastrup Buur

Dagsorden for møde i Udvalget for Miljø, Mobilitet og Ungdomsuddannelser den 25.juni 2026

Deltagere: Majbritt Birkholm
Martin Schmidt Konradsen
Anja Rosengreen
Anne Fabricius
Benny Damgaard
Bent Graversen
Bruno Jerup
Iben Krog
Line Ervolder
Lone Kjær Hein
Nana Harring
Sadek Al-Amood
Anja Rosengreen

Afbud: Laila Kildesgaard

Mødested: Danske Regioner, Dampfærgevej 22, 2100 København Ø

Indholdsfortegnelse

1 (Offentlig) Formandens meddelelser	4
2 (Offentlig) Kollektiv transport og mobilitet - organisering mm.	5
3 (Offentlig) De regionale lokalbaners økonomi og rammevilkår	10
4 (Offentlig) Jordforurening - Et fælles ansvar	17
5 (Offentlig) Position på politisk aftale om jordhåndtering	20
6 (Offentlig) Danske Regioners EU-prioriteringer for 2026	23
7 (Fortrolig).....	28
8 (Offentlig) Status for arbejdet med vedtagne forslag fra Regionernes Politiske Topmøde 2026 på udvalgets område	29
9 (Offentlig) Det politiske grundlag for firkløverregeringen	32
10 (Offentlig) Orientering om årets elevfordeling	37
11 (Offentlig) Gensidig orientering	40
12 (Fortrolig)	40
13 (Offentlig) Næste møde.....	41
14 (Offentlig) Eventuelt.....	42

1 (Offentlig) Formandens meddelelser

Nadia Skastrup Buur
MOD-2026-00172

Resumé

-

Indstilling

Det indstilles,
at udvalget tager formandens meddelelser til efterretning.

Sagsfremstilling

a. Referat af mødet den 29. maj 2026

Et udkast til referat af udvalgets møde den 29. maj 2026 blev gjort tilgængeligt for udvalget i First Agenda den 4. juni 2026. Da ingen udvalgsmedlemmer havde indsendt bemærkninger til referatet inden for en uge herefter, er referatet godkendt.

b. Aftalen om regionernes økonomi for 2027

Der orienteres om resultatet af forhandlingerne mellem regeringen og Danske Regioner om regionernes økonomi for 2027.

Økonomi

Ingen bemærkninger

Sekretariatets bemærkninger

Ingen bemærkninger

Kommunikation

Ingen bemærkninger

Bilag

2 (Offentlig) Kollektiv transport og mobilitet - organisering mm.

Malthe Rosenkvist Andersen
EMN-2026-00036

Resumé

Regionerne har ansvar for den regionale kollektive trafik og har opbygget hovednet, der sikrer sammenhængende og effektiv mobilitet mellem byer, uddannelser og arbejdspladser.

Den nuværende organisering er fragmenteret med mange bestillere af kollektiv mobilitet, hvilket svækker sammenhæng, effektivitet og strategisk udvikling. Et ekspertudvalg, som blev nedsat af den foregående regering, peger på behovet for en klarere ansvarsdeling og bedre koordinering.

Danske Regioner anbefaler en styrket regional rolle parallelt med et stærkere samarbejde mellem stat, regioner og kommuner. Ligeledes er det væsentligt, at der sker en modernisering af lovgivningen, som muliggør udvikling og innovation af nye mobilitetsløsninger.

Indstilling

Det indstilles,
at udvalget tager orienteringen til efterretning og
at udvalget drøfter mulige perspektiver ift. organisering.

Sagsfremstilling

I de fleste nabolande er der et folkevalgt regionalt niveau med ansvar for kollektiv trafik. Det er også tilfældet i Danmark, hvilket sikrer politisk ejerskab og ansvarsplacering.

I Danmark har alle regioner prioriteret at opbygge regionale hovednet bestående af regionale bus- og toglinjer, der udgør rygraden i den kollektive trafik. Hovednet binder byer, uddannelser og arbejdspladser sammen med få stop og høj frekvens. Samtidig fungerer de regionale hovednet som tilbringertrafik til den statslige jernbane. Gennem løbende investeringer i flere afgang, bedre regularitet og mere komfortable busser er den regionale kollektive trafik blevet mere effektiv og attraktiv.

Prioriteringen af hovednet har samtidig betydet, at buslinjer med et lavt passagergrundlag er skåret fra. Prioriteringen har bidraget til flere passagerer i busserne, trods et lille fald i antallet af køreplanstimer. Men det er vigtigt for regionerne, at der er attraktive alternativer dér, hvor bussen ikke kører. Hvor der ikke er grundlag for klassiske tog- og buslinjer, udvikler regionerne nye

mobilitetsløsninger, der sikrer sammenhæng og tilgængelighed på tværs af landet. Det gælder bl.a. udvikling af samkørsel, delemobilitet, "parker og rejs", finansiering af flextrafik, forsøg med mini-flexbusser i rutekørsel i landområder og ydertider, supercykelstier mm. Der er dog fortsat potentiale for at gøre det kollektive mobilitet mere attraktiv og fleksibel i hele landet.

Uddannelse og mobilitet

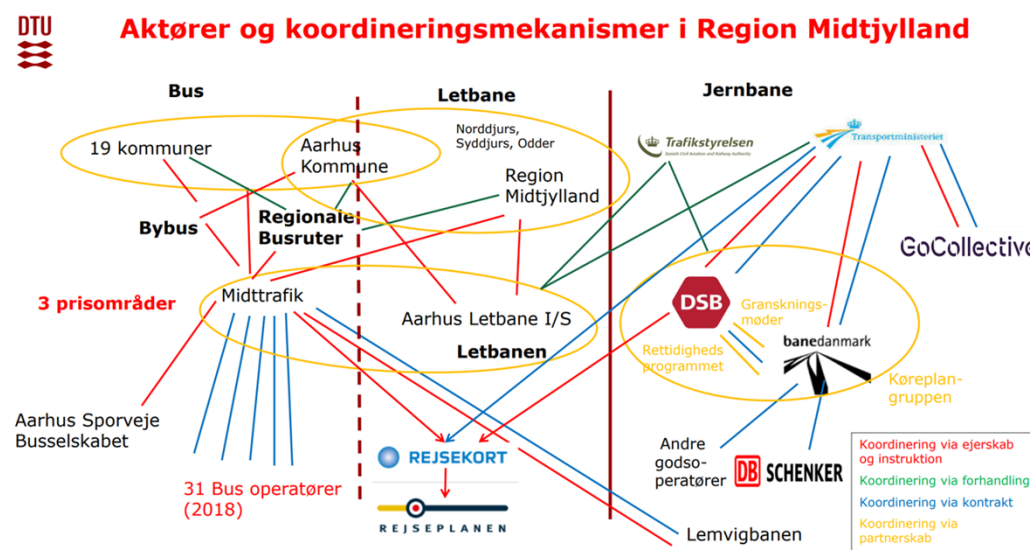
Unge under uddannelse er en central målgruppe i den kollektive trafik. God mobilitet til uddannelse er en forudsætning for, at unge har mulighed for at gennemføre deres ungdomsuddannelser. Regionerne har det overordnede ansvar for den regionale uddannelsesdækning og for, at unge i hele landet har adgang til velfungerende kollektiv transport til og fra uddannelsesinstitutioner og campus. Med regionernes udvidede rolle i den kommende EPX-reform bliver dette fokus endnu vigtigere.

Men de unges brug af kollektiv trafik er faldende. Med 17-åriges mulighed for kørekort og kørselsfradrag til studerende i landdistrikter, hvor de ikke har et ungdomskort, lægges der yderligere pres på passagergrundlaget.

Det sker oveni en generel faldende tilfredshed med den kollektive trafik blandt de unge. Undersøgelser peger især på høje priser, få afgang og afgangstider, som de primære årsager hertil.

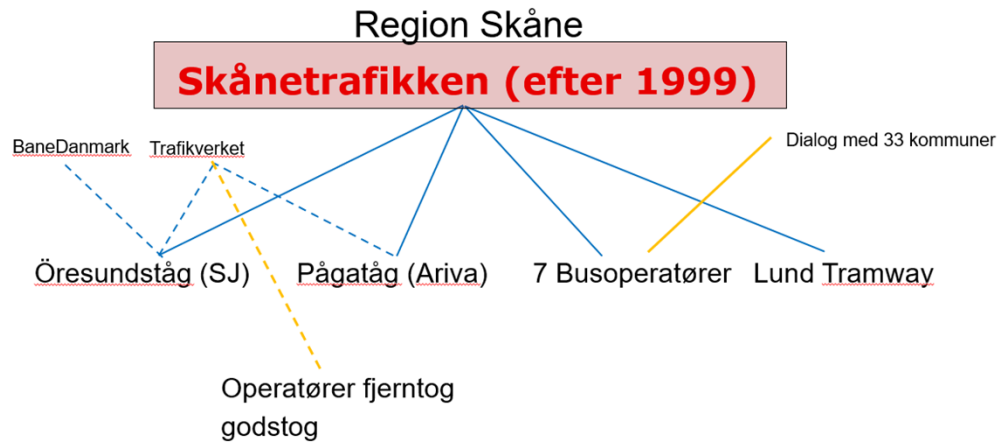
Prioritering og sammenhæng skal løses i en ny organisering

Ansvar for den kollektive transport er i dag spredt på mere end 100 bestillere, hvilket svækker muligheden for fælles prioriteringer, sammenhæng og mål og retning for udviklingen af den kollektive trafik. Nedenfor ses to illustrationer fra DTU-professor Otto Anker Nielsen, der viser den komplekse organisering med udgangspunkt i Region Midtjylland mod en mere simpel organisering i Region Skåne.





Aktører og koordineringsmekanismer



Den fragmenterede organisering medfører en ressourcetung administration hos trafikselskaberne og betyder, at beslutninger træffes lokalt uden et overordnet helhedshensyn. Det svækker sammenhængen for passagererne og gør det vanskeligt at udvikle den kollektive trafik på tværs af kommunegrænser.

Et eksempel herpå er det danske takstsystem, som med over 1.000 zoner og mange særordninger gør det komplekst og uigennemskueligt for passagererne. Takststrukturen er dog vanskelig at ændre, fordi takstkompetencen er lagt hos trafikselskaberne.

Erfaringer fra Region Skåne viser, at man er kommet igennem med en simpel takststruktur med 3 dynamiske zoner, hvilket blev muliggjort af, at én aktør sidder for bordenden.

Ekspertudvalgets modeller for organisering af den kollektive trafik

Ekspertudvalget om kollektiv mobilitet, nedsat af SVM-regeringen, fremlagde i marts 2025 fire mulige modeller for organisering; 1) små forbedringer af nuværende model, 2) en kommunal/statslig model, 3) en regional model og 4) etablering af mobilitetselskaber.

De fire modeller vil med sandsynlighed ikke blive implementeret i deres helhed, men man kan forestille sig variationer heraf. Det forlyder, at der i det efterfølgende arbejde særligt er fokus på behovet for klarere ansvar, bedre samarbejde og en organisering, der understøtter sammenhængende mobilitet på tværs af landet, som ekspertudvalget også lagde vægt på i deres samlede anbefalinger.

I Danske Regioners indspil til ekspertudvalget blev der lagt vægt på behovet for et tydeligere og mere forenklet ansvar samt på at styrke samarbejdet mellem stat, regioner og kommuner med henblik på at skabe et mere

sammenhængende og attraktivt tilbud for passagererne. Dette er inspireret af organiseringen i Region Skåne.

Danske Regioner har oparbejdet alliancer med væsentlige aktører, der bakker op et regionalt ansvar. DI lavede et indspil til ekspertudvalget, hvor regionerne skal stå for den overordnede planlægning og organisering af den kollektive transport i samarbejde med trafikselskaberne. IDA har tidligere skrevet, at der er brug for en styrkelse af det regionale lag, der arbejder med trafik og udvikling – ikke en afvikling, og Landdistrikternes Fællesråd mener ligeledes, at et regionalt niveau i den kollektive trafik er vigtig.

Opfølgningen på ekspertudvalget udestår fortsat, og det er uafklaret om den kommer. Det bliver afgørende, at:

- Etablere en mere simpel organisering af den kollektive trafik, der styrker samarbejdet mellem stat, regioner og kommuner, så ansvarsdeling og finansiering understøtter en attraktiv kollektiv mobilitet på tværs af land og by.
- Modernisere lovgivningen, så rammer og hjemmel understøtter udvikling, afprøvning og skalering af nye mobilitetsformer og understøtter aktiv mobilitet til gavn for folkesundheden.

Danske Regioner har gentagne gange efterspurgt, at der i lov om trafikselskaber indskrives en klar og eksplicit hjemmel til, at ejerne af trafikselskaberne kan udvikle kollektiv trafik og mobilitet. Det er en nødvendig forudsætning for at kunne tage politisk ansvar, sikre innovation og understøtte en sammenhængende og fremtidssikret kollektiv transport i hele landet.

Det fremadrettede arbejde

Danske Regioner vil i den kommende periode fokusere på at sikre unges adgang til uddannelse via transport, udvikle nye mobilitetsløsninger, fremme aktiv mobilitet og styrke de tværkommunale hovednet.

Derfor følger Danske Regioner den eventuelle opfølgning på ekspertudvalgets anbefalinger tæt, med særligt fokus på regionernes fortsatte rolle i enklere organisering og hjemmel til udvikling.

Danske Regioner vil følge opfølgningen på regeringsgrundlaget. Herunder bemærkes, at en opfølgning på ekspertudvalget og en reform af organiseringen ikke er nævnt. Det er nævnt, at det skal belyses, hvordan kollektiv trafik skal gøres mere attraktiv, og Danske Regioner vil forfølge denne krog. Derudover vil Danske Regioner undersøge de økonomiske omkostninger ved at gøre den kollektive trafik gratis for alle under 22 år.

De regionale lokalbaners økonomi og rammevilkår vil have betydelig opmærksomhed og behandles særskilt.

Vejafgifter forventes at få en central placering på den nationale dagsorden som et effektivt redskab mod stigende trængsel. Analyser peger på markant øget køtid frem mod 2035 og på vejafgifter som det mest effektive middel til at reducere trængslen. Sekretariatet vil på et kommende møde i udvalget lægge op til en drøftelse af, om Danske Regioner skal have en position om vejafgifter, herunder hvordan et eventuelt provenu kan understøtte den kollektive transport.

Selvkørende teknologi rummer et betydeligt potentiale for den kollektive trafik – særligt i landdistrikter – men kræver klare rammer og finansiering. Arbejdet sker bl.a. i regi af Strategisk Alliance for Autonom Mobilitet i Danmark (SAAM). Samtidig kan øget privat kørsel med selvkørende teknologi føre til mere trængsel, hvis udviklingen ikke reguleres. Også her vil sekretariatet lægge op til en drøftelse i udvalget af, om Danske Regioner skal have en position for, hvordan teknologien kan understøtte den kollektive trafik.

Økonomi

Ingen bemærkninger

Sekretariatets bemærkninger

Ingen bemærkninger

Kommunikation

Ingen bemærkninger

Bilag

3 (Offentlig) De regionale lokalbaners økonomi og rammevilkår

Morten Brønnum Andersen
EMN-2026-00036

Resumé

De regionale lokalbaners rammevilkår afspejler ikke længere banernes økonomiske virkelighed. Fortsætter vi af nuværende spor, vil banerne komme i økonomisk efterslæb.

Danske Regioners baneposition og forslag til opdatering af økonomiske rammevilkår præsenteres.

Indstilling

Det indstilles,

at udvalget tager orienteringen om arbejdet for at forbedre de økonomiske rammevilkår til efterretning, og

at udvalget drøfter perspektiverne i prioritering mellem baner og andre mobilitetsløsninger.

Sagsfremstilling

Kollektiv trafik spiller en stor rolle for borgernes mobilitet og mulighed for at bo, arbejde og uddanne sig i alle dele af landet – også uden egen bil. De regionale lokalbaneselskaber driver på tværs af landet 13 baner (1). Nogle lokalbaner er en integreret del af de regionale hovednet, der leverer tilbringertrafik til det statslige hovednet og S-tog. Andre er placeret, hvor befolkningsgrundlaget er mindre, men hvor banen er et vigtigt velfærdstilbud for lokalsamfundet.

Baner har en række fordele i forhold til busser:

- Pålidelighed og kortere rejsetid: Egne skinner fri for evt. vejtrængsel.
- Høj komfort: Toge er mere rummelige og tilbyder en mere jævn rejse.
- Byudvikling og 'stedfasthed': Blivende infrastruktur tiltrækker erhvervsliv og boligbyggeri, som kan øge områdets værdi.

Banernes akilleshæl er deres økonomi. Ved drift af busser betales ikke selvstændigt for vejenes asfalt, lyskryds mv. Togenes infrastruktur, drift og vedligehold er en stor og stigende udgiftspost for regionerne. Grøn omstilling via batteritog medfører dyrere toge og ladeinfrastruktur samt øget slid på

(1) Banerne betegnes af historiske årsager nogle gange som privatbaner. Andre gange lokalbaner. I det følgende benyttes som udgangspunkt betegnelsen regionale lokalbaner. Region Midtjylland og Region Hovedstaden medfinansierer endvidere hhv. Odderbanen og Hovedstadens Letbane.

skinnerne pga. højere vægt. Klimaforandringerne medfører desuden et betydeligt behov for klimasikring.

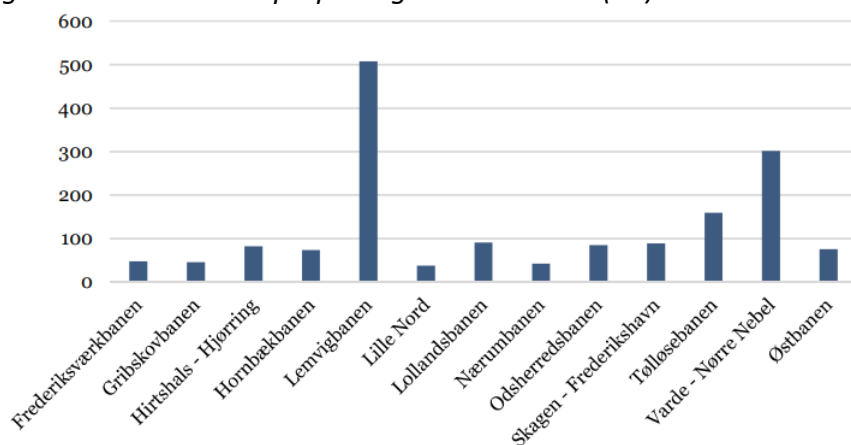
Flere baner nærmer sig slutningen af deres økonomiske levetid, hvormed der skal træffes beslutninger om:

- Bevarelse af banerne med milliardinvesteringer til nye skinner mv.
- Levetidsforlængelser med højere løbende omkostninger til vedligehold.
- Andre mobilitetsløsninger, hvilket de nuværende rammevilkår står i vejen for.

Ekspertudvalgets syn på lokalbaner

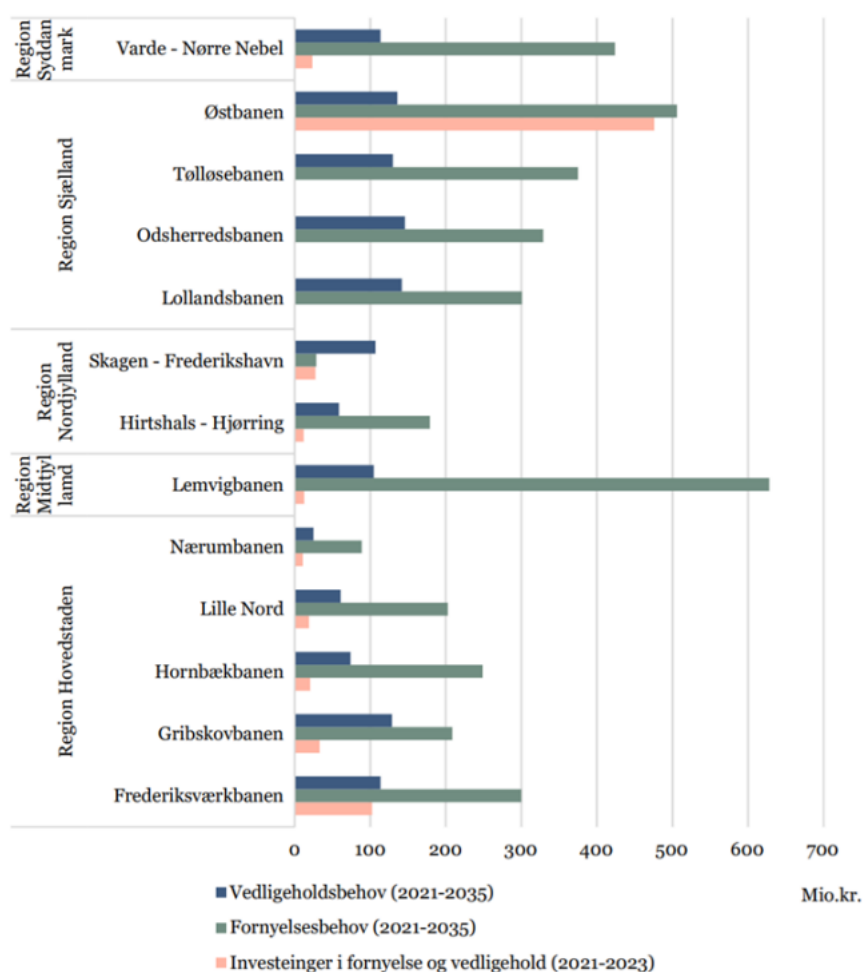
Den tidligere regering nedsatte et Ekspertudvalg, som har analyseret det lokale og regionale transportbehov og givet anbefalinger til fremtidens kollektive transport i Danmark. Ekspertudvalget pegede i den forbindelse på, at regionale lokalbaner står foran investeringer på 7,3 mia. kr. frem mod 2035, samt at banerne har et højt tilskudsbehov på i gennemsnit 125 kr. pr. passager, jf. figur 1.

Figur 1: Tilskudsbehov pr. passager i 2024-2035 (kr.)



Ekspertudvalgets afdækning viser, at Lemvigbanen, Østbanen (er blevet renoveret), Vardebanen samt Tølløsebanen har de største fornyelses- og vedligeholdelsesbehov, jf. figur 2.

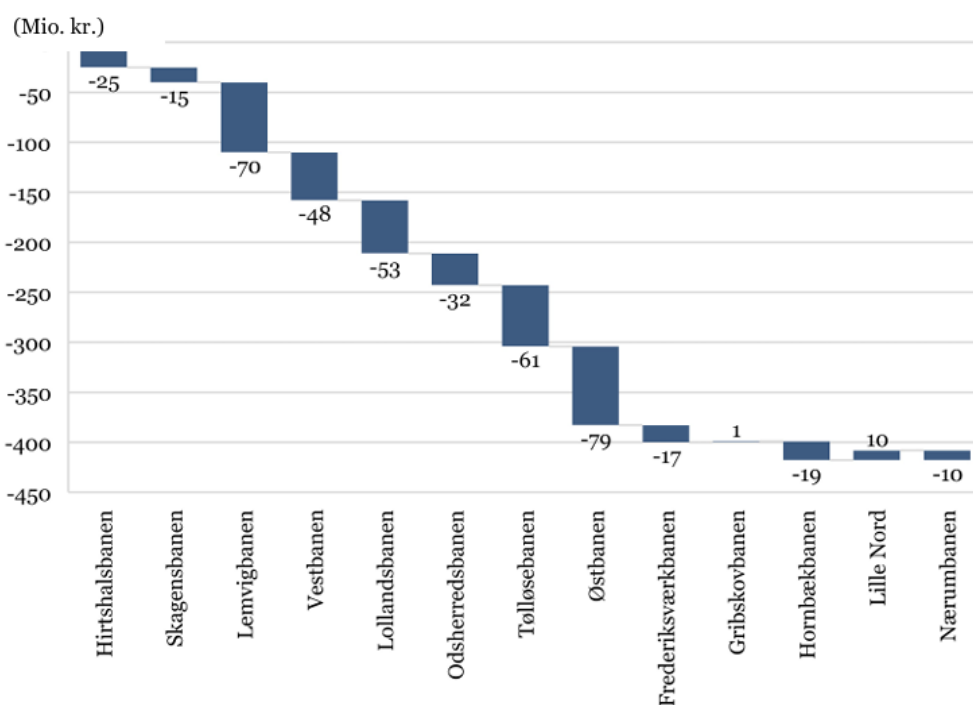
Figur 2: Fornyelses- og vedligeholdelsesbehov i 2021-3035 og foretagne investeringer i fornyelse og vedligehold i perioden 2021-23 (mio. kr.)



På baggrund af det betydelige investeringsbehov i lokalbanerne, sammenlignes samfundsøkonomien ved lokalbaner versus bus, jf. figur 3. Figuren viser, at Lille Nord og Gribskovbanen vurderes at have bedre samfundsøkonomi end busbetjening.

Ekspertudvalget peger samtidig på, at flere af de strækninger med dårligere samfundsøkonomi også har det største fornyelses- og vedligeholdelsesbehov. Det gælder bl.a. Lemvigbanen, Vestbanen, Lollandsbanen og Tølløsebanen.

Figur 3: Regionale lokalbaners årlige samfundsøkonomiske værdi sammenlignet med værdi af busbetjening (mio. kr.)



Rambøll-rapporter om de regionale lokalbaners tilstand

Ekspertudvalget baserer sine konklusioner og anbefalinger på en infrastrukturrapport fra 2021. For Øst- og Vestdanmark er der i hhv. 2024 og 2026 blevet udarbejdet nye infrastrukturanalyser om de regionale lokalbaners tilstand og investeringsbehov med henblik på at opretholde sikker drift.

Analyserne viser et markant højere investeringsbehov, end hvad ekspertudvalget baserede sine vurderinger på. En væsentlig del af stigningen skyldes, at der i de nye rapporter indregnes NAB²-lignende tillæg. Endvidere medregnes udgifter til klimatilpasninger. Det fremgår af rapporterne, at i Jylland er én bane i efterslæb (Lemvig), en anden på vej (Vestbanen). På Sjælland skal Tølløsebanen have skiftet skinner i starten af 2030'erne.

På baggrund af de nye rapporter er det Danske Regioners vurdering, at der på baneområdet er en manko på ca. 744 mio. kr./år. mellem de statslige tilskud og det faktiske investeringsbehov.

Statslige rammevilkår og tilskud

Regionerne modtager to statslige tilskud til de regionale lokalbaner – bloktilskud og investeringstilskud:

Bloktilskud: 27,5 pct. af bloktilskuddet til regional udvikling fordeles efter km privatbanespor (i alt 519 mio. kr. i 2025). Tilskuddet er ikke-øremærket, men

2 Ny Anlægsbudgettering (NAB) er statens metode til at budgettere og styre store anlægsprojekter, hvor projektets basisoverslag suppleres med faste reserver for at håndtere usikkerheder og sikre realistiske bevillinger.

bortfalder hvis en bane lukkes, og midlerne fordeles mellem øvrige regioner. Dette kan bidrage til at fastholde banerne. Danske Regioner efterspørger en fastfrysning, således at regionen ved en eventuel banenedlæggelse kan beholde midlerne til at finansiere anden mobilitet.

Investeringsstilskud: Regionerne modtager årligt 116,9 mio. kr. i investeringsstilskud. Tilskuddet gives til fornyelse og udvikling af baner baseret på deres tilstand og investeringsbehov. Investeringsbehovet er beregnet og vurderet af Trafikstyrelsen og det daværende Jernbanetilsyn i perioden 2000-09. Investeringsstilskuddet afspejler i dag ikke banernes aktuelle investeringsbehov. Allerede ved fastlæggelsen af investeringsstilskuddet var det kendt, at tilskuddet ikke dækkede det langsigtede vedligeholdelses- og fornyelsesbehov. Daværende trafikminister Jacob Buksti tilkendegav i år 2000, at evt. investeringer efter perioden ville ligge ud over det forudsatte tilskud. Dermed blev der indbygget et kendt finansieringsgab, som siden har materialiseret sig i efterslæb på spor, broer og sikringsanlæg. Staten overdrog et aldrende anlæg uden en bæredygtig, langsigtet finansieringsmodel.

De nuværende statslige rammevilkår:

- Understøtter den daglige banedrift og mindre vedligeholdelsesopgaver.
- Men muliggør ikke større investeringer i nye skinner, batteritog og ladeinfrastruktur, der indtræffer med ca. 40 års mellemrum.
- Begrænser mulighederne for at prioritere midlerne derhen, hvor de skaber mest mobilitet for pengene, fx ved øget frekvens på baner med stort passagergrundlag og udvikling af alternative mobilitetstilbud i områder med at lavere grundlag.

I erkendelse af udfordringerne med det nuværende tilskudsniveau afsatte staten med Infrastrukturplan 2035 en 3-årig pulje på 700 mio. kr. i 2023-25 målrettet banernes efterslæb. Hovedparten gik til Østbanen på Sjælland, hvor nedslidt infrastruktur havde medført hastighedsnedsættelser og fjernelse af sæder for at mindske vægt og skinnebelastning. Eksemplet viser, at manglende rettidige investeringer øger de samlede omkostninger.

Muligheden for 40-årige lån til tog og materiel frem til 2030 – mod normalt max 25 år – har midlertidigt afhjulpet økonomien, men har samtidig øget regionernes gæld og renteudgifter. En stadig større del af investeringsstilskuddet går til afdrag og renter frem for investeringer. Det kan påvirke den samlede kollektive trafik og i særdeleshed busdriften.

Danske Regioners baneposition og ønsker på baneområdet

Bestyrelsen anmodede i 2025 det daværende Udvalg for Regional Udvikling og EU om at forberede en baneposition. Den vedlagte position er tiltrådt af bestyrelsen og indeholder fem kernebudskaber:

- Banerne skal også fremadrettet være et attraktivt velfærdstilbud, som sikrer sammenhængskraft på tværs af by og land.
- Anlægsøkonomien for banerne er udfordret, og vi skal investere mere i den kollektive transport.
- Vi skal give bedre betingelser for at prioritere mellem mobilitetsløsninger, så vi sikrer mest transport for pengene.
- Vi skal reducere i mængden af krav og regulering for lokalbanerne uden at kompromittere sikkerheden.
- Der skal udarbejdes en masterplan for prioritering og fremtidssikring af strategisk vigtige side- og lokalbaner.

Danske Regioner har i en årrække efterspurgt en opdatering af de statslige banetilskud, herunder et økonomisk løft af den kollektive transport. Ligeledes er fastfrysning af bloktilskudskriteriet om km banespor – mhp. at regionerne reelt kan prioritere og sikre mest mobilitet for pengene – et område, som Danske Regioner har arbejdet og fortsat arbejder for. Begge områder forventes rejst i forbindelse med økonomiforhandlingerne for 2027.

Forslaget om en fælles masterplan kan blive påvirket af Transportministeriets igangværende sektor- og udbudsanalyse af DSB, der skal forberede et kommende udbud af DSB's togtrafik samt komme med forslag til effektiviserings- og besparesestiltag. Analysen vil bl.a. omfatte de statslige sidebaner, hvoraf nogle er regionale i deres karakter. De forlyder, at muligheden for en øget regionalisering har fyldt i arbejdet. Rapporten ventes i 2. halvår 2026.

Til spørgsmålet om organisering og finansiering af den kollektive mobilitet har staten henvist til, at man afventede ekspertudvalgets anbefalinger. Den politiske opfølgning på anbefalingerne er udeblevet, og tidspunktet for en eventuel afklaring er fortsat uvist.

Inspiration til drøftelse

Uden ændringer vil flere regionale lokalbaner ende i efterslæb. Staten har en lignende udfordring med statslige sidebaner. Det rejser spørgsmålet, om Danske Regioner aktivt skal efterspørge en fælles masterplan for prioritering af regionale lokalbaner og statslige sidebaner og tilbyde at overtage statslige sidebaner – forudsat de økonomiske rammer er de rette?

Tilsvarende rejser det spørgsmålet, om kommende investeringer i den kollektive trafik i højere grad bør baseres på en afvejning af hensyn til strategisk betydning, velfærd og aktuelle investeringsbehov.

Økonomi

Ingen bemærkninger

Sekretariatets bemærkninger

Ingen bemærkninger.

Kommunikation

Ingen bemærkninger

Bilag

1. Position vedr. regionale lokalbaner (1862918 - EMN-2026-00036)

4 (Offentlig) Jordforurening - Et fælles ansvar

Bente Villumsen
EMN-2025-01150

Resumé

Regionerne har en stor, kompleks og vigtig opgave med at kortlægge, undersøge og oprense jordforurening, når der ikke er en ansvarlig forurener til at rydde op. Regionerne udgiver hvert år en fælles publikation, hvor vi giver indsigt i aktuelle temaer og opgør de samlede aktiviteter og økonomi. I år er temaerne drikkevand, forebyggelse af forurening, flytning af jord, generationsforureninger og PFAS. Publikationen har fået titlen "Et fælles ansvar" og udleveres på mødet, hvor der lægges op til en drøftelse af politiske temaer og prioriteter på jordforureningsområdet.

Indstilling

Det indstilles,
at udvalget drøfter prioriteter, indsatser og politiske dagsordener på jordforureningsområdet.

Sagsfremstilling

Regionerne har en stor og vigtig opgave på jordforureningsområdet, hvor de i 2025 i alt har brugt 566 mio. kr. To tredjedele af pengene bruges på indkøb af ydelser fra laboratorier, miljøfirmaer, entreprenører osv.

I 2025 er der brugt 160 mio. kr. på opsporing og kortlægning af forureninger, så ejere og brugere af ejendommene kan tage højde for forureningerne, og så man kan sikre, at forurenede jord ikke bliver spredt til andre områder.

I alt er 300 mio. kr. brugt på den offentlige indsats med at undersøge, afværge og oprense forureninger, hvor der ikke er en ansvarlig forurener, der kan pålægges at betale. Indsatsen har til formål at beskytte mennesker imod forurening ved kontakt med jord eller afdampning til indeklimaet, sikre drikkevandet og afværge påvirkning af overfladevand som åer, søer og fjorde.

Regionerne har desuden opgaver med myndighedsbehandling ved private oprensning og udviklingsprojekter på forurenede grunde, ejendomshandler mm. Og en række it-systemer, som holder styr på de mange data og anvendes i sagsbehandlingen. Til de opgaver har regionerne anvendt 106 mio. kr. i 2025.

Rent drikkevand kræver handling

Rent drikkevand har været et stort tema i forårets valgkamp, og det fylder i det regeringsgrundlag, som blev fremlagt i begyndelsen af juni. Trusler mod det rene drikkevand kommer ikke kun fra landbruget, men også fra

lossepladser, gamle industrigrunde, renserier og andre forureningskilder, hvor regionerne skal sikre, at de ikke når drikkevandet.

Regionerne har de seneste år undersøgt et stort antal grunde med pesticidforureninger, f.eks. fra fylde- og vaskepladser på landbrug. Selvom der er fundet forurening på næsten alle de undersøgte grunde, er de fleste af forureningerne så små, at de ikke udgør en risiko for drikkevandet.

Den type af grundvandsforurening, som regionerne har flest indsatser imod, er forureninger med klorerede opløsningsmidler, som har været anvendt til rensning af tøj, affedtning og rengøring i elektronik- og metalindustrien og som opløsningsmidler i maling og lak. Her har regionerne stået bag udviklingen af nye, innovative oprensningemetoder, hvor forureningerne f.eks. kan opvarmes og ”koges væk”.

Fremtidens forureninger skal stoppes

Desværre opstår der stadig nye forureninger, som regionerne kan blive nødt til at tage sig af. Derfor har regionerne en klar interesse i, at de regler, der skal forebygge forurening, er skarpe og bliver håndhævet. Det er kommunerne og Miljøstyrelsen, der står for tilsyn og påbud. Desværre er reglerne ikke altid gode nok til at sikre mod forurening, og i mange tilfælde er det ikke muligt at få forurenerne til at betale. Så kan regionen komme til at hænge på regningen.

Flytning af jord

En af de ting, som der ikke har været tilstrækkeligt styr på, er håndteringen af jord, der bliver gravet op i forbindelse med bygge- og anlægsarbejder. Udvalget drøftede denne problematik på mødet i maj. I januar blev der indgået en politisk aftale på Christiansborg, som skal give mere styr på håndteringen af jord. Aftalen indeholder også et punkt om at bruge jord som en ressource – det kan være med til at spare på råstofferne, og samtidig kan det reducere transporten af jord.

Generationsforureninger

De allerstørste forureninger, hvor det koster mere end 50 mio. kr. at afværge risikoen eller rense op, kalder vi generationsforureninger. Danske Regioner har i 2019 sendt en plan for oprensning af 10 generationsforureninger til den daværende miljøminister, og Folketinget har fundet penge til at rense de første af dem op. Der er stadig en stor opgave med de resterende forureninger, og for flere af dem er der behov for at udvikle ny teknologi, før de kan håndteres inden for en realistisk økonomisk ramme.

PFAS

PFAS er en ny gruppe af forurenende stoffer, som regionerne har haft opmærksomhed på i mere end 10 år. Efter at grænseværdierne blev skærpet markant i 2020, er behovet for at gøre noget ved forureningerne stort. Det er

en udfordring, at der er mange kilder til PFAS-forurening, og at PFAS findes overalt i miljøet. Det er hverken teknisk eller økonomisk muligt at fjerne al PFAS-forurening, og derfor er der behov for mere viden og nye metoder – og for at prioritere indsatsen over for PFAS-forureninger. Regionerne har forstærket indsatsen mod PFAS-forurening, efter at vi i 2024 fik en samlet pulje på 100 mio. kr. til opgaven.

Alle de nævnte temaer er behandlet i publikationen "Et fælles ansvar", som er sendt ud til alle regioner, og som også vil blive udleveret på mødet.

Økonomi

Ingen bemærkninger

Sekretariatets bemærkninger

Ingen bemærkninger

Kommunikation

Ingen bemærkninger

Bilag

5 (Offentlig) Position på politisk aftale om jordhåndtering

Christian Andersen

EMN-2025-00213

Resumé

Der blev den 28. januar 2026 indgået en politisk aftale i Folketinget om en handlingsplan for håndtering af jordflytning og bygge- og anlægsaffald. Aftalen er en reaktion på veldokumenterede problemer med ulovlig jordhåndtering, og et samlet folketing står bag.

Handlingsplanen udstikker en række langsigtede spor og etablerer bl.a. et fast nationalt forum, som skal bidrage til at finde fælles løsninger. Danske Regioner indgår i dette forum, og der skal ske en afrapportering til de politiske partier mindst én gang om året. Dette giver gode muligheder for at fastholde et politisk fokus og understøtte mere dybtgående reformer. Danske Regioner har et tæt samarbejde med branchen på området.

Indstilling

Det indstilles,
at udvalget drøfter position og videre proces.

Sagsfremstilling

Baggrund for Danske Regioners foreløbige position på jordhåndtering

Der blev den 28. januar 2026 indgået en bred politisk aftale i Folketinget om en [handlingsplan for håndtering af jordflytning og bygge- og anlægsaffald](#). Aftalen er en anerkendelse af, at hurtige løsninger på området er svære, og handlingsplanen fastsætter rammerne for udarbejdelsen af et fremtidigt regelsæt for området. Danske Regioner er inviteret ind i det nedsatte forum, der skal følge arbejdet. Derigennem er der mulighed for at understøtte bredere politiske mål for Danske Regioner på miljøområdet, herunder styrkelse af den cirkulære økonomi, en opdatering af jordforureningsloven og en national råstofstrategi.

Sammenhæng mellem jordhåndtering og andre miljøudfordringer

Den forestående implementering af [Jorddirektivet](#) udgør en formel mulighed for at opdatere jordforureningsloven. Arbejdet med jordhåndtering kan hjælpe med at beskrive den brændende platform, nemlig at vores nuværende tilgang til jord og jordforurening ikke er bæredygtig. Vi kan ikke genanvende jorden, vi kan ikke deponere den, vi kan ikke komme af med den. Vi har traditionelt skelnet mellem ren og forurennet jord, men denne skelnen er under pres, fordi vi i stigende grad finder lave koncentrationer af forurenede stoffer i næsten al jord. Denne forurening betragtes som såkaldte menneskeskabte baggrunds niveauer.

Samtidig er der et stadig større pres på jomfruelige råstoffer – ikke mindst pga. manglende tillid til kvaliteten af overskudsjord. En måde at håndtere dette på er at koble ressourcedagsorden med forureningsdagsordenen, så begge anerkendes som samhørende og ligestillede udfordringer. Samtidig kan dagsordenen fremmes, ved at genanvendelse og bæredygtighed indtænkes som formål i jordforureningsloven.

Myndighedsansvaret for håndtering af opgravet jord ligger hos kommunerne, men regionerne kan ikke undgå at komme ind i billedet, når ren eller forurennet jord fragtes rundt i landet og bortskaffes på ikke altid lovlig vis. Regionerne har ansvaret for kortlægning og offentlig indsats efter jordforureningsloven. Derfor er det i regionernes interesse, at forurennet jord ikke placeres på arealer, hvor den ikke hører hjemme – med risiko for, at den må kortlægges og måske endda renses op af regionen. Samtidig kan regionerne have brug for at kunne komme af med både ren og forurennet jord i forbindelse med oprensninger. Sidst, men ikke mindst, ønsker regionerne som råstofmyndighed, at både byggeaffald og jord udnyttes som erstatning for rene råstoffer i det omfang, det er muligt.

Mulige alliancer & strategi

Der er en åbning på området ved at gå forrest. Regionerne har faglig ekspertise og strategisk indsigt. Danske Regioner har op til aftalen og ved høringer i relaterede love og bekendtgørelser haft videndeling med DI, Dansk Erhverv og FRI (Foreningen af Rådgivende Ingeniører). Der er gode muligheder for at fortsætte dette samarbejde, og der er et stort sammenfald af faglige interesser. Der er også gode muligheder for at samarbejde med KL på dette område. Den største modstand på området vurderes at komme fra staten, da mange af vores forslag vil kræve arbejde fra styrelserne og principielle ændringer i lovgivningen. Der er behov for at afklare holdningen til genanvendelse af jord hos DN og DANVA.

Det videre arbejde

Koordinationen og videndelingen med branchen og KL fortsætter. Danske Regioner vil arbejde for at forme sporene i handleplanen. Miljøministeriet har endnu ikke indkaldt til møder i det nedsatte forum. Danske Regioner vil gå i dialog med ministeriet med henblik på at kunne spille aktivt ind i det forestående arbejde. Efter den nye resortdeling vil Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet også blive bragt i spil, da de har overtaget affaldsområdet.

Arbejdet med jordhåndtering forventes ikke at påkalde sig stor opmærksomhed på Christiansborg. Det er derfor væsentligt, at det indgår i aftalen, at aftalepartierne mindst én gang om året skal orienteres om den årlige fremdrift. Det betyder, at der forsat vil være mulighed for at henlede

politisk opmærksomhed mod de dele af aftalen, der kræver yderligere analyser og overvejelser.

Det er værd at bemærke, at Danske Regioner kører en række parallelle forløb med relaterede dagsordener, herunder:

- 1) Udarbejdelse af en national strategi for råstoffer
- 2) Implementering af jorddirektivet, som skal føre til en opdatering af jordforureningsloven
- 3) Løsninger på dispensationer til deponi af ren jord i råstofgrave (jordforureningslovens § 52)
- 4) Mulighed for at komme af med og/eller genanvende jord med PFAS.

Økonomi

Ingen bemærkninger

Sekretariatets bemærkninger

Ingen bemærkninger

Kommunikation

Danske Regioner er i dialog med branchen om et muligt debatindlæg, der sætter fokus på konsekvenserne af manglende håndteringsmuligheder for PFAS-jord.

Bilag

6 (Offentlig) Danske Regioners EU-prioriteringer for 2026

Asger Andreasen
EMN-2026-00487

Resumé

Danske Regioner fastlægger hvert år sine EU-prioriteringer på baggrund af EU-Kommissionens arbejdsprogram og Danske Regioners politiske målsætninger. I denne sag fremlægges Danske Regioners prioriteringer fra Kommissionens arbejdsprogram 2026. Prioriteringerne tydeliggør, hvilke sager, der er de vigtigste i forhold til at varetage regionernes EU-interesser.

Arbejdsprogrammet for 2026, som blev udarbejdet under det danske EU-formandskab, er præget af verdenssituationen og fokuserer på et frit og uafhængigt Europa. Kommissionens nye initiativer handler om at styrke EU's konkurrenceevne, sikkerhed, demokratiet og retssikkerhed. Derudover er der en del uafsluttede sager, som Danske Regioner fortsat skal være opmærksom på.

Sekretariatet foreslår, at Danske Regioners EU-indsats i 2026 koncentrerer sig om otte store sager (såkaldte A-sager), samt at foreningen er opmærksom på 22 andre sager (B- og C-sager).

Indstilling

Det indstilles, at udvalget taget orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling

Danske Regioner fastlægger hvert år sine prioriteringer for indsatsen på EU-området. Udgangspunktet er EU-Kommissionens årlige arbejdsprogram samt Danske Regioners politiske ambitioner. Prioriteringerne skal ses i sammenhæng med kommissoriet for Europapolitisk Panel og tydeliggør de vigtigste sager og EU-tiltag i relation til interessevaretagelsen for regionerne.

Kommissionen kom i slutningen af oktober 2025 med sit arbejdsprogram for 2026. Overskriften på arbejdsprogrammet er "Et frit og uafhængigt Europa". Det markerer på den ene side den sikkerhedsmæssigt vanskelige situation, som hersker i Europa, og på den anden side konkrete handlinger, der skal forbedre EU's konkurrenceevne, selvforsyningsgrad og modstandsdygtighed. Arbejdsprogrammet blev udarbejdet, mens Danmark havde EU-formandskabet, og lagde vægt på hovedområderne om sikkerhed og konkurrenceevne.

Det politiske program er inddelt i syv undertitler, som giver et overblik over de politiske målsætninger:

1. Bæredygtig velstand og konkurrenceevne
2. En ny æra for europæisk forsvar og sikkerhed
3. Støtte til mennesker og styrkelse af Europas sociale model
4. Opretholdelse af vores livskvalitet, fødevaresikkerhed, vand og natur
5. Opretholdelse af demokratiet, retsstatsprincippet og beskyttelse af vores værdier
6. Et globalt Europa
7. Forberedelse af morgendagens Union

Danske Regioners EU-prioriteringer er som udgangspunkt fokuseret på de områder, som regionerne har kompetencer indenfor. Et eventuelt andet fokus skal fastlægges af bestyrelsen.

Kommissionens arbejdsprogram for 2026 indeholder:

- 38 nye tiltag
- 20 tiltag, der handler om evalueringer og kvalitetskontrol af eksisterende lovgivning
- 141 forslag fra tidligere år i kø for at blive vedtaget.

Flere af initiativerne er beskrevet som ”pakker” og kan indeholde mange konkrete lovgivningsforslag. Danske Regioners EU-team har udarbejdet en foreløbig liste på ca. 30 tiltag, som vurderes i forskellig grad at være relevante for regionerne.

Sekretariatet foreslår at prioritere sagerne i tre kategorier:

- Prioritet A: Vigtige strategiske EU-tiltag for Danske Regioner, hvor der kan være behov for aktiv lobbyindsats både i Bruxelles og Danmark
- Prioritet B: Almindelig interessevaretagelse: Høringssvar til EU-specialudvalg, sagsbehandling i Det Europæiske Regionsudvalg m.v.
- Prioritet C: Overvågning – dokumenter til orientering og vurdering samt sager, som er i den danske implementeringsproces, og som derfor trækker på ressourcer i Danske Regioner.

A-sager: Nye sager, evalueringer og igangværende sager

Nye sager

1. *Retsakt om offentlige indkøb* er opfølgningen på evalueringen af de offentlige udbudsdirektiver og har til formål at fastlægge kriterier for EU-landenes offentlige indkøb til en værdi af ca. 2.000 mia. euro. Fra Danske Regioners side støttes effektiv brug af offentlige midler, som fremmer en grønnere, mere social og innovativ EU-økonomi, men det skal være de folkevalgte politikere i regionerne, som bestemmer, hvordan budgetterne anvendes bedst. Desuden vil vi gerne hæve tærskelværdien for, hvornår et offentligt indkøb skal i EU-udbud.

2. *Retsakt om kvalitetsjobs* handler om mere end bare løn og ansættelse. Begrebet kvalitetsjob dækker over job med gode arbejdsvilkår, rimelig løn, jobsikkerhed og mulighed for faglig udvikling. Der lægges vægt på retfærdig behandling, respekt for arbejdstagerrettigheder og balance mellem arbejde og fritid. Kvalitetsjob indebærer også adgang til social beskyttelse, tryghed mod diskrimination og sundt arbejdsmiljø. Desuden skal der være ligestilling mellem køn og et inkluderende arbejdsmarked. For Danske Regioner kan det få en direkte betydning for overenskomstforhandlingerne.
3. *Retsakt om udvikling af cloudtjenester og kunstig intelligens* har til formål at styrke EU's egne cloud- og AI-kapaciteter, mindske afhængigheden af ikke-EU-udbydere og sikre mere robuste, sikre og bæredygtige datacentre. Den vil bl.a. fokusere på øget regnekraft og fælles EU-sikkerhedsregler. Initiativet skal sikre, at kritiske samfundsopgaver kan varetages gennem højsikre, EU-baserede cloud-løsninger.

Sager videreført fra sidste år

4. *Forordningen om forsyningssikkerhed af kritiske lægemidler*. Risiko for mangel på lægemidler udgør en stigende trussel for folkesundheden og patientbehandlingen i medlemsstaterne. Dette gælder især for kritiske lægemidler, hvor der findes begrænsede eller ingen alternativer. Med forordningen om kritiske lægemidler vil EU-Kommissionen reducere afhængigheden af kritiske lægemidler, hvor der kun er få leverandører eller lande.
5. *Forordning om fastlæggelse af den flerårige finansielle ramme for årene 2028-2034*. EU-Kommissionen kom den 16. juli med sit forslag til den næste flerårige finansielle ramme (MFF) post-2027. Som forventet vil EU-Kommissionen forenkle EU-budgettet og samle flere programmer i såkaldte "Nationale og regionale partnerskabsplaner (NRP-planer)" for hver medlemsstat. Tilgangen ligner umiddelbart en centralisering af forvaltningen af EU-midlerne, hvilket allerede har medført kritik fra Det Europæiske Regionsudvalg, som mener, at det vil svække samhørighedspolitikken.
6. *Horisont Europa, rammeprogrammet for forskning og innovation, for perioden 2028-2034*. Programmet er en væsentlig finansieringsmulighed for danske virksomheder og offentlige videns- og forskningsinstitutioner. Regionerne medvirker til, at Danmark placerer sig flot inden for hjemtaget af EU-midler til bl.a. sundhedsinnovation. Kommissionen har foreslået, at budgettet til det

nye Horizon Europe næsten fordobles fra ca. 95 mia. euro til omkring 175 mia. euro.

7. *Evaluerings af forordningerne for medicinsk udstyr og in vitro diagnostik (MDR og IVDR).* Formålet med forordningerne om medicinsk udstyr (MDR og IVDR) er bl.a. at øge patientsikkerhed og sikre ensartede standarder for udvikling, produktion og anvendelse af medicinsk udstyr i EU. For regionerne giver MDR-forordningen f.eks. problemer i forhold til oparbejdning og videre anvendelse af medicinsk engangsudstyr, hvorfor evalueringen og den deraf følgende revision har stor betydning.
8. *EU's Strategi for opbygning af lagre* skal sammen med strategien til at støtte medicinske modforanstaltninger mod trusler mod folkesundheden og forordningen for kritiske lægemidler gøre det lettere at foregribe og modstå kriser og dermed styrke den kommende beredskabsunion. Strategien for opbygning af lagre skal sikre, at EU-landene har adgang til essentielle varer som mad, vand, brændstof og medicin i tilfælde af kriser. Målet er at skabe et netværk mellem medlemslandene for at koordinere lagre, identificere mangler og udvide EU's fælles reserver for at styrke den samlede forsyningssikkerhed.

B-sager: Nye og videreførte sager fra 2024

Nye sager

9. *Retsakt om cirkulær økonomi* vil støtte EU's mål om at fordoble andelen af genanvendte materialer i EU's økonomi og blive en global leder inden for cirkulær økonomi senest i 2030. For Danske Regioner kan det bl.a. få direkte betydning for den fællesregionale strategi for Grønne Hospitaler, hvor netop cirkulær økonomi er et af strategiens tre handlingsspor.
10. *Initiativ om global modstandsdygtighed på sundhedsområdet.* EU investerer i forskning og innovation for at kunne håndtere nye sundhedstrusler, såsom pandemier og antibiotikaresistens. Der arbejdes på at sikre adgang til essentielle medicinvarer og udstyr på tværs af medlemslandene. EU koordinerer respons på grænseoverskridende sundhedskriser, så ingen lande står alene med udfordringerne. Samarbejde med WHO og andre aktører hjælper med at bekæmpe sygdomme og fremme sundhed på verdensplan.
11. *Retsakten om industriel fremskyndelse* har til formål at indføre målrettede og forholdsmæssigt afpassede krav vedrørende fremstilling i EU ("Made in EU") og/eller lavemissionskrav i forbindelse med offentlige udbud og offentlige støtteordninger.

12. *Retsakt om europæisk innovation* har til formål at skabe et innovations-venligt miljø, der hjælper innovative virksomheder med at vokse i EU.
13. *Meddelelse om bedre regulering* understreger Kommissionens ambition om at gennemføre evidensbaserede politikker og love, der opfylder deres mål på den mest effektive måde, samtidig med at de er skræddersyet til de behov, som EU's borgere, virksomheder og civilsamfundet har.
14. *Oprettelse af et europæisk system for kritisk kommunikation* skal f.eks. sikre hurtig respons på sundhedstrusler. Formålet er at udvikle et moderne, sikkert og interoperabelt kommunikationssystem, der kan styrke kommunikationen og koordineringen mellem beredskabs- og sikkerhedsmyndigheder under kriser og katastrofer.
15. *Pakke om arbejdskraftens fair bevægelighed* handler om arbejdskraftens fair bevægelighed, herunder et forslag om et europæisk socialsikringspas samt styrkelse af Den Europæiske Arbejdsmarkedsmyndighed.
16. *Strategi for ligestilling mellem kønnene 2026-2030* handler bl.a. om lige adgang til de bedste sundhedsstandarder, lige løn, balance mellem arbejdsliv og privatliv, lige beskæftigelsesmuligheder og passende arbejdsvilkår.
17. *Evaluerings af rammelovgivningen for bekæmpelse af tobaksrygning* kommer på et tidspunkt, hvor der på ny er voksende interesse i EU for at gøre noget for at bekæmpe tobaksrygning, bl.a. på grund af EU's kræftbehandlingsplan. Planen tilskynder til at arbejde for en "tobaksfri generation", hvor mindre end 5 pct. af befolkningen bruger tobak i 2040 (mod 25 pct. i dag).
18. *Evaluerings af direktivet om beskyttelse af whistleblowere* skal afklare, om direktivet reelt giver den retlige ramme og beskyttelse af whistleblowere, som er hensigten med direktivet.

Videreførte sager

19. *Direktiv om ændring af direktiv (EU) 2020/262 for så vidt angår den generelle ordning for punktafgifter på tobak og tobaksrelaterede produkter.*
20. *Digital Package* har til formål at hjælpe EU's virksomheder med at innovere, opskalere og spare administrative omkostninger. Den omfatter en digital omnibus, der forenkler reglerne om data, cybersikkerhed og kunstig intelligens.

Alle A-, B- og C-sager fremgår af bilaget.

Økonomi

Ingen bemærkninger

Sekretariatets bemærkninger

Europapolitisk Panel drøftede Danske Regioners EU-prioriteringer den 29. maj 2026, og bestyrelsen forventes at godkende EU-prioriteringerne den 18. juni. Sekretariat havde forinden kørt et forløb med henblik på at afklare, hvilke af EU-Kommissionens politiske mål og ambitioner der skal have højest prioritet for Danske Regioners EU-arbejde i 2026. Det foregik i lighed med tidligere år via en intern proces i Danske Regioners faglige centre og direktionen, hvor rettesnoren er regionernes opgave-kompetencer og Danske Regioners politiske målsætninger.

Bilaget er en foreløbig prioriteret bruttoliste over initiativer på Kommissionens arbejdsprogram 2026, som kan have relevans for regionerne. Det fremgår også af bilaget, hvilke underudvalg i Regionsudvalget der behandler sagerne.

Kommunikation

Efter bestyrelsens godkendelse vil EU-prioriteringerne for 2026 blive lagt op på Danske Regioners hjemmeside.

Bilag

1. Liste over EU-prioriterede sager 2026_BEST (1860126 - EMN-2023-00180)

7 (Fortrolig)

8 (Offentlig) Status for arbejdet med vedtagne forslag fra Regionernes Politiske Topmøde 2026 på udvalgets område

Lone Vingtoft
MOD-2026-00172

Resumé

På Regionernes Politiske Topmøde 2026 blev der vedtaget seks forslag, heraf fire på udvalgets område. Her gives en status på sekretariatets arbejde med disse fire forslag.

Indstilling

Det indstilles,
at udvalget tager orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling

På Regionernes Politiske Topmøde 2026 blev der vedtaget seks forslag, hvoraf fire var på udvalgets område. Nedenfor gives for hvert enkelt forslag en status på sekretariatets arbejde med forslaget.

Status forelægges bestyrelsen på deres møde den 18. juni 2026.

Forslag: Finansiering af generationsforureninger

Generalforsamlingen opfordrer Danske Regioner til at arbejde for at sikre fortsat statslig finansiering til kortlægning og oprydning af generationsforureninger herunder udvikling af og investering i nye rensningsteknologier.

Status

En opdateret plan for fase 2 er under udarbejdelse. I forbindelse med opdateringen har det været nødvendigt at tilvejebringe en afklaring af forhold omkring økonomien for de enkelte projekter, krav om myndighedstilladelser og miljøvurderinger m.v., hvilket har taget tid.

Bestyrelsen forelægges et samlet forslag på et kommende bestyrelsesmøde med henblik på at løfte den fortsatte finansiering i Finansloven for 2027.

Forslag: Regionerne bør invitere sig ind i arbejdet med grøn trepart for at understøtte opgaven med at sikre fremtidens drikkevand

Danske Regioner skal udarbejde forslag til, hvorledes regionerne kan bidrage til arbejdet i den grønne trepart, særligt med fokus på sikring af rent drikkevand for de næste generationer, som for nuværende ikke er tilstrækkelig dækket af treparten. Forslaget skal efter politisk behandling fremsendes til Ministeriet for Grøn Trepert.

Status

Der udarbejdes en position i forhold til beskyttelse af drikkevandet mod forurening, særligt inden for de sårbare grundvandsdannende områder, som bliver kortlagt af Miljøstyrelsen frem til begyndelsen af 2027. Det fremgår af aftalen om Grøn Trepert, at der senest i 2027 skal tages stilling til, hvordan der sikres en samlet beskyttelse af de sårbare grundvandsdannende områder. En position på beskyttelse af drikkevandet vil blive forelagt bestyrelsen senest i første kvartal 2027.

Forslag: Sundhedsudfordringer skabt af klimaforandringer

Danske Regioners generalforsamling opfordrer bestyrelsen til at skabe opmærksomhed omkring behovet for mere viden om de forandrede sundhedsudfordringer, der kan forventes som en konsekvens af klimakrisen og biodiversitetstab.

Status

Arbejdet er i gang med at afdække national og international viden om de forandrede sundhedsudfordringer, herunder øget risiko for epidemier, hedeølger, infektioner mv.

Internationalt sker der meget på området, og The Lancet har f.eks. for nyligt sporet sundhedseffekterne i Europa.

Der afholdes en konference, som bidrager til at skabe opmærksomhed omkring de forandrede sundhedsudfordringer.

Forslag: Beskyttelse af sårbare grundvandsdannende områder

Danske Regioner arbejder for, at sårbare grundvandsdannende områder beskyttes tilstrækkeligt mod pesticider og andre forurenende stoffer. I disse områder bør beskyttelsen af drikkevandet være det primære hensyn, og der skal være mulighed for at gennemføre de indsatser, der er nødvendige, herunder sprøjteforbud.

Status

Arbejdet med beskyttelse af de sårbare grundvandsdannende områder vil indgå i den position for beskyttelse af drikkevandet, som er nævnt i forslaget vedrørende Grøn Trepert. Danske Regioner vil blandt andet arbejde for at sikre finansiering af regionernes indsats for at beskytte drikkevandet mod forurening.

Økonomi

Ingen bemærkninger

Sekretariatets bemærkninger

Ingen bemærkninger

Kommunikation

Ingen bemærkninger

Bilag

9 (Offentlig) Det politiske grundlag for firkløverregeringen

Lone Vingtoft
EMN-2026-00360

Resumé

Der lægges op til, at udvalget drøfter de elementer i regeringsgrundlaget, der potentielt har betydning for udvalgets arbejde inden for ungdomsuddannelser, miljø, kollektiv transport og grønne hospitaler.

Indstilling

Det indstilles,

at udvalget tager orienteringen om det politiske grundlag for firkløverregeringen til efterretning, og
at udvalget drøfter, hvilke områder i det politiske grundlag der især er vigtige ift. udvalgets arbejde.

Sagsfremstilling

Parti lederne for de fire partier, der indgår i den nye regering (Regeringen Mette Frederiksen III), offentliggjorde den 2. juni 2026 det politiske grundlag for regeringen.

Et uddrag af regeringsgrundlaget med relevans for udvalgets arbejdsområder blev sendt på mail til udvalget den 2. juni 2026. Nedenfor i dagsordenen ses de væsentligste initiativer med relevans for udvalgets arbejde.

Danske Regioner sender velkomsthilsner til de ministre, som får ansvar på områder med betydning for regionerne, herunder med særlig relevans for Udvalget for Miljø, Mobilitet og Ungdomsuddannelser: By-, land- og transportminister Signe Munk, undervisningsminister Magnus Heunicke, miljøminister Maria Reumert Gjerding og Samira Nawa, klima-, energi- og forsyningsminister. Ligeledes til relevante ordførere. Velkomsthilsnerne opfordrer til samarbejde og inviterer ministrene til at komme med på besøg i vores virkelighed i regionerne.

Danske Regioner vil derudover i den kommende tid tage initiativ til møder med ministre og ordførere fra partier i Folketinget.

Udklip fra '[Det politiske grundlag for firkløverregeringen](#)':

Ungdomsuddannelser

Kapitel 1. Børnenes Danmark

- Regeringen vil være særligt opmærksom på, at der inden for rammerne af epx-aftalen fortsat er gode, tilgængelige tilbud til udsatte elevgrupper ved at sikre, at der opretholdes minimum 10 af de eksisterende institutioner, der har gode erfaringer i forhold til udsatte elevgrupper (s.11).
- Desuden har regeringen som bærende princip, at det med implementeringen af epx-aftalen skal sikres, at samlingen af ungdomsuddannelserne sker sådan, at der er en god geografisk balance i institutionslandskabet (s.11).
- Regeringen vil endvidere følge, hvordan kønssammensætningen på ungdomsuddannelserne udvikler sig (s.11).

Kapitel 3. Et lokalt, stærkt velfærdssamfund i by og på land

Regeringens øvrige initiativer

- Tage initiativ til en ændring af sammensætningen af bestyrelser på velfærdsinstitutioner, så f.eks. det lokale erhvervsliv eller den lokale ungdomsuddannelse repræsenteres i skolebestyrelserne (s.20)
- Styrke de langsigtede rammer, så mindre uddannelsesstilbud i hele landet kan bibeholdes (s.20).

Miljø

Kapitel 2. Et bæredygtigt Danmark

Drikkevand og generationsforureninger

- Regeringen fokuserer særligt på at begrænse forureningen fra landbruget, og regeringen forpligter sig på implementering af den grønne trepartsaftale (10-14).

Blandt regeringens tiltag med effekt her og nu nævnes (s. 14):

- Indføre et nationalt sprøjteforbud på de sårbare grundvandsdannende områder, der også omfatter slam og forurenede jord på disse arealer. Lovgivningen fremsættes i Folketinget i indeværende år. Forbuddet implementeres hurtigst muligt og gradvist (...).
- Sænke grænseværdien for nitrat til myndighedernes anbefalede grænseværdier og undersøge muligheden for at indføre yderligere restriktioner på de nitratfølsomme drikkevandsområder i sårbare grundvandsdannende områder.

Under regeringens øvrige initiativer nævnes (s. 14):

- Nedsætte en ekspertkommission, der skal komme med anbefalinger til håndtering af andre grundvandstruende forureninger på de sårbare grundvandsdannende områder, herunder som følge af generationsforureninger.

Råstoffer og cirkulær økonomi

- Fremlægge en national strategi for råstoffer og cirkulær økonomi, der reducerer forbruget af nye råstoffer og styrker genanvendelsen (s. 14).
- Sikre, at færre gode boliger rives ned og erstattes af nybyggeri, for at styrke bevarelse og transformation af eksisterende bygninger samt værne om dansk kulturarv. Det gøres mere attraktivt at renovere og omdanne eksisterende bygninger ved at justere regler og incitamenter (s. 23).
- Endvidere undersøges muligheden for ved boliger over en vis værdi at indføre a) et "bevar eller forklar"-princip, som skal understøtte, at nedrivning er den sidste udvej, b) en afgift for nedrivning, der svarer til den miljø- og klimamæssige påvirkning, c) strammere krav til recirkulation, og d) skærpede krav til dokumentation, før nedrivningstilladelse gives. Eventuelle regelændringer gennemføres under hensyntagen til, at det skal være enkelt at administrere (s. 23-34).

Kollektiv transport og mobilitet

Kapitel 3. Et lokalt, stærkt velfærdssamfund i by og på land

Regeringens vision (s.16)

- Det er regeringens vision, at man i hele landet har gode muligheder for fremgang, fællesskab og en positiv udvikling samt adgang til at bosætte sig, uddanne sig, arbejde, transportere sig og i det hele taget leve sit liv, som man ønsker det – og have gavn af velfærdssamfundet, særligt når det gælder sundhed.

Regeringens tiltag af strukturel karakter (s.17-18)

- Iværksætte en helhedsplan mellem staten og landkommuner, der f.eks. kan indeholde følgende elementer: d) udbygning og forbedring af infrastruktur og kollektiv offentlig transport, herunder en grøn omstilling af ø-færger.
- Give kommuner og regioner større økonomisk frihed og understøtte muligheden for en mere langsigtet økonomisk planlægning ved at overgå til flerårige økonomiaftaler og derved flerårige budgetter samt ved at overveje fordele og ulemper ved de begrænsninger, der i dag gælder for aftalesystemet. Det skal ske inden for ansvarlige økonomiske rammer.
- Igangsætte et arbejde i samarbejde med hovedstadskommunerne, der skal lede frem til et nyt plangrundlag for hovedstadens udvikling, som i højere grad tager højde for, at forudsætningerne er anderledes, end da Fingerplanen blev udformet i 1947. Det nye plangrundlag skal tage stilling til arealreservationer og sikre plads til langt flere borgere, understøtte klimasikring i hovedstaden, bekæmpe støj, trafikgener og trængselsproblemer, skabe langt flere blandede bydele med et bredt udbud af boligformer og gøre plads til flere grønne åndehuller med bynær natur og biodiversitet.

Regeringens tiltag med effekt her og nu (s.18)

- Midlertidigt forhøje befordringsfradraget på en måde, der målrettet hjælper de danskere, der er hårdest ramt af stigende benzin- og dieselpriiser, samt holde hånden under den lokale, kollektive transport.

Regeringens øvrige initiativer (s.19-20)

- Afsætte en ramme på 2 mia. kr. til billigere priser i den kollektive trafik, herunder gratis offentlig transport for unge under 22 år.
- Indgå i et samarbejde med Københavns Kommune om potentialerne i en yderligere udvidelse af metroen i København, der bygger oven på de udvidelser af metronettet, der er aftalt mellem staten og Københavns Kommune.
- Igangsætte et serviceeftersyn af Infrastrukturplan 2035.
- Igangsætte en analyse af, hvordan mobiliteten kan forbedres på landet, og samle op på relevante erfaringer med nye mobilitetsløsninger. Herunder gøre det lettere for unge i landdistrikter at pendle til uddannelse samt undersøge udbredelsen og betydningen af f.eks. gratis busser, som det bl.a. er tilfældet i Fredericia.
- Undersøge muligheden for, inden for en mindre økonomisk ramme, at indføre et særligt befordringsfradrag for cyklisme for et mindre antal kilometer, end hvad der i dag er omfattet.

Kapitel 7. Grøn, billig og sikker energi (s. 39, 41)

- Fortsætte elektrificeringen af jernbanenettet samt belyse, hvordan den kollektive transport kan gøres mere attraktiv.
- Når ekspertgruppen om omlægning af bilafgifter har afrapporteret, anmodes den om yderligere at komme med anbefalinger til, hvordan der kan ske en hurtigere elektrificering af lastbiler, varebiler mv., samt reducere trængsel.

Grønne Hospitaler

Kapitel 2. Et bæredygtigt Danmark

Offentlige indkøb

- Udarbejde en national fødevarestrategi i 2027, der skal øge Danmarks fødevareforsyningssikkerhed og -uafhængighed ved bl.a. at styrke offentlige indkøb (s.13).

Kapitel 7. Grøn, billig og sikker energi

Forbrugsbaserede klimaaftryk

- Indskrive målet om klimaneutralitet i 2045 samt 110 pct. reduktion i 2050 i forhold til 1990 i klimaloven samt sætte fokus på konsekvenserne af Danmarks forbrugsbaserede klimaaftryk (s.41).

Kapitel 8. Et rigere Danmark

- Drivhusgasudledningerne reduceres med mindst 85 pct. i 2035 i forhold til niveauet i 1990.

Økonomi

Ingen bemærkninger

Sekretariatets bemærkninger

Ingen bemærkninger

Kommunikation

Ingen bemærkninger

Bilag

1. Gennemgang af regeringsgrundlag 02.06.2026 (1861479 - EMN-2026-00360)

10 (Offentlig) Orientering om årets elevfordeling

Pia Mulvad Reksten
EMN-2024-00926

Resumé

Undervisningsministeriet har offentliggjort resultaterne af årets elevfordeling til de gymnasiale uddannelser. 95 procent af ansøgerne har fået det gymnasium, som de har ønsket som 1. prioritet. Det er samme antal som sidste år.

I år er første gang, at regionerne har det fulde ansvar for elevfordelingen. Det er et flot resultat af regionerne elevfordeling, at så mange unge har fået netop det gymnasium, som de har ønsket.

Indstilling

Det indstilles,

at udvalget tager orienteringen om resultaterne af årets elevfordeling til efterretning.

Sagsfremstilling

Undervisningsministeriet har offentliggjort resultaterne af årets elevfordeling til de gymnasiale uddannelser, og Undervisningsministeren udtrykker stor tilfredshed med at opfyldelsesprocenten er så høj: [95 procent af ansøgere til de gymnasiale uddannelser får opfyldt deres 1. prioritet | Undervisningsministeriet](#).

I 2026 har 95 pct. af ansøgerne til de gymnasiale uddannelser på offentlige gymnasier fået deres 1. prioritet opfyldt. Ved fordelingen til skoleåret 2025/26 var tallet også 95 procent.

På landsplan er opfyldelsen af ansøgernes 1. prioritet for hver af de gymnasiale uddannelser til de offentlige gymnasier henholdsvis:

- Stx 93 procent
- Hf 99 procent
- Hhx 98 procent
- Htx 100 procent

I 2025 fik 94 procent opfyldt deres førsteprioritet på stx, 99 procent for hf, 96 procent for hhx og 100 procent for htx.

Tabellen nedenfor viser andelen af optagelsesberettigede ansøgere i hver region, som har fået opfyldt deres førsteprioritet til en gymnasial uddannelse i skoleåret 2026/27.

Tabel 1. Første prioritet opfyldt					
Bopælsregion	stx	hf	hhx	htx	pre-ib
Nordjylland	97 pct.	100 pct.	98 pct.	100 pct.	98 pct.
Midtjylland	96 pct.	100 pct.	99 pct.	100 pct.	95 pct.
Syddanmark	96 pct.	99 pct.	99 pct.	100 pct.	98 pct.
Sjælland	98 pct.	100 pct.	99 pct.	100 pct.	55 pct.
Hovedstaden	87 pct.	96 pct.	98 pct.	100 pct.	78 pct.
Landstotal	93 pct.	99 pct.	99 pct.	100 pct.	90 pct.

Regionsrådene har fra indeværende skoleår overtaget hele ansvaret for kapacitetsfastsættelse og fordeling af elever på gymnasierne. Det blev besluttet i aftale om Den Koordinerede Tilmelding af 10. juni 2021, at opgaven skulle overgå fra børne- og undervisningsministeren til regionerne efter en treårig implementeringsperiode (2022-2025). Elevfordeling er et vigtigt led i at sikre geografisk uddannelsesdækning.

Sådan foregår elevfordeling

Når ansøgerne fordeles, tager fordelingen først og fremmest udgangspunkt i ansøgernes egne prioriterede ønsker om, hvilke gymnasier de ønsker at gå på. Det betyder, at en 1. prioritetsansøger får pladsen frem for en 2. prioritetsansøger. Hvis der er flere 1. prioritetsansøgere end pladser på et givent gymnasium, fordeles pladserne til de ansøgere, der har kortest transporttid fra bopæl til gymnasiets adresse.

Hensyn i kapacitetsfastsættelsen

Der er ifølge bekendtgørelsen tre grundlæggende hensyn for den regionale kapacitetsfastsættelse, som skal sikre en hensigtsmæssig elevfordeling: 1) Hensynet til ansøgernes frie valg, 2) hensynet til en stram kapacitetsstyring samt 3) hensynet til, at kapaciteten fastsættes med blik på det samlede antal ansøgere i et geografisk område sammenholdt med antallet af afdelinger i området.

Derudover skal en række hensyn indgå i den samlede regionale helhedsvurdering i det omfang, det er relevant, som fx hensynet til institutionernes/afdelingernes mulighed for hensigtsmæssig klassedannelse, overholdelse af det fleksible klasseloft og de bygningsmæssige forhold.

Økonomi

Ingen bemærkninger

Sekretariatets bemærkninger

Ingen bemærkninger

Kommunikation
Ingen bemærkninger

Bilag

11 (Offentlig) Gensidig orientering

Nadia Skastrup Buur
MOD-2026-00172

Resumé

Under dette punkt kan udvalgsmedlemmerne og sekretariatet orientere om aktuelle sager, der ikke optræder som selvstændige punkter på dagsordenen.

Indstilling

Det indstilles,
at orienteringen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Sekretariatet forventer bl.a. at orientere om:

- Folkemødet på Bornholm den 11.-13. juni 2026
 - Klimafolkemødet i Middelfart den 27.-29. august i Middelfart
-

Økonomi

Ingen bemærkninger

Sekretariatets bemærkninger

Ingen bemærkninger

Kommunikation

Ingen bemærkninger

Bilag

12 (Fortrolig)

13 (Offentlig) Næste møde

Nadia Skaastrup Buur
MOD-2026-00172

Resumé

Næste møde i udvalget er den 4. september 2026.

Indstilling

*Det indstilles,
at udvalget tager orienteringen til efterretning.*

Sagsfremstilling

-

Økonomi

Ingen bemærkninger

Sekretariatets bemærkninger

Ingen bemærkninger

Kommunikation

Ingen bemærkninger

Bilag

14 (Offentlig) Eventuelt

Nadia Skaastrup Buur
MOD-2026-00172

Resumé

-

Indstilling

Det indstilles,
at udvalget tager orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling

-

Økonomi

Ingen bemærkninger

Sekretariatets bemærkninger

Ingen bemærkninger

Kommunikation

Ingen bemærkninger

Bilag