

Indholdsfortegnelse for bilag

2.1 Temadrøftelse: Status for rammeaftale for fastholdelse og rekruttering mellem KKR, Absalon og Region Sjælland.....	2
Bilag 1: Statusrapport for rammeaftale for Fastholdelse og rekruttering mellem KKR Region Sjælland april 2025 endelig.....	2
Bilag 2: Organisering og tidsplan for Sjællands Velfærdsakademi.....	10
Bilag 3: Kursusbeskrivelser for Sjællands Velfærdsakademi.....	13
Bilag 4: Rammeaftale for rekruttering og fastholdelse.....	18
2.2 Temadrøftelse: Analyse af mulige stop på Femern fjernbogsforbindelse i Sjælland og øerne.....	23
Bilag 1: Analyse af mulige stop på Femern fjernbogsbetjening i Region Sjælland_Scenarierapport_ver1.0-Sendt.....	23
Bilag 2: Stationsrapport_final (notat 6 mulige Femern stop).....	60
2.3 Temadrøftelse: Mulig placering af kombiterminal i Sjælland og øerne v. Ringsted Kommune.....	105
Bilag 1: Bilag 1 sjælland-baner-vejen-frem-2024.....	105
Bilag 2: Bilag 2 Screening	110
Bilag 3: Bilag 3 Markedsanalyse.....	113
Bilag 4: bilag 4 Effektanalyse	115
Bilag 5: Bilag 5 Samfundsøkonomisk analyse.....	117
2.4 Beslutningssag: Status på fremdriften i implementeringen af rammeaftalens fokusområder 2025-2026.....	120
Bilag 1: Notat Styrket OPS om kvalitet.....	120
Bilag 2: Kommissorium Implementering af høj kvalitet af KL Standardkontrakter på det specialiserede børne- og voksenområde.....	124
Bilag 3: Arbejdsgang for indberetning af takststigninger til Socialtilsyn Øst.....	130
Bilag 4: Foreløbigt udkast til orienteringsbrev til leverandører om takstindberetning.....	132
Bilag 5: Kommissorium for styrkelse af plejefamilieområdet.....	134
Bilag 6: Rammeaftalens organisation pr. 1. januar 2025.....	137
2.5 Beslutningssag: Fordeling af flygtninge 2026.....	139
Bilag 1: Landstal 2026.....	139
2.7 Orienteringssag: Status på implementering af sundhedsreformen i KKR Sjælland og nationalt.....	152
Bilag 1: Bilag_Governance for sundhedsområdet i KKR Sjælland.....	152
Bilag 2: Kommissorie for kommunernes samarbejde i Østdanmark.....	156

2.1

Temadrøftelse: Status for rammeaftale for fastholdelse og rekruttering mellem KKR, Absalon og Region Sjælland

Statusrapport for rammeaftale for Fastholdelse og rekruttering mellem KKR, Region Sjælland og Absalon

Resultater og status på aktiviteter

I første fase (2023) –blev nedenstående fire forløb sat i gang og er nu afsluttet, se figur. Efterfølgende blev projektet Sjællands Velfærdsakademi sat i værk, hvor de to øverste aktiviteter har udgjort prøvehandlinger med positive erfaringer og ledt til nye kurser i regi af Sjællands Velfærdsakademi. Resultaterne af de to nederste anvendes i dialoger om nye udbud af tilsvarende løsninger blandt regionens kommuner.

Basiskursus: 2 i 1: Kompetenceløft til ufaglærte samt motivation til at starte på en sundhedsuddannelse

Målgruppe: Ufaglærte medarbejdere i ældreplejen.

Mål og indhold: Kendskab til grundlæggende behovsområder og metoder til observation inden for et udvalg af disse områder. Færdigheder i udvalgte grundlæggende plejeopgaver samt hygiejniske principper. Inddragelse af borgeren i støtte og pleje, herunder kendskab til udvalgte kommunikative redskaber. Kendskab til formål med og relevans af dokumentation i plejen. Indsigt i egen rolle og ansvarsområde samt samarbejde med sundhedsfaglige kolleger.

Igangsætte karrieresti for pædagogmedhjælpere: Kompetenceløft og motivation til at søge ind på pædagoguddannelsen

Målgruppe: Yngre pædagogmedhjælpere og vikarer.

Mål: At give unge medhjælpere og vikarer (i midlertidige ansættelser) et kompetenceløft og samtidig motivere dem til at søge ind på pædagoguddannelsen – og idet hele taget professionen.

Indhold: Snuse til aktuelle pædagogiske temaer, viden om pædagoguddannelsen, viden om kommunens strategi og karrieremuligheder.

Introforløb (onboarding) for socialrådgivere

Målgruppe: Nye medarbejdere i myndighedsfunktionen på børne- og familieområdet (ikke nødvendigvis nyuddannede).

Mål: Gøre det nemmere for kommunerne at rekruttere nye medarbejdere, få dem hurtigere og bedre ombord i den kommunale opgaveløsning og sikre fastholdelse og trivsel.

Indhold: Nyeste viden om udsatte børn, herunder faglige tilgange og metoder, myndighedsrollen, systematisk sagsbehandling, tværgående samarbejde, facilitering af inddragende processer.

Fagligt netværk med henblik på nyuddannede læreres første år

Målgruppe: nyuddannede og nyansatte lærere i deres første ansættelsesår

Mål: at nyuddannede lærere bliver i professionen, fordi de via netværket får mulighed for dels at blive klogere på noget vi fra forskningen ved de "bøvler med", dels etablerer netværk hvor de får hinandens perspektiver på de udfordringer de oplever som nye i praksis.

Indhold: 5 netværks eftermiddage med tematiserede supervisioner for nyuddannede nyansatte. Der udvikles et katalog over mulige temaer. Netværket udvælger 3 af disse.

Fase 2

I fase 2 er foreløbigt iværksat projektet Sjællands Velfærdsakademi og kommuneklynger er nedsat på tværs af regionens 17 kommuner.

Sjællands Velfærdsakademi

Med afsæt i rammeaftalen har Absalon i samarbejde med foreløbigt 10 af regionens kommuner og andre interessenter at iværksat det tværgående udviklingsprojekt Sjællands Velfærdsakademi.

Det overordnede formål med projektet er at tiltrække og motivere unge, der står uden en videregående kompetencegivende uddannelse, til at vælge en uddannelse inden for velfærdssektoren. Disse unge er valgt som målgruppe, fordi undersøgelser peger på, at der er potentiale ift. at påvirke denne gruppes motivation og interesse for velfærdssektoren. Det skal ske ved at kvalificere de unges forestillinger om uddannelserne og arbejdslivet.

Grundtanken med Sjællands Velfærdsakademi er at motivere de unge til at påbegynde en uddannelse inden for velfærdssektoren vha. særlige indsatser. Det omfatter opkvalificerende kurser inden for velfærdsprofessionerne, ansættelser i diverse velfærdsjobs såsom pædagogmedhjælper, lærervikar, omsorgsmedarbejder m.v. samt oplysning om karrieremuligheder og -veje inden for velfærdsprofessionerne.

Projektets hjemmeside er oprettet i februar 2024 og vil udbygges løbende:

<https://sjaellandsvelfaerdsakademi.dk/>

Nedenfor er beskrevet nedslag i de delprojekter, hvor der foreløbigt har været mest aktivitet.

En konference for ca. 100 deltagere afholdes som led i Sjællands Velfærdsakademi 29.8. 2025 på Absalons campus i Slagelse. Temaet er også i tråd med intentionerne i nye uddannelsesreform: Bedre og mere synlig vej fra ungdomsuddannelserne over sabbatår med ufaglærte velfærdsjobs til professionsuddannelser, herunder at flere unge får bedre kendskab til de faglige aspekter, der knytter sig til uddannelserne og de professioner.

Bilag: Organisering og tidsplan for Sjællands Velfærdsakademi beskriver projektets organisering og tidsplan.

Status på delprojekt 1.1: Opkvalificering af unge uden kompetencegivende uddannelse

Delprojektet skal udvikle og teste korterevarende kurser og netværksaktiviteter, som har til formål at give de unge nye kompetencer og viden om de mange beskæftigelsesmuligheder, der er inden for velfærdssektoren. Der vil være særskilte afprøvninger af kurser m.v. målrettet lærervikarer, pædagogmedhjælpere og ansatte i sundheds- og omsorgssektoren, der ikke har en kompetencegivende uddannelse.

To kurser på de kommunale sundheds- ældreområde er afholdt med succes, mens et kursus til sygehuse måtte aflyses pga. manglende tilmeldte. Desuden er kurser til pædagogmed-



hjælpere og lærervikarer svære at få tilmeldinger til, hvor tilgangen i 2025 mere er at lave aftaler med enkeltkommuner for at planlægge hold tæt på arbejdspladserne. I alt er 6 kurser planlagt i efteråret 2025 til hhv. lærervikarer, pædagogmedhjælpere og ufaglærte i ældreplejen.

Bilag: Kursusbeskrivelser for Sjællands velfærdsakademi beskriver eksempler på det konkrete indhold af kurserne (der dog udvikles løbende i takt med feedback fra kurserne).

Delprojekt 1.2: Pilotafprøvning af ansættelseskoncept, hvor sabbatister ansættes i et ufaglært velfærdsjob

Foreløbigt er nedsat en arbejdsgruppe mellem 5 kommuner og Absalon. Desuden er Absalon og Køge Kommune nu gået sammen om at ansætte unge i sabbatår med Sjællands Velfærdsakademi. Det betyder, at det allerede ved ansættelsen som fx lærervikar, pædagogmedhjælper eller i ældreplejen planlægges, at den unge modtager relevant kompetenceudvikling hos Absalon.

Derfor var Køge Kommune og Absalon maj 2024 på besøg på Køge Gymnasium og præsenterede muligheden på en morgensamling for gymnasieeleverne. Flere unge meldte samme dag deres interesse i velfærdsjobs i forbindelse med Sjællands Velfærdsakademi. Unge forventes at kunne blive ansat over sommeren i Køge Kommune.

Tilsvarende lokale tiltag planlægges i andre kommuner i foråret 2025, og aftaler er indgået med Holbæk Kommune og to gymnasier i kommunen, mens tilsvarende plan afsøges med Næstved Kommune, da der er lavet en aftale med Næstved Gymnasium.

Delprojekt 1.3: Brobygning mellem ungdomsuddannelse og arbejdsmarked

Brobygningsaktiviteterne er i dette projekt mere vidtgående end traditionelle brobygningsaktiviteter, idet vi henvender os til de unge på flere tidspunkter i overgangsperioden fra ungdomsuddannelse til videregående uddannelse end traditionelt. Absalon har investeret i en foodtruck, der besøger ungdomsuddannelser og er til stede på diverse uddannelsesmesser i regionen. I regi af Sjællands Velfærdsakademi er det hensigten at udvide markedsføringsaktiviteterne til også at omfatte aktiviteter specifikt rettet mod sabbatister, der arbejder ufaglært indenfor velfærdssektoren – en målgruppe, som Absalons kommunikation ikke når i dag.

Målet med aktiviteterne i 1.3 er at skabe motivation, give indsigt i professionerne, kvalificere de unges valg af uddannelse og bryde eventuelle fordomme, de måtte have. I løbet af 2024 og 2025 vil Absalon-trucken planmæssigt være en del af brobygningsaktiviteter i regi af Velfærdsakademiet.

Brobygning er koblet til delprojekt 1.2., hvor Absalon har præsenteret velfærdsakademiet og velfærdsjobs for ca. 1.500 gymnasieelever.

Hovedaktivitet: AbsalON Festival

Et årligt tilbagevendende arrangement, der udvikles, er "AbsalON Festivalen", hvor målgruppen af unge inviteres på besøg på Absalons campusser mhp. at give de unge indsigt i de forskellige velfærdsprofessioner på en anderledes, sjov og inspirerende måde.



Festivalen er nu afholdt i oktober på Campus Slagelse og Campus Roskilde og opnåede stor succes med både deltagelse og aktiviteter. Festivalen havde 182 indtjekkede gæster på Campus Slagelse og 155 gæster på Campus Roskilde.

Festivalen kombinerer musik, aktiviteter og faglighed med det formål at styrke rekrutteringen af kommende studerende. Festivalen udgør en nytænkende platform for at præsentere uddannelsernes faglige styrker og muligheder i et inspirerende og engagerende format.

Formål og koncept

- Formålet med AbsalON Festival er at skabe en tydelig kobling mellem uddannelse, oplevelser og fællesskab. Gennem involverende events blev uddannelserne synliggjort på en måde, der taler direkte til de besøgendes interesser og behov. Musikalske indslag og interaktive aktiviteter danner rammerne om en festival, der præsenterer uddannelsernes kernefaglighed i praksis og skaber en tættere forbindelse til potentielle studerende. Vi havde både etablerede kunstnerne og lokale gymnasiebands på scenen i både Slagelse og Roskilde.

Rekruttering gennem oplevelser

- Festivalen er designet til at tiltrække unge i Region Sjælland og præsentere dem for Professionshøjskolen Absalon som en attraktiv uddannelsesinstitution. Den giver de besøgende et førstehåndsindtryk af det studiemiljø og de værdier, som kendetegner Absalon, og skaber derigennem en ny vej til dialog og interesse for videreuddannelse.

Med AbsalON Festival kombinerer vi faglighed og relevans med oplevelser, der engagerer og inspirerer de kommende generationer.

Absalon har udpeget festivalen som særligt strategiske initiativ, og den planlægges afholdt igen i 2025 med udviklingsstøtte fra Sjællands Velfærdsakademi.

Delprojekt 2.3: Accelererede forløb for sygeplejerskestuderende

Det indgår som delprojekt i Sjællands velfærdsakademi¹, at Absalon skal søge at etablere en model for meritsygeplejerske. I forlængelse heraf har Absalon besluttet at udbyde et særligt tilrettelagt meritforløb for social og sundhedsassistenter på Campus Slagelse med opstart ved vinteroptag 2025.

¹ Sjællands Velfærdsakademi er et initiativ, som Professionshøjskolen Absalon, ti kommuner i Region Sjælland og Region Sjælland står bag, der adresserer udfordringerne ved at motivere og uddanne unge til at forfølge karrierer inden for velfærdssektoren.

Hovedaktiviteterne i det samlede velfærdsakademi er ansættelse i velfærdsjobs, kompetenceløft, vejledning, accelererede uddannelsesforløb, promovning af eksisterende og nye uddannelsesformater, meritforløb, brobygningsaktiviteter og kampagner m.v.

Se mere på: <https://www.sjaellandsvelfaerdsakademi.dk/>



Det særlige tilrettelagte meritforløb ligger inden for eksisterende dimensionering og praktikpladsfordelingen vil følge eksisterende rammeaftale for området.

Særligt tilrettelagt meritforløb for social og sundhedsassistenter

Udviklingen af det særlige tilrettelagte meritforløb har taget afsæt i en indledende behovsafdækning med aftagerrepræsentanter fra bl.a. Sjællands Velfærdsakademi samt en række udviklingsmøder med repræsentation fra følgende kommuner: Sorø, Næstved, Solrød, Stevn, Køge, Odsherred og Holbæk samt Region Sjælland: Psykiatrien, Sjællands Universitetshospital samt Koncern HR- Uddannelse og Udvikling.

Målgruppen for det særlige tilrettelagte meritforløb er social- og sundhedsassistenter med dansk og naturfag på C-niveau samt engelsk på D-niveau, og som derudover kan dokumentere min. 12 måneders erhvervs erfaring opnået gennem arbejde som færdiguddannet social- og sundhedsassistent på min. 28 timer pr. uge.

Det særlige tilrettelagte meritforløb udbydes kun som vinterudbud. Herved kan ledige studiepladser puljes sammen på udbudsstedet, så tomme pladser kan fyldes op, uden at pladserne tages fra andre ansøgere.

Form og indhold

Meritforløbet har et omfang på 2,5 års fuldtidsstudium. Der gives merit for i alt 15 teoretiske ECTS samt 45 kliniske ECTS.

Det første studieår tilrettelægges som et komprimeret forløb svarende til indholdet på 1.-4. semester. Undervisningen tilrettelægges som udgangspunkt med 2 undervisningsdage på Campus Slagelse om ugen, suppleret med asynkron virtuel undervisning. Forløbet er et intensivt teoretisk forløb, som ikke omfatter praktik.

Efter det første studieår følger de studerende ordinær uddannelse på hhv. 5., 6. og 7. semester. Det er i den forbindelse muligt at overflytte til et af sygeplejerskeuddannelsens øvrige udbudssteder eller færdiggøre uddannelsen som e-læringsstuderende.

Fordelene ved give studerende mulighed for at flytte udbudssted efter første studieår er dels at mindske de studerendes transporttid fra hjemmadressen til uddannelsesinstitution, dels at kunne fylde op på andre hold, der er reduceret i størrelse pga. frafald.

Lancering og ansøgere

Det særlige tilrettelagte meritforløb er lanceret på Absalons [hjemmeside](#) og der er udsendt pressemeddelelse til følgende medier: Sjællandske Medier, TV2 Øst, P4 Sjælland, Sygeplejersken, A4 Sundhed og A4 Uddannelse, Dagens Medicin, Kommunal Sundhed og Kommunalbladet.

Ansøgning til det særlige tilrettelagte meritforløb var fra d. 1. november med ansøgningsfrist d. 29. november 2024.



119 kvalificerede ansøgere har ansøgt meritforløbet, og Absalon har igangsat to hold af i alt 112 studerende. Det foreløbige resultat er over forventning, da Absalon havde en skønsmæssig forventning om ca. 55 ansøgere.

Ansøgerfeltet ser ikke ud til at have fortrængt ansøgere til de øvrige udbud til sygeplejerskeuddannelse, og delprojektet må derfor antages at øge antallet af sygeplejersker på sigt.

Delprojekt 3.1 Køn og Narrativer

Med delprojektet blev der besluttet et hovedfokus på at rekruttere flere mænd til sygeplejefaget. Nedenfor fremgår de igangværende aktiviteter.

Interviews og viden (stakeholder kontakt)

- Ekspertinterview (eksplorativt) i starten af projektperioden. Desk research af rapporter og forskning.

Hovedaktivitet: Camp for mænd

- Fokusgruppeinterviews med studerende forud for første udkast til kommunikationsmateriale.
- Oplæg og dialog med DSR i Region Sjælland om rekruttering af mænd og ideen om at holde en camp for mænd.

Aktiviteter på campus

- Forud for Åbent hus-arrangement blev flyers og plakater omkring camp for mænd leveret til dem, der afholdt åbent hus. SOME indsats blev gennemført sammen med kommunikationsafdelingen.
- Camp for mænd, Campus Roskilde

Aktiviteter 'Off Campus'

- Ved Absalons deltagelse på SKILLS blev et fokus på mænd i sygeplejen inkluderet, og materiale omkring campen uddelt.

Rapport i 2025

- Afrapportering af undersøgelse af, hvad der kan tiltrække mænd til sygeplejerskefaget, herunder indsatser der giver mest effekt

Vedr. camp for mænd

Campen bidrager til rekrutteringen af nye mandlige studerende ved at skabe et fælles dialogisk rum, samt et scenarie med simulationsøvelser, for dem der går med tanken om at blive sygeplejerske. Samtidig styrker den fastholdelsesindsatsen, da vores studerende var deltagere og simulationsledere på dagen.

De unges engagement i Camp for Mænd i maj gav os et solidt grundlag for den videre dialog, når vi rækker ud til potentielle nye studerende frem mod det næste arrangement.

Viden fra campen:

- **Hvilke karrieremuligheder er der efter endt uddannelse?** – vi skal fokusere på de mange veje og karrieremuligheder, man kan vælge som sygeplejerske i starten af uddannelsen som et middel til rekruttering og fastholdelse.
- **Køn og fordomme** – mange oplever særlige forventninger fra både samfund og de nære omgivelser, når man fortæller, at man læser til sygeplejerske.



- **Behov for en kulturændring** – sygeplejefaget og jobbet er også for mandlige medarbejdere, og denne diversitet udgør en positiv forskel og mulighed i dagens samfund.
- **Fællesskabende indsatser som et middel til fastholdelse** – det sociale aspekt betyder meget. Behov for mere tydelige fællesskaber på campus og efterfølgende som fx karriere- eller alumnenetværk.
- **Hvordan rekrutterer vi flere til faget?** – vi skal opsøge de unge, der hvor de er. Det er vigtigt at ændre fortællingen om, hvad faget indeholder, også allerede i udkolingen.

Dannelsen af kommuneklynger

Der er på anbefaling fra styregruppen og KKR's uddannelsesgruppe og bakket op af K17 netop dannet nedenstående 6 klynger .

Der lægges op til, at klyngerne selv fastlægger deres samarbejdsform og struktur. (Uddannelsesgruppen har videre peget på, at kommuneklyngerne – efter beslutning i den enkelte klynge – også kan indtænkes i forhold til samarbejdet med uddannelsesinstitutionerne i et bredere perspektiv, herunder erhvervsskoler).

Absalon har afholdt 2-3 møder i hver af de seks klynger.

De 6 klynger er følgende – med tovholderkommune markeret med fed.

Klynge 1: Holbæk, Kalundborg, Odsherred,

Klynge 2: Slagelse, Sorø

Klynge 3: Næstved, Ringsted, Faxe

Klynge 4: Guldborgsund, Lolland, Vordingborg

Klynge 5: Roskilde, Lejre, Greve

Klynge 6: Køge, Stevn, Solrød

Det skal fortsat i dialogerne afklares, hvordan klyngerne kan bruges aktivt i forhold til rammeaftalens/partnerskabsaftalens formål, herunder at disse med fordel også kan bruges til formidling af nye initiativer.

Bilag:

Organisering og tidsplan for Sjællands Velfærdsakademi

Kursusbeskrivelser for Sjællands velfærdsakademi

Rammeaftale for rekruttering og fastholdelse mellem KKR, Region Sjælland og Absalon

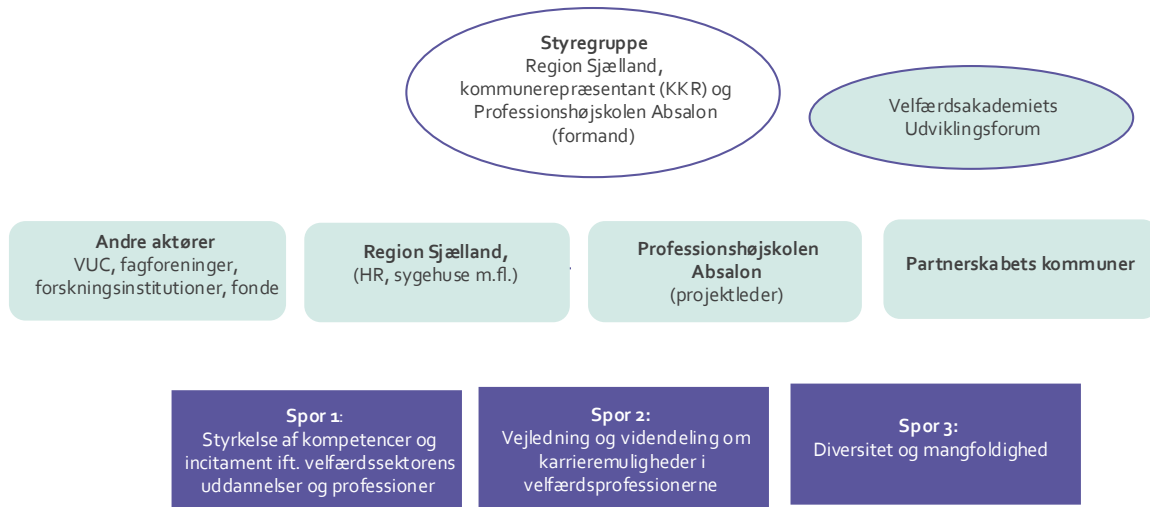


2.1

Temadrøftelse: Status for rammeaftale for fastholdelse og rekruttering mellem KKR, Absalon og Region Sjælland

30. april 2025

Organisering og tidsplan for Sjællands Velfærdsakademi



Tidsplan: Sjællands Velfærdsakademi

Tidsplan	2024				2025			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Forberedelse =					Afprøvning =			
Spør 1: Styrkelse af kompetencer og incitament ift. velfærdssektoren uddannelser og professioner								
1.1: Opkvalificering af unge uden kompetencegivende uddannelse, som er beskæftiget i en velfærdsprofession L1.1 Ca. 350 unge i målgruppen deltager i kurser eller netværksaktiviteter								
1.2: Formidling og ansættelse af unge i ufaglærte velfærdsjobs L1.2 Pilotafprøvning af ansættelseskoncept, hvor min. 20 unge sabbatister ansættes i et ufaglært velfærdsjob								
1.3: Brobygning mellem ungdomsuddannelse og arbejdsmarked L1.3 Ca. 1500 unge fra ungdomsuddannelsesinstitutioner deltager i onboarding-arrangementer								
Spør 2: Vejledning og videndeling om karrieremuligheder i velfærdsprofessionerne								
2.1: Samarbejde med VUC om veje for unge til at komme ind på velfærdsuddannelserne L2.1 Udvikling af et introduktionsprogram til hvert af de fire store velfærdsprofessioner	Er foreløbigt ikke finansieret							
2.2: Veje til uddannelser som følge af kompetencevurderinger L2.2 Individuelle uddannelsesplaner	Er foreløbigt ikke finansieret							

2.3: Accelererede forløb, merit og promovning af eksisterende og nye uddannelsesformater L2.3 Udvikling af nye accelererede uddannelsesforløb og promovning af eksisterende innovative uddannelsesformater L2.3 afsøgning og test af model for merituddannelse til sygeplejerske.								
2.4: Udvikling af arketyper for nytænkende uddannelsesveje L2.4 Udvikling og markedsføring af nytænkende uddannelsesveje	Er foreløbigt ikke finansieret							
Spor 3: Diversitet og mangfoldighed i velfærdsfagene								
3.1: Køn og nuanceret fagidentitet L3.1 Afrapportering af undersøgelse af, hvad der kan tiltrække mænd til sygeplejerskefaget, herunder indsatser der giver mest effekt Minimum en projektansøgning til en privat fond								
Andre aktiviteter								
Konferencer								

2.1

Temadrøftelse: Status for rammeaftale for fastholdelse og rekruttering mellem KKR, Absalon og Region Sjælland

Kursusbeskrivelser for Sjællands Velfærdsakademi

Kursus til lærervikarer

Fokus/formål:

Motivere potentielle ansøgere til at tage en professionsuddannelse - læreruddannelsen

Målgruppe:

Ikke uddannede lærere ansat i folkeskolen som vikarer, med potentiale/interesse for at tage en læreruddannelse.

Mål:

At understøtte, at ikke uddannede der arbejder som lærervikarer i folkeskolen får mod og lyst (bliver inspireret til) til at tage en læreruddannelse.

At deltagerne gennem kurset får mulighed for at:

- Reflektere over egne erfaringer som lærervikarer
- At prøve nye tilgange af i deres praksis som lærervikarer, og sparre om afprøvningen på den efterfølgende kursusgang
- Kende overordnet til nogle af de centrale områder af lærerfagligheden, så de kan tage stilling til, om de har lyst til at gøre det til deres levevej.

Omfang og indhold:

4 dage á 6 lektioner, udbudt i hhv. Roskilde og Vordingborg



Temaer:

- klasseledelse
- konflikthåndtering og pædagogisk relationskompetence
- didaktik - hvordan planlægges og gennemføres den gode undervisning?
- skole-hjem samarbejde og kommunikation

Form:

- Oplæg
- Drøftelser/refleksion
- Hands on, konkrete praktiske øvelser

Efter hver undervisningsgang, afprøves små metodiske greb af, i egen praksis i forhold til områderne konflikthåndtering, klasseledelse, forberedelse og gennemførelse af undervisning. Disse afprøvninger uploades på kursets virtuelle undervisningsplatform inden den efterfølgende undervisningsgang.

Vikarerne får den efterfølgende undervisningsgang konkret feedback på de metodiske greb, de afprøver efter undervisning 1, 2, 3.



Pædagogisk salon for unge, vikarer og medhjælpere

Bliv opdagelsesrejsende i pædagogik på dette gratis 3-dages tilbud til unge pædagogmedhjælpere, der er nysgerrige på pædagogstudiet og arbejdet som pædagog

Pædagogisk arbejde omtales tit som "et af de vigtigste arbejdsområder" – fordi pædagoger støtter, hjælper og kan være med til at ændre liv for det enkelte barn, unge eller den voksne der er i en udsat position.

Pædagogik som fag er rettet mod både børns psykologiske og sociale udvikling og mod sårbare børn, unge og voksne i udsatte positioner – så er du nysgerrig på pædagogik, pædagoguddannelsen og pædagogers arbejde.

Hvad møder du i den pædagogiske salon?

- Centrale begreber og perspektiver i det pædagogiske felt; hvad er centralt, hvad overvejer man, hvilke menneskesyn

- Hvad arbejder man med, når man arbejder med pædagogik – og hvad drømmer man om?

- Veje ind og ud af pædagoguddannelsen

Til salonen vil deltagerne møde engagerede undervisere og studerende fra pædagoguddannelsen.



Kursus til unge ufaglærte der arbejder med demente

2-dages kursus (5. + 13. november) rettet mod unge ufaglærte, der arbejder med demensramte.

Formålet er at give medarbejderne et kompetenceløft, kvalitetssikre arbejdsopgaver der udføres af ufaglærte samt bidrage til fastholdelse af medarbejdere og motivere dem til at vælge en karriere inden for sundhedsområdet.

Kurset giver medarbejder/e mulighed for at opnå følgende

- Kendskab til grundlæggende behovsområder og metoder til observation inden for demensområdet
- Færdigheder i udvalgte grundlæggende plejeopgaver samt hygiejniske principper
- Inddragelse af borgeren i støtte og pleje, herunder kendskab til udvalgte kommunikative redskaber i mødet med den demente
- Kendskab til mulighederne for sundhedsuddannelser ved Professionshøjskolerne

Kurset er bygget op over temaer, der faciliteres af underviser med hjælp fra studentervejledere

- Den professionelle rolle og kommunikation, aktiv lytning og gensvarsmodeller
- Håndhygiejne, hjælp til at spise og personlig pleje
- Arbejde med refleksioner som læringsredskab vha refleksionscirklen
- Introduktion til sygeplejeprocesser: PES – og SMART modeller
- Ergonomi, forflytningsteknik, immobilitetskomplikationer, medinddragelse og motivation af borger
- Afslutningsvis kort studievejledning

Kurset er tidligere blevet udbudt med stor succes. Læs mere om det her:

<https://sjaellandsvelfaerdsakademi.dk/foerste-kursus-i-sjaellands-velfaerdsakademi>



Læs hvad kursisten, Cecilie, fortalte om sin oplevelse med kurset her:

<https://sjaellandsvelfaerdsakademi.dk/kurset-giver-redskaber-til-min-hverdag>



2.1

Temadrøftelse: Status for rammeaftale for fastholdelse og rekruttering mellem KKR, Absalon og Region Sjælland

Rammeaftale for øget rekruttering til velfærdsuddannelserne og velfærdsområderne mellem kommuner, region og Absalon

1. Rammeaftalens parter

Rammeaftalen indgås mellem KKR Sjælland for kommunerne i Region Sjælland, Region Sjælland og Professionshøjskolen Absalon.

2. Baggrund

Kommuner og region står i de kommende år over for betydelige udfordringer i forhold til at rekruttere tilstrækkeligt med arbejdskraft på velfærdsområderne. Der opleves også helt aktuelt problemer med at rekruttere uddannede lærere, pædagoger og sygeplejersker. Der vil være færre unge i fremtiden og samtidig oplever Absalon, at antallet af ansøgere til Absalons velfærdsuddannelser er faldende. Det forudsætter et stadigt større fokus på at understøtte søgningen til velfærdsuddannelserne, herunder fokus på både unge, voksne, borgere i arbejde og seniorer, som potentielle ansøgere.

Kommunerne, regionen og Absalon har dermed en stor og fælles opgave og interesse i at sikre tilstrækkeligt med arbejdskraft på velfærdsområderne gennem rekruttering til uddannelserne, uddannelse af tilstrækkeligt og kvalificeret personale samt fastholdelse af de fagprofessionelle i job og i uddannelse.

Med denne rammeaftale forpligter parterne sig til i fællesskab at arbejde med løsninger, der skal medvirke til at sikre kvalificerede medarbejdere til velfærdsområdet.

3. Formål med rammeaftalen

I lyset af udfordringerne og den fælles opgave er parterne enige om udviklingen af en fælles rammeaftale (nærværende dokument), der skal understøtte og sikre et stærkt engagement på tværs af de tre aktører i et dedikeret samarbejde om udvikling, gennemførelse og implementering af målrettede indsatser, der understøtter rekrutteringen til velfærdsuddannelserne og velfærdsområderne i geografien Region Sjælland.

Parterne ønsker således med denne aftale at fastlægge et fælles strategisk fokus og virksomme fælles indsatser, der styrker og systematiserer samarbejdet om uddannelse til velfærdsområderne med henblik på at imødegå rekrutteringsudfordringerne.

Samarbejdet skal særligt sikre:

- At flere vælger professionsuddannelserne på velfærdsområderne. For Region Sjælland er det relevant med fortsat søgning til alle sundhedsprofessioner bredt.
- Mere uddannet arbejdskraft på velfærdsområderne (mere kvalificeret arbejdskraft)
- Øget fastholdelse/tilknytning af ansatte på velfærdsområderne og i uddannelserne.

Der skal samarbejdes om virksomme indsatser før, under og efter. Dvs. der skal arbejdes på i fællesskab at øge søgningen til og afløbet fra velfærdsuddannelserne, og der skal i fællesskab arbejdes på at tilknytte og fastholde de studerende til uddannelserne og arbejdsfeltet.

Gennem et styrket og tæt samarbejde opnår Absalon, kommunerne og Region Sjælland i helhed og på tværs, at der udvikles og skabes indsatser og adgang til fleksible og målrettede forløb og uddannelser, som kan medvirke til, at ovenstående ambition kan opnås.

Partnerskabet er et samarbejde mellem regionen, interesserede kommuner og Absalon. Med aftalen investerer parterne og prioriterer gennemførelse og deltagelse i de udvalgte konkrete indsatser med både økonomi, tid og ressourcer. Det gælder både i forbindelse med udvikling og deltagelse i de konkrete forløb og indsatser.

Aftalen er et supplement til det samarbejde, der på forskellige vis allerede eksisterer mellem parterne (herunder lokale samarbejdsaftaler), og de indsatser der i øvrigt foregår på området. Aftalen sikrer den overordnede fælles ambition og stærke engagement på tværs af parterne om at øge rekruttering til uddannelser og jobs på velfærdsområderne i Region Sjælland.

4. Aftalens indhold

Parterne har som ambition på sigt at udvikle og igangsætte indsatser særligt ift. følgende områder:

- a) Dagtilbudsområdet (pædagog)
- b) Skoleområdet (lærer)
- c) Sundheds- og ældreområdet (sygeplejersker, fysio- og ergoterapeuter, ernæring og sundhed, jordemoder og radiograf)
- d) Socialområdet (pædagog og socialrådgiver)

Der udvikles og arbejdes med målrettede indsatser og uddannelser inden for områderne, der bidrager til partnerskabets overordnede ambition. Indsatserne i partnerskabet udvikles som udgangspunkt med og til alle kommuner og regionen på tværs af ovennævnte områder, fagligheder og målgrupper.

Der arbejdes i udgangspunktet med få udvalgte tværgående indsatser, som regionen og de 17 kommuner kan vælge at koble sig på. De konkrete indsatser baseres på et reelt behov i den enkelte kommune og i regionen. Der kan med fordel arbejdes med indsatser i grupper af flere kommuner, som ønsker at arbejde med samme type indsatser. Dette for at sikre en koncentreret indsats med effekt og succes samt sikre den nødvendige volumen til gennemførelse af hold og aktiviteter.

Med inspiration i best practice eksempler fra allerede eksisterende samarbejder mellem Absalon og udvalgte kommuner og regionen (jf. bilag) foreslås det, at der arbejdes med udbredelse og udvikling af følgende konkrete indsatsområder (tilgængelige for alle kommuner hvis den enkelte kommune ønsker det):

1. **Før uddannelse:** For eksempel opkvalificering af ufaglærte medarbejdere på velfærdsområderne lærer og pædagog med udgangspunkt i best practicemodellen fra Holbæk Kommune
2. **Under uddannelse:** For eksempel fleksible uddannelsesmodeller med inspiration i merituddannelsesmodellen fra Køge Kommune og skolebaseret læreruddannelse fra bl.a. Guldborgsund, Lolland og Slagelse Kommune. Uddannelse under arbejde.
3. **Efter uddannelse:** For eksempel onboarding af nye medarbejdere med udgangspunkt i modellen fra det eksisterende samarbejde med Regionerne om onboarding af nyuddannede sygeplejersker

5. Organisering og samarbejde

Organiseringen omkring rammeaftalen er generelt tænkt let og så vidt muligt med brug af eksisterende fora og med samarbejde på tværs i grupper om konkrete indsatser, hvor afsættet for det, der samarbejdes om, er de enkelte kommuner/regionens specifikke behov og ønsker inden for ovennævnte indsatsområder.

Styregruppe

Der nedsættes en overordnet styregruppe med repræsentation fra de 3 parter. Styregruppen har det overordnede ansvar for beslutninger ift. samarbejdet/rammeaftalen og afstemmer tilsvarende evt. fælles eksternt kommunikation.

Styregruppen mødes ved behov og minimum 1 gang årligt og drøfter og evaluerer aftalen, status på samarbejdet og gennemførte aktiviteter. Herunder evt. behov for opfølgning ift. allerede igangsatte fælles strategiske indsatser. (Som samarbejdet skrider frem med flere igangværende indsatser, kan der blive behov for en mere formaliseret styring fra styregruppen). Styregruppen kan ved behov opstille fælles indsatsområder/en fælles handleplan for det kommende år. Forslag til en evt. mere samlet handleplan til behandling af styregruppen udarbejdes af Absalon på baggrund af dialog med de enkelte kommuner/grupper.

I opstartsperiode kan det være nødvendigt med supplerende møder for at løbe initiativet i gang.

Styregruppen består af:

- Kommunaldirektør Rasmus Bjerregaard Holbæk Kommune, KKR's Uddannelsesgruppe (formand)
- Yderligere 2 kommunerepræsentanter, der tilsvarende er repræsenteret i KKR's uddannelsesgruppe
- Rektor Camilla Wang, Absalon
- Direktør Daniel Schwartz Bojsen, Absalon
- 1 repræsentant fra Region Sjælland

KKR Sjællands uddannelsesgruppe med deltagelse af regionen og Absalon fungerer som referencegruppe.

Dagsordener og materiale til styregruppe og referencegruppe udarbejdes i fællesskab af kommunerne/KKR's sekretariat, Absalon og Region Sjælland.

6. Konkrete indsatser i det operationelle spor

Arbejdet i det operationelle spor om udvikling, igangsætning og implementering af konkrete indsatser er beskrevet nedenfor.

Absalon vil som afsæt for konkrete indsatser/tilbud og som en del af indsatsen i 2023 gå i dialog med de enkelte kommuner og regionen om deres konkrete behov for indsatser inden for aftalens område.

Med afsæt i tilkendegivelser fra regionen og de enkelte kommuner arbejdes der videre i grupper af flere kommuner/regionen på de respektive indsatsområder. Afsættet for grupperne er de enkelte kommuners/regionens interesselikende givelser. Interesselikende givelserne for et eller flere specifikke indsatsområder er herefter afsæt for mere konkrete operationelle dialoger, kortlægning af konkrete behov og aftaler med Absalon om igangsættelse af indsatser.

Igangsættelse af de konkrete indsatser skal basere sig på et realbillede (data) af de faktiske behov i de enkelte kommuner. Kommunerne afdækker disse og beslutter i dialog med Absalon, hvilke konkrete indsatser, der sættes i værk. Dette for at skabe så kvalificerede indsatser som muligt.

7. Om deltagelse i konkrete aktiviteter og økonomi

Det er de enkelte parter (de enkelte kommuner, Region Sjælland og Absalon), der tager konkret og endelig stilling til deltagelse i aktiviteter med økonomiske og arbejdsmæssige/faglige konsekvenser.

For de 17 kommuners vedkommende vil tilslutning til aktiviteter med økonomiske/arbejdsmæssige/faglige konsekvenser blive besluttet af den enkelte kommune. Tilsvarende sker inddragelse af de faglige organisationer i de enkelte initiativer på hhv. kommunalt/regionalt niveau.

Den konkrete samarbejdsorganisering sammensættes fra initiativ til initiativ i de grupper af kommuner, der tilslutter sig indsatser.

Hvor det er muligt og giver mening inddrages og konsulteres eksisterende fora som f.eks. RKSS (Regionalt Kommunalt Strategisk sundhedsuddannelsesforum) eller sygehusklyngerne ift. uddannelsen til sygeplejerske og styregruppen for rammeaftalen ift. initiativer rettet mod det specialiserede social- og undervisningsområde, og det sikres ift. uddannelsen til pædagog, at det nedsatte politiske udvalg inddrages ved forslag, der vedrører udvalgets arbejde, dvs. den årlige dimensionering og fordelingen af praktikpladser.

Ift. ressourc sætning, proces og økonomi vil der være forskel på, hvorvidt den pågældende indsats er udbredelse af et eksisterende forløb klar til implementering/udbud, eller om det er indsatser med behov for udvikling. Ved efter- og videreuddannelse (EVU-aktiviteter) vil der være deltagerbetaling. Indsatser som ligger udenfor kursusdrift såsom netværksarrangementer, temadage, workshops, udvikling af grunduddannelse og/eller fleksible uddannelsesmodeller m.v. igangsættes og afholdes efter økonomi- og governance model aftalt mellem parterne i de operationelle spor omkring den konkrete indsats.

Fælles fundraising/puljeansøgninger ol. vil også kunne være en mulighed og forventes afsøgt. Disse kan understøttes af Region Sjællands fondskontor.

8. Ikrafttræden og varighed

Aftalen træder i kraft ved beslutning på KKR møde den 8. februar 2023. Aftalens parter kan til enhver tid indstille ønske til styregruppen om genforhandling eller revurdering af aftalen.

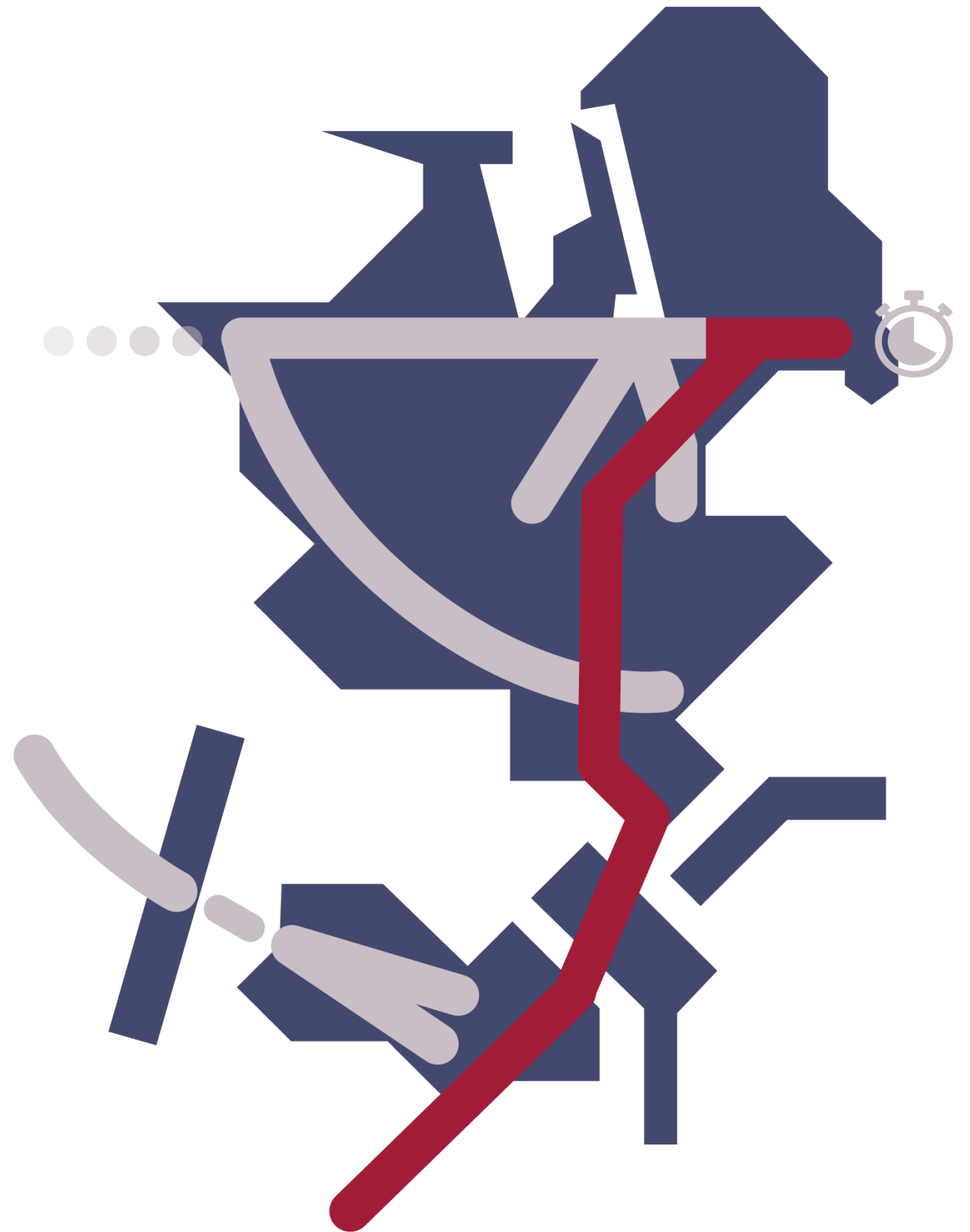
2.2

**Temadrøftelse: Analyse af mulige stop på Femern
fjerntogsforbindelse i Sjælland og øerne**

ANALYSE AF MULIGE STOP PÅ FEMERN FJERNTOGSBETJENING I REGION SJÆLLAND

Region Sjælland
28. maj 2025

Reference: 1014255



Sammenfatning

Når Femern Bælt-forbindelsen åbner i 2029 etableres der fjerntog mellem København og Hamburg via Femern Bælt. Formålet med analysen er at udpege to byer i Region Sjælland, hvor fjerntogene tog bør standse.

Med ”Sjælland baner vejen frem” har Regionsrådet og Kommunekontaktrådet KKR Sjælland vedtaget en ambition om, at fjerntogsbetjeningen skal omfatte to stop i Region Sjælland på Femern-forbindelsen mellem København og Hamborg. Den skal også understøtte ambitionerne for Den Sjællandske timemodel.

Der undersøges 3 scenarier med to stop på fjerntoget til Hamburg :

- Stop i Ringsted og Nykøbing F
- Stop i Næstved og Nykøbing F
- Stop i Næstved og Rødby

Hvert scenarie vurderes efter tre hovedkriterier, der er politisk fastsat og anvendt ved udarbejdelsen af ”Sjælland baner vejen frem”. Kriterierne er ikke direkte målbare i forhold til standsningsmønstre for tog og SYSTRA har derfor i samarbejde med Region Sjælland og KKR udviklet indikatorer, der gør kriterierne mere målbare. Både kriterier og målemetoder er udformet med fokus på geografien i Region Sjælland.



Fælles regional betydning: Kriteriet har fokus på stoppets betydning for hele Region Sjælland, dvs. tilgængeligheden fra det øvrige Sjælland. Stop vil derfor vægtes højt, når mange indbyggere kan nå til fjerntogsforbindelsen enten med tog til nabostationen eller med bil. Der er to indikatorer.



Vækst og udvikling: Kriteriet omhandler muligheden for at tiltrække ny arbejdskraft via grænsependling. Der ses på turismepotentialet fra Tyskland samt erhvervslivets tilgængelighed med tog til Tyskland. I alt tre delkriterier.



Pendling og tilgængelighed: Kriteriet belyser den forbedrede pendlingstid til København samt det forventede passagertal ved de mulige stop. Der er to indikatorer.

Med fjerntoget er det muligt både at rejse mod København (mod nord) og mod Hamburg (mod syd). Det er forskelligt, hvilken rejsestrøm, der er relevant i de enkelte kriterier. I nogle kriterier er det vigtigt at se på grænsependlere *fra Tyskland*, i andre kriterier er det pendlere *til København*.

Kriteriet Regional betydning viser at scenariet med stop i Ringsted og Nykøbing F giver den største regionale tilgængelighed med tog for det øvrige Sjælland til fjerntoget til og fra Tyskland. Tages der hensyn til biltilgængeligheden, giver et stop i Næstved og Nykøbing F den største tilgængelighed.

Kriteriet Vækst og udvikling består af tre delkriterier. Delkriteriet arbejds-kraftopland baseres på en maksimal pendlingstid med fjerntoget på 60 minutter hver vej og peger på fjerntogsstop i Næstved og Rødby. Men der er relativt få arbejdspladser nær den kommende station i Rødby.

Delkriteriet turisme peger på stop i Næstved og Nykøbing F bl.a. på grund af, at Guldborgsund Kommune har markant flere overnatninger fra tyske turister. Delkriteriet Erhvervslivets tilgængelighed til Tyskland peger på fjerntogsstop i Næstved og Nykøbing F.

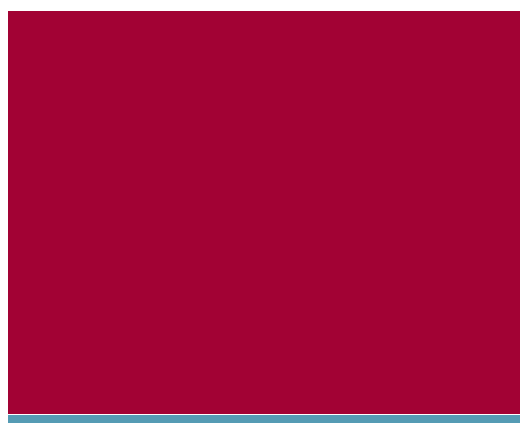
Kriteriet Pendling og Tilgængelighed viser, at scenariet med stop i Næstved og Rødby giver den største relative besparelse i pendlingstid til København, men den største passagervækst opnås ved fjerntogsstop i Næstved og Nykøbing F.

Pointgivningen for hvert scenarie fremgår af Tabellen nedenfor. Scenariet med stop i Næstved og Nykøbing F opfylder kriterierne bedst. Scenariet med stop i Ringsted og Nykøbing F er næstbedst. Scenariet med stop i Næstved og Rødby vurderes mindst attraktivt af de tre scenarie.

Tabel - Kvalitativ vurdering målopfyldelsen / score på de tre kriterier, skala 1-5 (5 bedst)

Stop i :	Kriterie Regional betydning	Kriterie Vækst & Udvikling	Kriterie Pendling & Tilgængelighed	Gennemsnit
Ringsted og Nykøbing F	4	3	3	3,3
Næstved og Nykøbing F	3	4	5	4,0
Næstved og Rødby	2	3	2	2,3

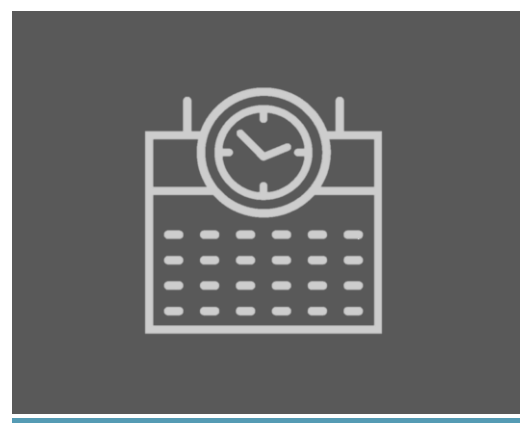
Indholdsfortegnelse



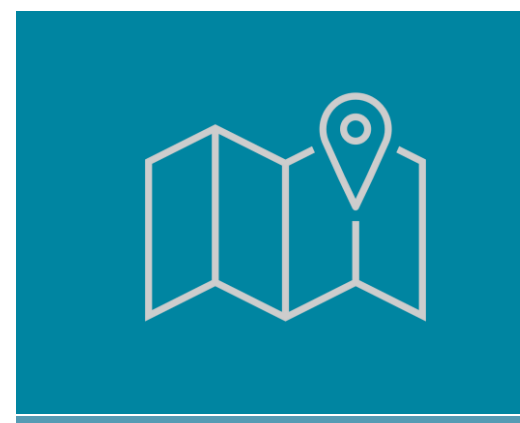
1. Baggrund og formål
Side 4



2. Vurderingskriterier
Side 5



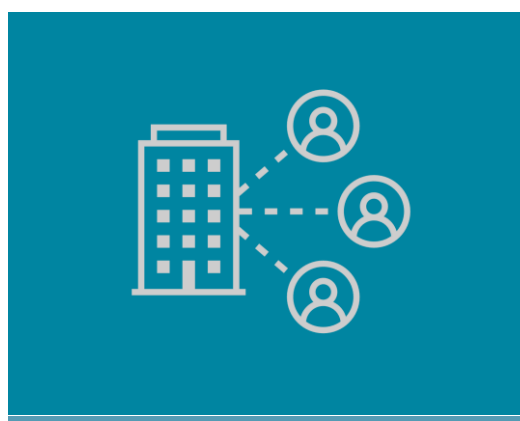
3. Togbetjening 2035
Side 7



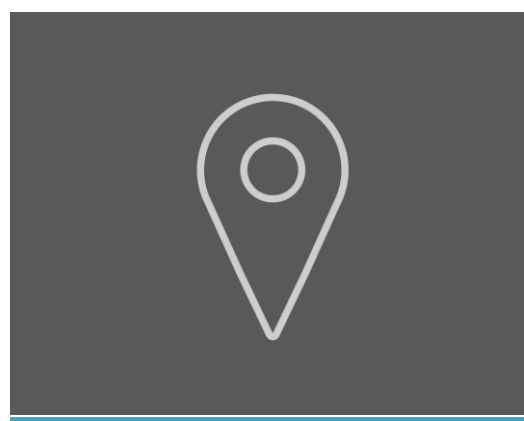
4. Kriteriet Fælles regional
betydning
Side 11



5. Kriteriet Vækst og
udvikling
Side 17



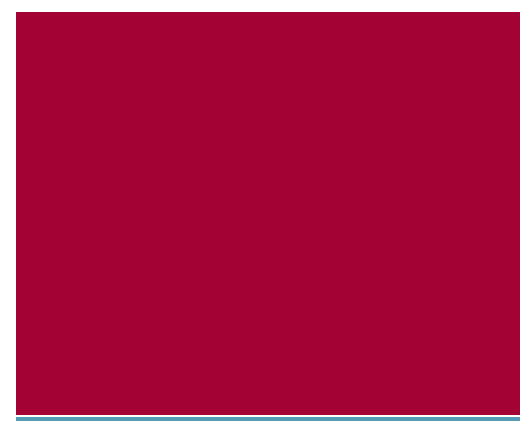
6. Kriteriet Pendling og
tilgængelighed
Side 23



7. Andre forhold
Side 26



8. Samlet vurdering
Side 28



9. Referencer
Side 30



Bilag
Side 31

1. Baggrund og formål

Når **Femern Bælt** forbindelsen åbner i 2030, etableres der fjerntog mellem København og Hamburg via Femern. Formålet med denne analyse er at udpege 2 byer i Region Sjælland hvor dette tog bør standse. Med Femern-forbindelsen bliver tilgængeligheden med bil og tog radikalt forbedret mellem Region Sjælland og det nordlige Tyskland. Det åbner helt nye muligheder for erhvervslivet, turismen og indbyggerne i regionen. Potentialet er belyst i flere tidligere analyser. Det særlige ved denne analyse er, at den fokuserer på tilgængelighed kun med tog og afgrænses til den geografi, som omfatter Region Sjælland.

Trods dette foreligger der primo 2025 ikke færdige, officielle planer for togtrafikken over Femern Bælt, men kun en række skitser. Med tanke på de store investeringer i Femern Bælt forbindelsen og de tilhørende landanlæg er det bemærkelsesværdigt, at planerne for at drage nytte af jernbane-forbindelsen er så lidt fremskredne.

Siden december 2019 har de internationale fjerntog mellem København og Hamburg kørt via Jylland, og de flyttes tilbage til Femern Bælt i 2030. Fjerntogsforbindelsen til Hamburg er ikke en del af DSBs kontrakt med Transportministeriet, så der foreligger ikke en fælles dansk-tysk trafikplan.



Figur 1-1 Femern Bælt forbindelsen og tilsluttende jernbanestrækninger. Kilde: Femern A/S

Den 6. september 2024 underskrev Region Sjælland og delstaten Schleswig-Holstein en handlingsplan for samarbejdet 2025-2026. Et af målene er at få etableret en ambitiøs togbetjening over Femern Bælt og skabe god tilgængelighed til regionale knudepunkter, hvor skift fra regionaltog til fjerntog kan foregå gnidningsfrit.

Med "Sjælland baner vejen frem" har Regionsrådet og Kommunekontaktrådet KKR Sjælland vedtaget en ambition om, at fjerntogsbetjeningen skal omfatte stop i Region Sjælland på Femern-forbindelsen mellem København og Hamburg. Det skal også understøtte ambitionerne for Den Sjællandske timemodel, som skal sikre, at man kan komme med toget til København på maksimalt en time.

Region Sjællands udvalg for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde har den 10. december 2024 og KKR Sjælland den 19. november 2024 besluttet at igangsætte en analyse af potentialet ved de forskellige stopmuligheder i Region Sjælland på fjerntogsforbindelsen til Hamburg, når Femern Bælt-forbindelsen er åbnet.

Scenarierne er udvalgt efter en screening af fjerntogsstop på en af seks stationer: Køge Nord, Ringsted, Næstved, Vordingborg, Nykøbing F eller Rødby Station. Rødby er en ny station, der tidligere været omtalt som Holeby. Screeningen er beskrevet i et tidligere notat, se Bilag 4.

Formålet er at analysere på hvilke to stationer fjerntoget til Hamburg bør have et stop i Region Sjælland. Der undersøges 3 scenarier:

- Stop i Ringsted og Nykøbing F
- Stop i Næstved og Nykøbing F
- Stop i Næstved og Rødby

Analysen sker ud fra nogle vurderingskriterier, der er fastsat politisk af Region Sjælland og kommunerne i KKR og har sit udgangspunkt i de kriterier, der har været anvendt i "Sjælland baner vejen frem". Kriterierne er ikke direkte målbare i forhold til standsningsmønstre for tog, og SYSTRA har derfor i samarbejde med Region Sjælland og KKR udviklet indikatorer, der gør kriterierne mere målbare.

Vurderingskriterierne gennemgås nærmere i kapitel 2 og den forudsatte togbetjening i kapitel 3. Opfyldelsen af hvert kriterie er gennemgået i kapitel 4-7 og den afsluttende samlede vurdering er gennemgået i kapitel 8.

Rapporten er udført af SYSTRA Danmark i perioden februar-maj 2025.



2. VURDERINGSKRITERIER

Kriterierne for denne vurdering er politisk besluttet i Region Sjælland og KKR-Sjælland. Kriterierne er også anvendt i deres fælles udspil "Sjælland baner vejen frem". Både kriterier og målemetoder er udformet med fokus på geografien i Region Sjælland.

2. Vurderingskriterier

Både kriterier og målemetoder er udformet med fokus på geografien i Region Sjælland. Hvert potentielt stop for fjerntoget vurderes ud fra, hvor godt det opfylder disse tre hovedkriterier, som hver især har et antal indikatorer eller delkriterier, der beskrives i de næste kapitler:



Fælles regional betydning: Kriteriet har fokus på stoppets betydning for hele Region Sjælland, dvs. tilgængeligheden fra det øvrige Sjælland. Stop vil derfor vægtes højt, når mange indbyggere kan nå til fjerntogsforbindelsen enten med tog til nabostationen eller med bil. Der er to indikatorer.



Vækst og udvikling: Kriteriet omhandler muligheden for at tiltrække ny arbejdskraft via grænsependling. Der ses på turismepotentialet fra Tyskland samt erhvervslivets tilgængelighed med tog til Tyskland. I alt tre delkriterier.



Pendling og tilgængelighed: Kriteriet belyser den forbedrede pendlingstid til København samt det forventede passagertal ved de mulige stop. Der er to indikatorer.

Kriterierne er emnemæssigt meget bredt defineret. Et kriterie som ”Vækst og udvikling” kan defineres, måles og vurderes på mange måder. Derfor er det i størst muligt omfang søgt at beskrive opfyldelsen af kriteriet ved hjælp af kvantitative indikatorer. Det kan f.eks. være oplandsanalyser, der beskriver, hvor mange mennesker, der kan nå en given station inden for et givet tidsrum eller antallet af turistattraktioner i den pågældende stationsby.

Kriterierne, definition af delkriterier og indikatorerne er beskrevet i de følgende kapitler.

Vurderingsmetoden indeholder en vis risiko for dobbeltregning. Det er forsøgt undgået ved valg af indikatorer, men et mindre overlap vil ikke kunne undgås når det handler om tilgængelighed i form af kortere rejsetid og flere direkte togforbindelser.

Der er en geografisk dimension i hvert kriterie, hvor det er valgt at fokusere på rejsestrøm i en bestemt retning mod Danmark eller mod Tyskland.

Med fjerntoget er det muligt både at rejse mod København (mod nord) og mod Hamburg (mod syd). Analysen undersøger potentialet for udvikling langs en del af korridoren i (Region Sjælland), som togforbindelsen skaber, ud fra de valgte vurderingskriterier. Det er forskelligt, hvilken rejsestrøm, der er relevant i de enkelte kriterier. I nogle kriterier er det vigtigt at se på grænsependlere *fra Tyskland*, i andre kriterier er det pendlere *til København*.

Den prioriterede rejsestrøm og rejseretning for hvert kriterie er illustreret i Tabel 2-1.

Toget giver mulighed for at tyske turister kan komme til Danmark, men naturligvis kan danske turister også tage toget til Hamburg. Men det er retningen fra Tyskland, der er interessant for turismeerhvervet i Region Sjælland og derfor er det denne rejsestrøm, der er fokuseret på i kriteriet ”Vækst og udvikling”.

Tabel 2-1 Prioriteret rejsestrøm for hvert vurderingskriterie

Kriterie		Togretning		Forklaring
1	Regional tilgængelighed	↓	Mod Tyskland	Generel togtilgængelighed for hele regionen til Tyskland
2a	Vækst og udvikling - Arbejdskraftpotentiale	↑	Fra Tyskland	Tyske arbejdstagere kan pendle til Danmark
2b	Vækst og udvikling - Turisme	↑	Fra Tyskland	Turister kan tage toget til Danmark
2c	Vækst og udvikling - Erhvervslivets tilgængelighed	↓	Mod Tyskland	Virksomheder i Danmark har adgang til tyske markeder
3	Pendling og tilgængelighed	↑	Mod København	Primært danskere, som kan pendle til København



3. TOGBETJENING 2035

I dette kapitel gennemgås forudsætningerne om den fremtidige togbetjening og rejsetider, som anvendes til at vurdere de 3 scenarier for to stop på fjerntoget København-Hamburg.

3. Togbetjening 2035

Der er mange forskellige alternativer for togbetjening (driftsoplæg) for fjerntoget København-Hamburg, men det har ikke indgået i studiet at udvikle alternative betjeningsmodeller. Det ville være for omfattende i forhold til undersøgelsens formål: Hvor bør fjerntoget standse i Region Sjælland?

Som nævnt foreligger der ikke færdige, officielle planer for togtrafikken over Femern Bælt eller opdaterede køreplanseksempler (per primo 2025), der omfatter alle persontog på strækningen.

Fjerntogsforbindelsen til Hamburg er ikke en del af DSBs kontrakt med staten og det er ikke kendt i detaljer, hvad DSB planlægger for denne forbindelse med hensyn til frekvens og standsninger undervejs. Der er heller ikke indgået en tysk-dansk aftale for en regionaltogetsforbindelse over Femern, som Region Sjælland og de 17 kommuner arbejder aktivt for at realisere.

Den valgte togbetjening til analysen er fastlagt i samarbejde med Region Sjælland, og SYSTRA har ud fra forskellige kilder skønnet de fremtidige rejsetider for hvert togsystem.



Figur 3-1 Stationer langs jernbanestrækningen København - Hamburg

3.1. Status på statslige og regionale planer

Det nærmeste, man p.t. kommer en fælles dansk-tysk plan for togbetjening, er et studie fra 2018, hvor de tre infrastrukturforvaltere Banedanmark, Femern A/S og DB InfraGo udarbejdede et fælles køreplansforslag for strækningen København-Hamburg. Dette forslag er anvendt til at fastlægge rejsetider i 2035 sammen med køreplaner fra Trafikstyrelsens danske prognoser for 2035.

Planen er ved at blive opdateret under ledelse af Banedanmark, men forventes ikke færdig før udgangen af 2025. Nærværende studie kan bidrage til denne beslutningsproces.

Togbetjeningen i korridoren København-Hamburg forventes at bestå af danske og tyske regionaltog på hver sin side, et nyt grænseoverskridende regionaltog Nykøbing F - Lübeck, samt et fjerntog København - Hamburg, der vil blive drevet på kommercielle vilkår, se faktabokse.

Mellem Stockholm og København kører SJ og Snälltåget i dag fjerntog på kommercielle vilkår. Togene kan ikke benyttes af pendlere med almindelige månedskort.



➤ **Den lokale danske regionaltogtrafik** er fastlagt i DSBs kontrakt 2024-32 med Transportministeriet. Kontrakten indeholder det hurtige regionaltog mellem København og Nykøbing F med stop i de store købstæder. Dette tog eksisterer allerede i dag som et vigtigt tog for pendlere til København og får kortere rejsetider frem til 2028. Med skift i Nykøbing F vil man kunne komme videre med et grænseregionalt tog til Tyskland.

➤ **Det grænseoverskridende regionaltog** Nykøbing F - Lübeck er ikke besluttet endnu. Det grænseoverskridende regionaltog indgår som en ambition i samarbejdsaftalen mellem Region Sjælland og delstaten Schleswig-Holstein. Det indgår ikke i DSBs kontrakt, men det danske transportministerium har aftaler om grænseoverskridende regionaltrafik på strækningen Tønder-Niebuß, Flensborg-Tinglev samt over Øresund med forskellige finansieringsmodeller.

Togforbindelsen Nykøbing F - Lübeck har længe været en ambition i delstaten Schleswig-Holsteins trafikplan (LNVP2027), der udarbejdes af delstatens trafikselskab NAH.SH. Der mangler primo 2025 en aftale mellem en dansk trafikkøber og den tyske part NAH.SH.

➤ **Fjerntoget København - Hamburg** antages at skulle drives på kommercielle vilkår, som det også er tilfældet i dag, hvor DSB driver toget til Hamburg i samarbejde med tyske DB. I nabolandene Sverige og Tyskland drives fjerntog med få undtagelser på kommercielle vilkår uden offentlig støtte, men i Danmark er fjerntog en del af statens kontrakt med DSB - med undtagelse af fjerntog til udlandet.

Derfor er det ikke Transportministeren, der fastsætter, hvor fjerntoget til Hamburg skal standse, men den pågældende fjerntogsoperatør. Det er åbent for alle togoperatører at søge om tilladelse til at køre fjerntog mellem København og Hamburg.

3.2. Forudsat togbetjening med Femern-forbindelsen

Analysen baseres på tre togsystemer i timedrift:

- Et fjerntog København – Hamburg med 2 stop i Region Sjælland samt i Oldenburg (Holstein)
- Et hurtigt regionaltog København-Nykøbing F med stop i Køge Nord, Ringsted, Næstved og Vordingborg
- Et grænseoverskridende regionaltog Nykøbing F - Lübeck med stop ved alle stationer til Haffkrug (ca. 20 km nord for Lübeck)

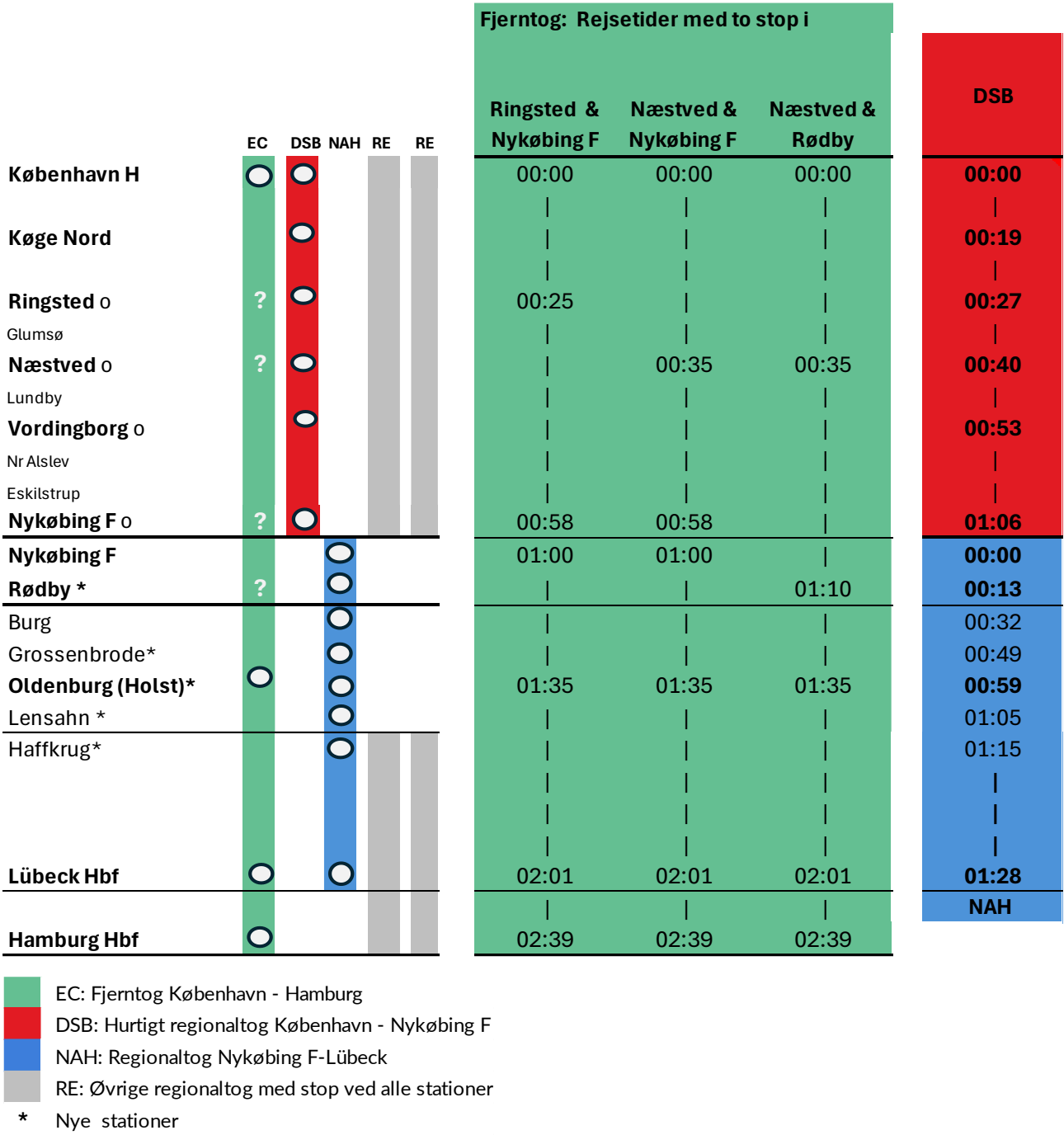
Der forudsættes timedrift på alle linjer, ellers er det ikke attraktivt for pendlere. Fjerntoget er forudsat også at standse i Oldenburg (Holstein) af hensyn til pendlingsmuligheder og fordi et "lokalt" stop i Region Sjælland gør det naturligt med et tilsvarende på den tyske side. Oldenburg er hovedby og største by i Kreis Ostholstein. Selvom området i tysk sammenhæng er et udpræget landbrugs- og turistområde, bor der cirka 200.000 mennesker i Ostholstein; godt det dobbelte af det samlede indbyggertal i Lolland Kommune og Guldborgsund Kommune.

Rejsetiderne for hver toglinje er skønnet af SYSTRA og fremgår af Figur 3-2. Tiderne for Ringsted, Næstved og Vordingborg er ankomsttider (angivet med "o" i Figur 3-2). For alle øvrige stationer er der vist afgangstider og der er regnet med 1 minuts ophold på stationer, hvor ikke andet er angivet.

DSBs hurtige regionaltog København-Nykøbing F har eksisteret siden den nye bane til Ringsted blev åbnet og det standser kun i de store købstæder. Rejsetiden bliver successivt reduceret i takt med afslutningen af Femern Landanlæg, og den nye Storstrømsbro åbner i 2028. Regionaltoget vil kun have to stop mere til København end fjerntoget fra Hamburg, så pendlingstiden til København vil blive næsten lige så kort som med fjerntoget. De bedre pendlingsmuligheder til København og dermed bedre bosætningsmuligheder på Sjælland opnås allerede nogle år inden Femern-forbindelsen åbner.

Det grænseoverskridende regionaltog Nykøbing F - Lübeck forudsættes at standse på samtlige stationer mellem Nykøbing F og Haffkrug på den tyske side.

Det er i høj grad kombinationen af DSBs hurtige regionaltog og det grænseoverskridende regionaltog til Lübeck, der sikrer arbejdsmarkeds-potentialet med tog over Femern Bælt. Fjerntoget til Hamburg bidrager i nogle få rejserelationer til bedre pendlingsmuligheder, men er mest relevant for rejser til/fra Hamburg.



Figur 3-2 Skematisk oversigt over forudsat togbetjening efter Femern-forbindelsen



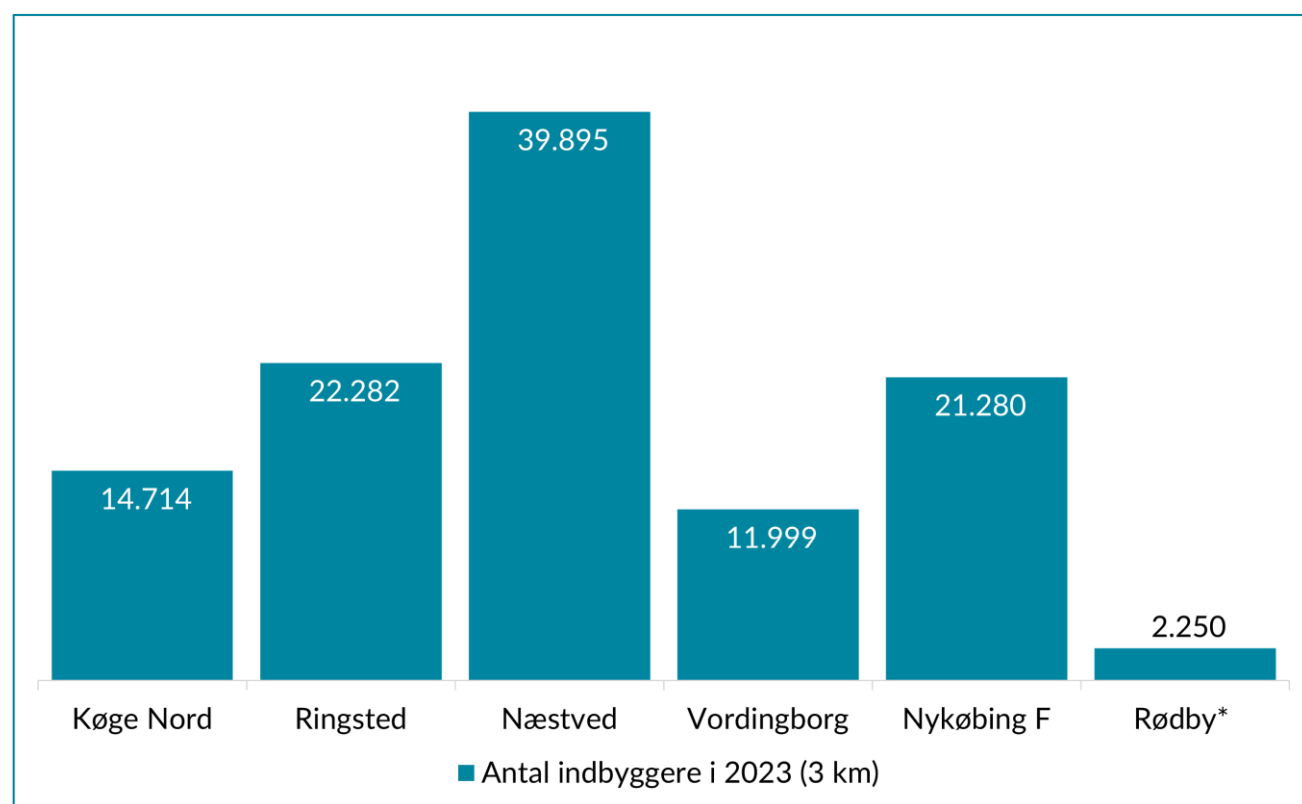
4. KRITERIET FÆLLES REGIONAL BETYDNING

Kriteriet skal afspejle, hvor stor betydning et fjerntogsstop i to stationsbyer har for resten af Region Sjælland.

Scenariet med fjerntogsstop i Ringsted og Nykøbing F giver den entydigt største tilgængelighed for det øvrige Sjælland til fjerntoget til og fra Tyskland. Tages der hensyn til biltilgængeligheden har et stop i Næstved og Nykøbing F den største tilgængelighed, primært fordi det også er de største byer.

4. Kriterie: Fælles regional betydning

Det "bedste stop" er ikke nødvendigvis den by, hvor der er flest indbyggere, men den by hvor flest mulige indbyggere fra regionen kan nå fjerntogsstoppet indenfor et vist tidsrum. Som det ses i Figur 4-1 har Næstved Station det største næropland indenfor 3 km og Ringsted det næststørste. Ved en oplandsanalyse kan det derudover vurderes, hvor mange indbyggere i Region Sjælland, der kan nå fjerntogsstoppet indenfor rimelig tid og derfra tage toget til Tyskland.



Figur 4-1 Indbyggertal (2023) maks. 3 km fra stationen (*Ny station). Kilde: Trafikstyrelsen

Der er gennemført to oplandsanalyser, som er indikatorer for stoppets regionale betydning:

- Hvor mange indbyggere kan nå en station med fjerntogsstop med **tog** indenfor 15 minutter fra en anden stationsby?
- Hvor mange indbyggere kan nå en station med fjerntogsstop med **bil** indenfor 15 minutter?

Oplandsanalyserne gennemføres for de 3 scenarier med fjerntogsstop:

- Stop i Ringsted og Nykøbing F
- Stop i Næstved og Nykøbing F
- Stop i Næstved og Rødby.

Oplandsanalyserne screener hvor godt kriteriet er opfyldt. Analyserne er afgrænset til geografien i Region Sjælland. Indbyggere på Fyn eller i Hovedstaden tælles ikke med, da dette studie specifikt handler om Region Sjællands tilgængelighed. Tidsgrænserne er fastsat pragmatisk.

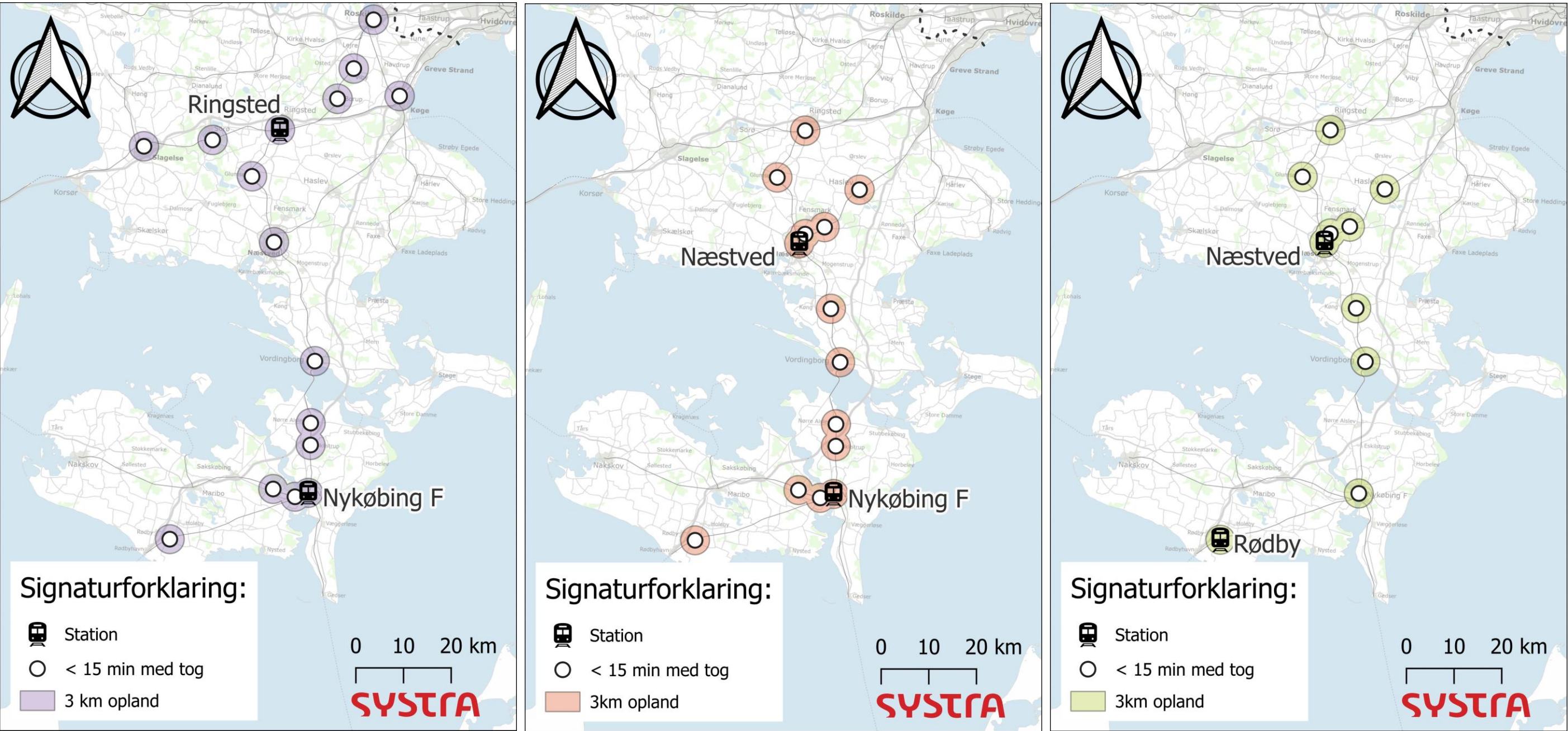
For tog er det valgt at opgøre indbyggertallet i alle stationsbyer, der ligger maks. 15 minutters togrejse fra stationen med fjerntogsstop. Stationsbyerne er generelt de mest befolkningstætte dele af kommunerne, så det giver en god indikation. For bil er der valgt 15 minutters bilrejse fra stationen, for at illustrere det umiddelbare opland til et fjerntogsstop uden at have overlap til nabobyen. Der vil kunne gennemføres analyser med andre tidsintervaller, men de valgte giver et godt billede af den samlede betydning for Region Sjælland.

Rejsetiderne i oplandsanalyserne for tog er baseret på de fremtidige køreplaner, som Trafikstyrelsen har anvendt til sine trafikprognoser. Rejsetiderne med bil er udarbejdet ved hjælp af en GIS-model. Til oplandsanalyserne bruges indbyggertallet indenfor en radius af 3 km fra stationen. Det kan afvige fra byens officielle indbyggertal i Danmarks Statistik. Rødby Station er endnu ikke åbnet i 2025.

4.1. Tilgængelighed med tog

På kortet (Figur 4-2) ses hvor langt man kan nå med tog fra en anden station indenfor 15 minutter til de mulige byer, hvor fjerntoget kan standse i de valgte scenarier. Standser fjerntoget f.eks. i Næstved vil man kunne komme til Næstved på maks. 15 minutter fra alle stationer afgrænset af Ringsted, Haslev og Vordingborg.

Generelt er de fremtidige rejsetider mellem de store byer i Region Sjælland så korte, at man vil kunne nå "nabobyen" på cirka 15 minutter med tog. Standser fjerntoget i "nabobyen" kræver det kun et togskifte og tilgængeligheden til Tyskland er stadig god.



Figur 4-2 Byer med maks. 15 minutter togrejsetid til stationer med fjerntogsstop

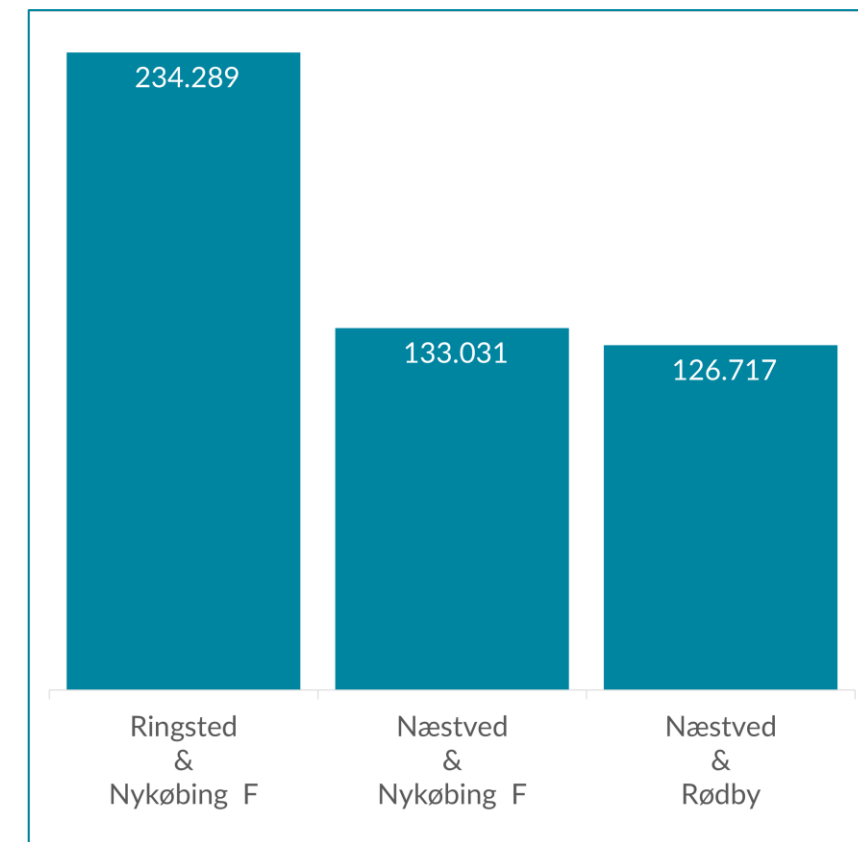
Indbyggertallet beregnes i 3 km cirkulær afstand (ikke den faktiske vej-afstand) fra hver station. Befolkningen er beregnet ud fra det gennemsnitlige antal personer pr. husstand i den respektive kommune. I beregningerne er der taget højde for, at nogle stationer har delvist samme opland, hvis de ligger tættere på hinanden end 6 km, f.eks. Næstved og Næstved Nord. Tilbringertiden til den første station indgår ikke i nogen af beregningerne; indikatoren er baseret på rejsetid station-station.

En oplandsanalyse tager ikke hensyn til at togrejsende helst vil rejse "fremad", dvs. undgå at rejse i modsat retning af rejsemålet for at skifte til et tog, der senere kører igennem den by, man er afrejst fra. Ved oplandsberegninger på maks. 15 minutter har dette fænomen mindre betydning.

Rødby er en ny eksternt beliggende station og har relativt få indbyggere tæt på stationen. Oplandsanalysen er derfor mere følsom for, om der vælges 1, 2 eller 3 km radius fra stationen. Der er valgt en radius på 3 km for at gøre oplandsanalyserne sammenlignelige. De øvrige stationer er beliggende i centrum af byen med sammenlignelig befolkningstæthed.

Oplandsanalysen for tog er vist i Figur 4-3, der viser antallet af indbyggere i stationsbyer, der kan nå til fjerntogsstoppet på maks. 15 minutter med tog. Det ses tydeligt, at scenariet med stop i Ringsted og Nykøbing F giver den største tilgængelighed med tog fra det øvrige Sjælland.

Kommunerne i Nordvestsjælland er udenfor analyseområdet. For togrejsende herfra er det mest oplagt at skifte til fjerntoget i København eller køre i bil til Ringsted og stå på toget her.

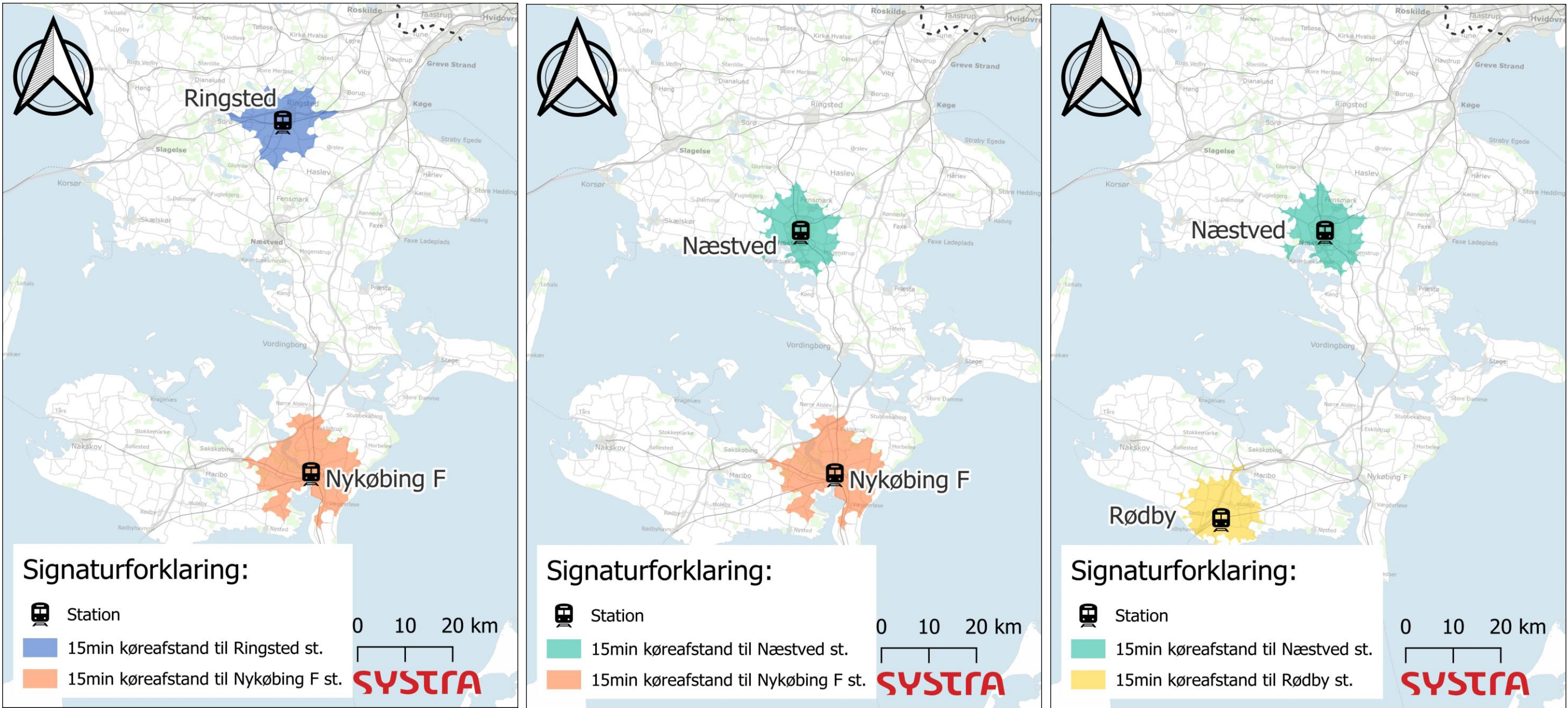


Figur 4-3 Befolkning i stationsbyer med maks. 15 minutter togrejsetid til de viste fjerntogsstop



4.2. Tilgængelighed med bil

På tilsvarende måde er der gennemført en oplandsanalyse for med 15 minutters køretid med bil til station (Figur 4-4).

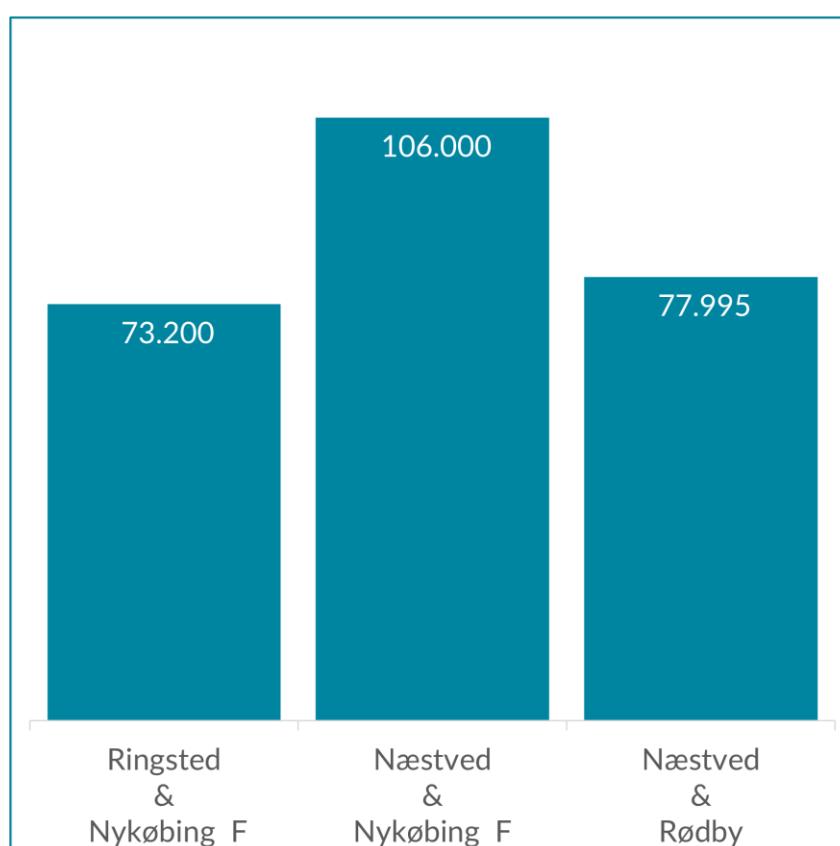


Figur 4-4 Maks. 15 minutter rejsetid med bil til nærmeste mulige fjernogsstop

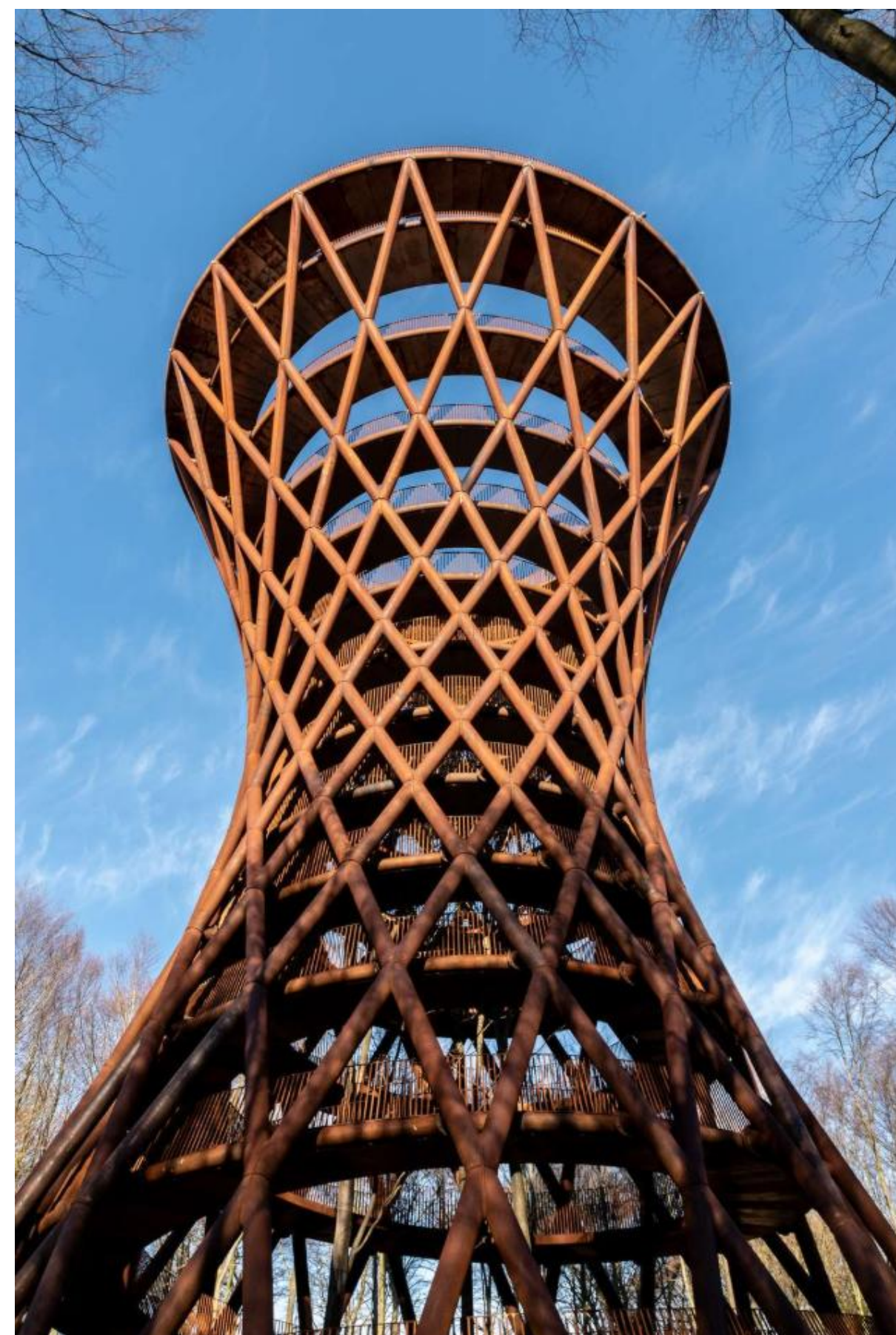
Oplandsanalysen er baseret på vejforbindelse, vejtype og husstandenes geografiske placering i relation til hver station. GIS-analysen viser, hvor mange husstande, der er placeret indenfor i 15 minutters køreafstand til hver station. Befolkning i oplandet er beregnet med brug af Danmarks Statistiks data af gennemsnitligt antal af personer pr. husstand i hver kommune.

Beregnet indbyggertal i 15 minutters køreafstand til stationer med fjerntogsstop i de 3 scenarier præsenteres i Figur 4-5.

Her er det scenariet med stop i Næstved og Nykøbing F som har størst opland, primært fordi det også er de største byer.



Figur 4-5 Befolkning med maks. 15 minutters bilrejsetid til muligt fjerntogsstop





5. KRITERIET VÆKST OG UDVIKLING

Kriteriet Vækst og Udvikling består af tre delkriterier: Arbejdskraftspotentiale (fra Tyskland), Turisme (fra Tyskland) og Erhvervslivets tilgængelighed (til Tyskland). Mulighederne for mere bosætning er en del af Kriteriet Pendling og tilgængelighed i kapitel 6.

De 3 delkriterier er forskellige i deres natur og omfatter ikke den samme rejsestrøm. Nogle er rettet mod Tyskland, andre fra Tyskland. Delkriteriet arbejdskraftopland peger på fjerntogsstop i Næstved og Rødby, med den bemærkning at der er meget få arbejdspladser nær den kommende station i Rødby. Delkriteriet turisme peger på stop i Næstved og Nykøbing F, mens delkriteriet Erhvervslivets tilgængelighed til Tyskland ikke peger entydigt på noget scenarie for fjerntogsstop.

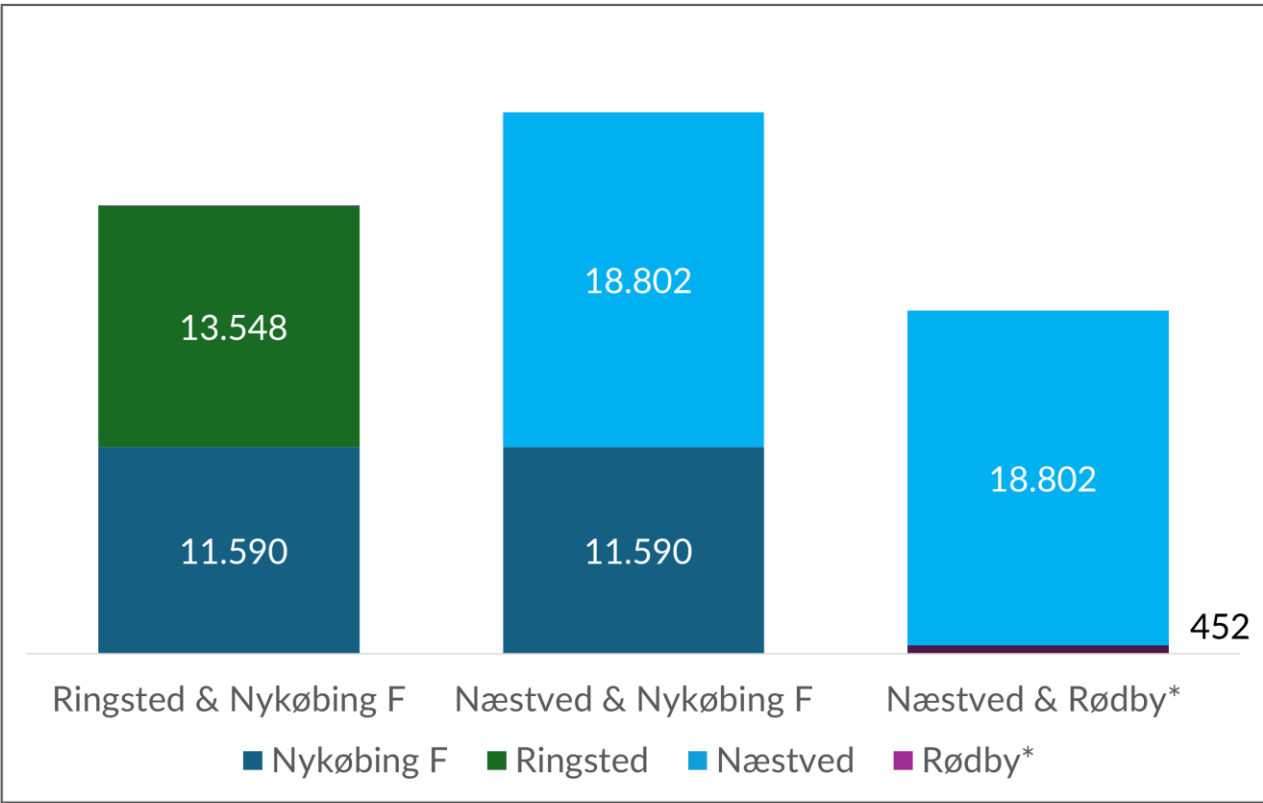
5.1. Delkriterie arbejdskraftpotentiale

Dette delkriterie fokuserer på arbejdskraftpotentialet fra Tyskland, der kan pendle med tog til Danmark. Som indikator er valgt at opgøre, hvor stor en befolkningsmængde i de berørte stationsbyer i Tyskland, der kan pendle til en sjællandsk by på maks. 60 minutter fra station til station med fjerntoget. Det er naturligvis også muligt at pendle til Tyskland, men det er her valgt at fokusere på arbejdskraftsbehovet for sjællandske virksomheder.

Delkriteriet svarer på spørgsmålet ”Hvor bør fjerntoget standse for at give det største arbejdskraftpotentiale fra Tyskland?”

60 minutter er lang tid at pendle, men erfaringerne fra Øresund viser, at grænsependlere er villige til at rejse længere, antagelig fordi de ansatte ofte har en speciel kompetence eller arbejder i særlige brancher. Den reelle pendlingstid dør-dør vil være længere end 60 minutter, og pendling med tog er primært attraktivt til de sjællandske stationsbyer, der har mange arbejdspladser i nærheden af stationen. Vurderingen bør derfor tage hensyn til omfanget af arbejdspladser i nærheden af en fjerntogsstation.

Som nævnt er Rødby Station en eksternt beliggende station, der i dag ikke har nogen særlig koncentration af arbejdspladser tæt på stationen. Antallet af arbejdspladser i nærheden er meget lavt (der er cirka 3 km til Rødby by, cirka 5 km til Rødbyhavn og cirka 4 km til Holeby), se Figur 5-1.



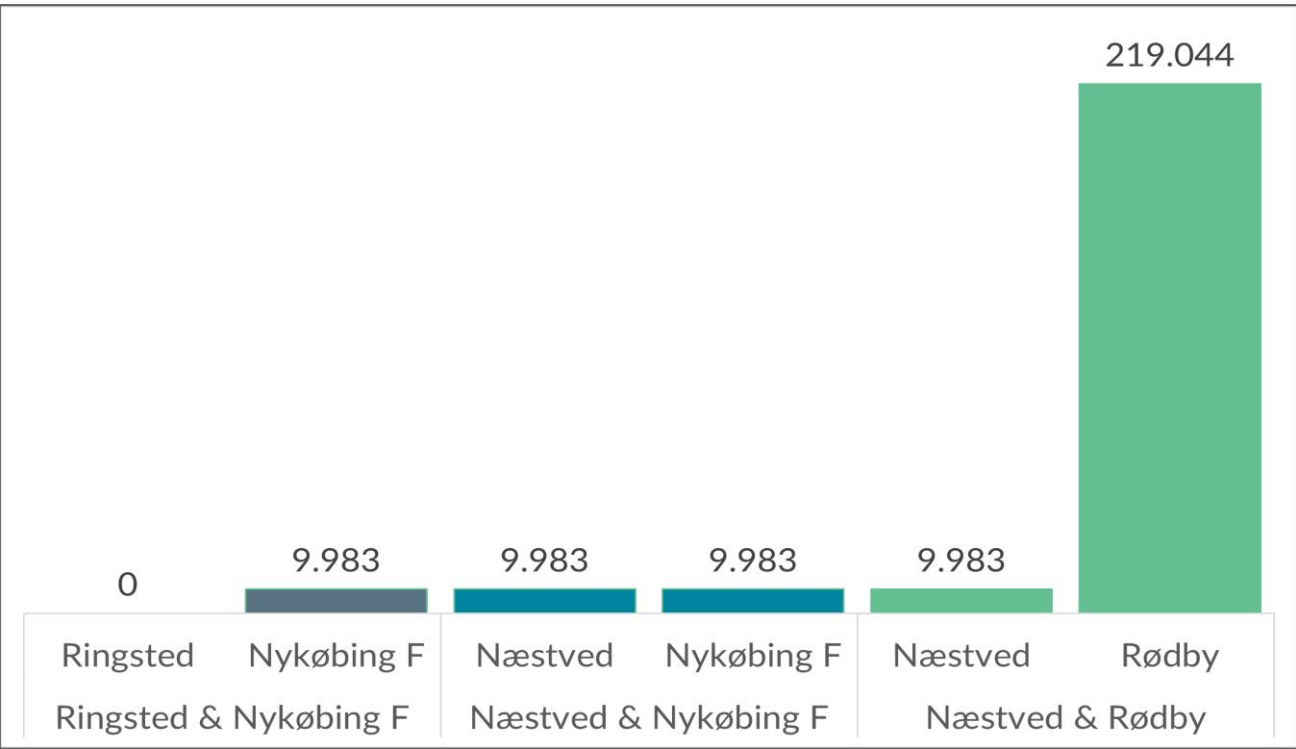
Figur 5-1 Antal arbejdspladser (2022) maks. 3 km fra station (*Ny station) Kilde: Trafikstyrelsen

De potentielle pendlingstider med fjerntoget fremgår af Tabel 5-1.

Tabel 5-1 Pendlingstider med fjerntog (grøn markering, maks. 60 min) og indbyggertal (2023)

Rejsetider (min) til: fra:	Rødby*	Nykøbing F	Vordingborg	Næstved	Ringsted	Køge Nord	Indbyggere
Burg							13.218
Großenbrode*							2.228
Oldenburg (Holst)*	25	35	46	57			9.983
Lensahn *							5.121
Haffkrug *							1.745
Scharbeutz *							9.862
Timmendorfer Str*							8.690
Bad Schwanau							20.169
Lübeck Hbf	51						219.044

Arbejdskraftoplandet målt i antal indbyggere i de tyske byer, der kan pendle med fjerntog uden skift på maks. 60 minutter fremgår af Figur 5-2.



Figur 5-2 Arbejdskraftopland (personer) fra Tyskland med pendlingstid maks. 60 min til dansk station

Scenariet med stop i Næstved og Rødby viser et stort arbejdskraftpotentiale, fordi man kan pendle fra Lübeck til Rødby på under 60 minutter. Ved vurdering af scenarierne indgår desuden, hvor mange arbejdspladser, der er i nærheden af stationen. Da der er markant færre arbejdspladser ved Rødby Station end de øvrige stationer (Figur 5-1), så bør arbejdskraftpotentialitet til Rødby ikke vægtes lige så højt som til de øvrige byer.

I scenariet med stop i Næstved og Nykøbing F kan begge byer nås af pendlere fra Oldenburg (H) på under 60 minutter og har et rimeligt arbejdskraftpotentiale. Nykøbing F er meget tæt på pendlingsgrænsen 60 minutter fra Lübeck, idet rejsetiden er skønnet til 1 time og 2 minutter.

I scenariet med stop i Ringsted og Nykøbing F er det kun Nykøbing F, der kan nås på under 60 minutter fra Oldenburg (H) og dette scenarie har det mindste arbejdskraftpotentiale fra Tyskland.

Det har stor betydning om man vælger 60, 45 eller 30 minutters grænse for den beregning, der er vist i Figur 5-2. Som forventeligt er afstanden fra Tyskland til Ringsted for stor til, at det er attraktivt at pendle for de fleste, og Næstved nås akkurat på 60 minutter. For nogle grupper med specielle kompetencer kan det dog være attraktivt at pendle længere, fordi de ikke behøver at være fysisk på arbejdspladsen hver dag.

Oplandsanalysen er valgt til at indikere arbejdskraftpotentiale. Dette er en god indikator for pendlingspotentialitet og tilstrækkeligt til formålet med denne analyse.

Delkriteriet fokuserer på pendling **fra** Tyskland som erfaringsmæssigt er den dominerende pendlingsretning, men det er naturligvis også muligt at pendle den anden vej.

Aktuelle tal fra Region Sønderjylland – Schleswig viser, at der er cirka 12.000 pendlere **mod** Danmark og cirka 600 **mod** Tyskland. En lignende fordeling af retning må forventes via Femern Bælt. Det er værd at bemærke, at det modsat Femern Bælt er gratis at krydse landegrænsen i Sønderjylland i bil. Alt andet lige betyder det, at toget vil spille en større rolle for pendling til Region Sjælland end i Sønderjylland.



5.2. Delkriterie Turisme

Dette delkriterie handler om muligheden for at tiltrække turister til de mange attraktioner der findes på Sjælland – dvs. turister, der ankommer med tog fra Tyskland. Delkriteriet svarer på spørgsmålet: "Hvor bør fjerntoget standse, fordi det netop her kan bidrage til vækst i turismebranchen?"

Det er især oplagt for 1-dagsture og weekendrejser. Det er i sig selv en særlig målgruppe, men med millionbyen Hamburg mindre end 3 timer væk er potentialet stort. Togforbindelsen kan også have betydning for sommerhusgæster, men rejsetidsbesparelsen ved rejse til og fra destinationen er ikke så afgørende for gæster, som holder 1 uges ferie. Sommerhusgæster er typisk familier på ferie, og bilen er hovedtransportmidlet.

Turisme er et bredt begreb der dækker over unikke naturoplevelser (som f.eks. Møns Klint og Stevns Klint, der er på UNESCOs verdensarvsliste), museumsbesøg eller oplevelseslande, hotel og wellness ophold eller ferie i sommerhus, ferieby eller camping. Hver af disse målgrupper har sine præferencer og er meget forskellige med hensyn til alder og foretrukket transportmiddel. Turister med tog vil være mest tiltrukket, hvis destinationen findes i den by, hvor stationen befinder sig. Men mange af destinationerne i Region Sjælland kan nås med bus fra en station.

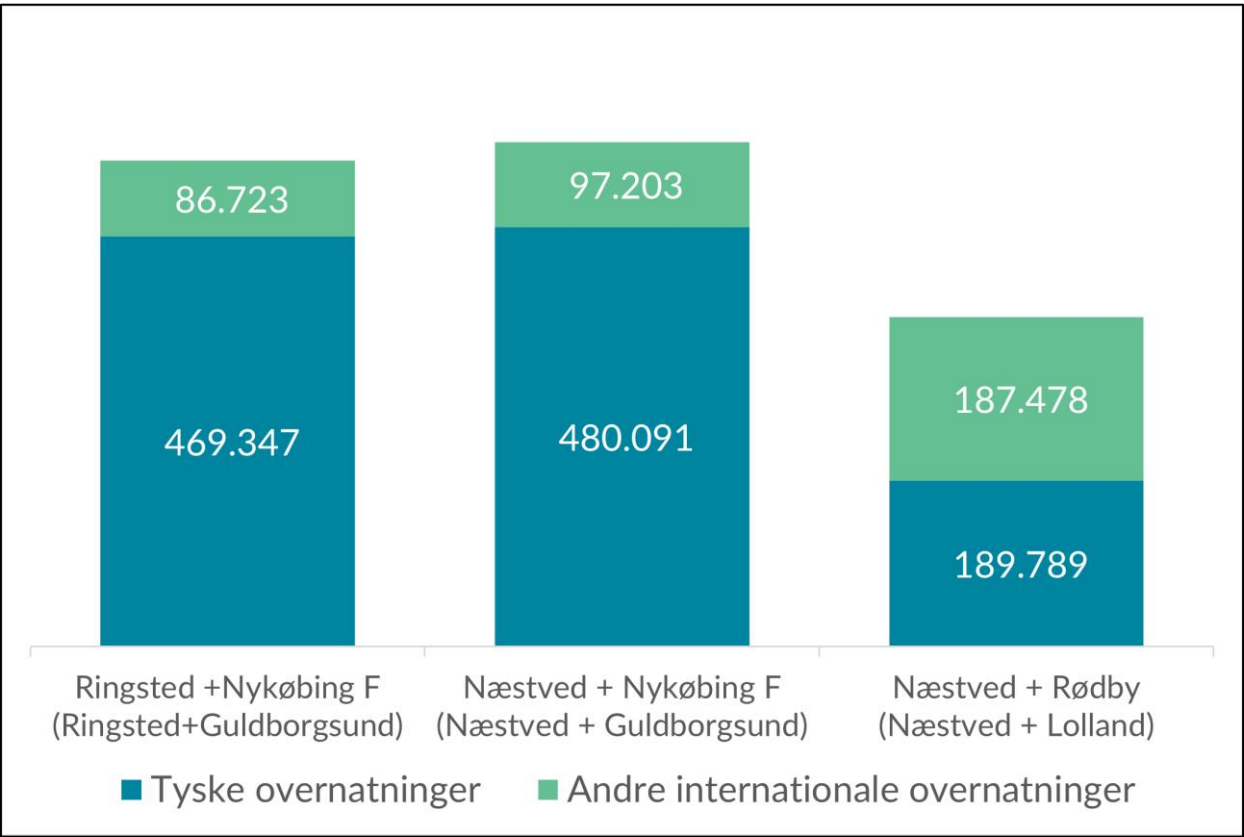
Delkriteriet vurderes ud fra tre indikatorer. Dels den største turistattraktion i hver kommune, dels antallet overnatninger af tyske turister og dels turismens betydning for beskæftigelsen. Den turistattraktion, som har flest besøgende i hver kommune, er vist i Tabel 5-2. Inden for hver kommune findes der flere attraktioner end hvad denne analyse indeholder, herunder shopping muligheder, restauranter og andre kulturelle oplevelser, som alle bidrager til at gøre hver kommune unik og på samme måde attraktiv for turister med forskellige rejseformål.

Cirka to tredjedele af alle udenlandske overnatninger i kommunerne er personer fra Tyskland, se Figur 5-3.

Kommunerne har udpeget 5 vigtige attraktioner, som fremgår af Bilag 2. Det er ikke muligt at få en detaljeret fordeling af tyske turister ud fra eksisterende statistikker. Med en enkelt undtagelse ligger ingen af hovedseværdighederne i nærheden af en station med et potentielt fjerntogsstop, men kan nås med bus. De kan gøres mere tilgængelige ved at kommunerne de kommende år udarbejder rejseinformation på tysk for topseværdighederne, som forberedelse til Femern-forbindelsens åbning.

Tabel 5-2 Turistattraktion med flest besøgende. Kilde: Kommunerne

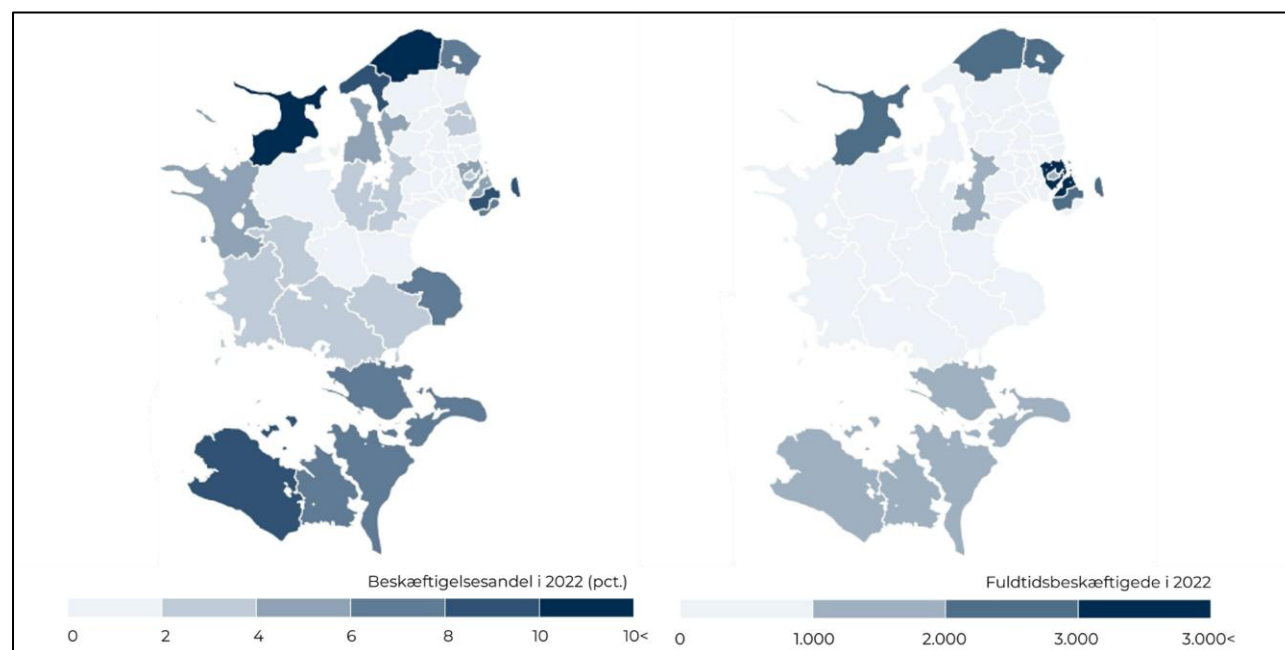
Kommune	Turistattraktion	Antal besøgende	Sæson	Afstand fra fjerntogsstation	Gåafstand fra nærmeste stoppested
Ringsted	Sporvejsmuseet	23.852	Halvårlig	14,8 km	Mindre end 500 m
Næstved	Skovtårnet (Camp Adventure)	400.000	Helårlig	9,6 km	1,1 km
Guldborgsund	Pangea Park	100.000	Halvårlig	1,2 km	Mindre end 500 m
Lolland	Lalandia Aquadome	530.000	Helårlig	6,7 km	Mindre end 500 m



Figur 5-3 Fordeling af antallet af internationale turisters overnatninger 2024. Kilde: VisitDenmark

Scenariet med fjerntogsstop i Næstved og Rødby har flest besøgende af de udpegede turistmål i kommunerne. Ser man derimod hvor de tyske turister især opholder sig, så er Nykøbing F (Guldborgsund) den klart største destination, hvilke peger på Næstved og Nykøbing F som det bedste scenarie. Se kortet på Figur 5-5, der illustrerer hvordan de tyske overnatninger fordeler sig på kommuner.

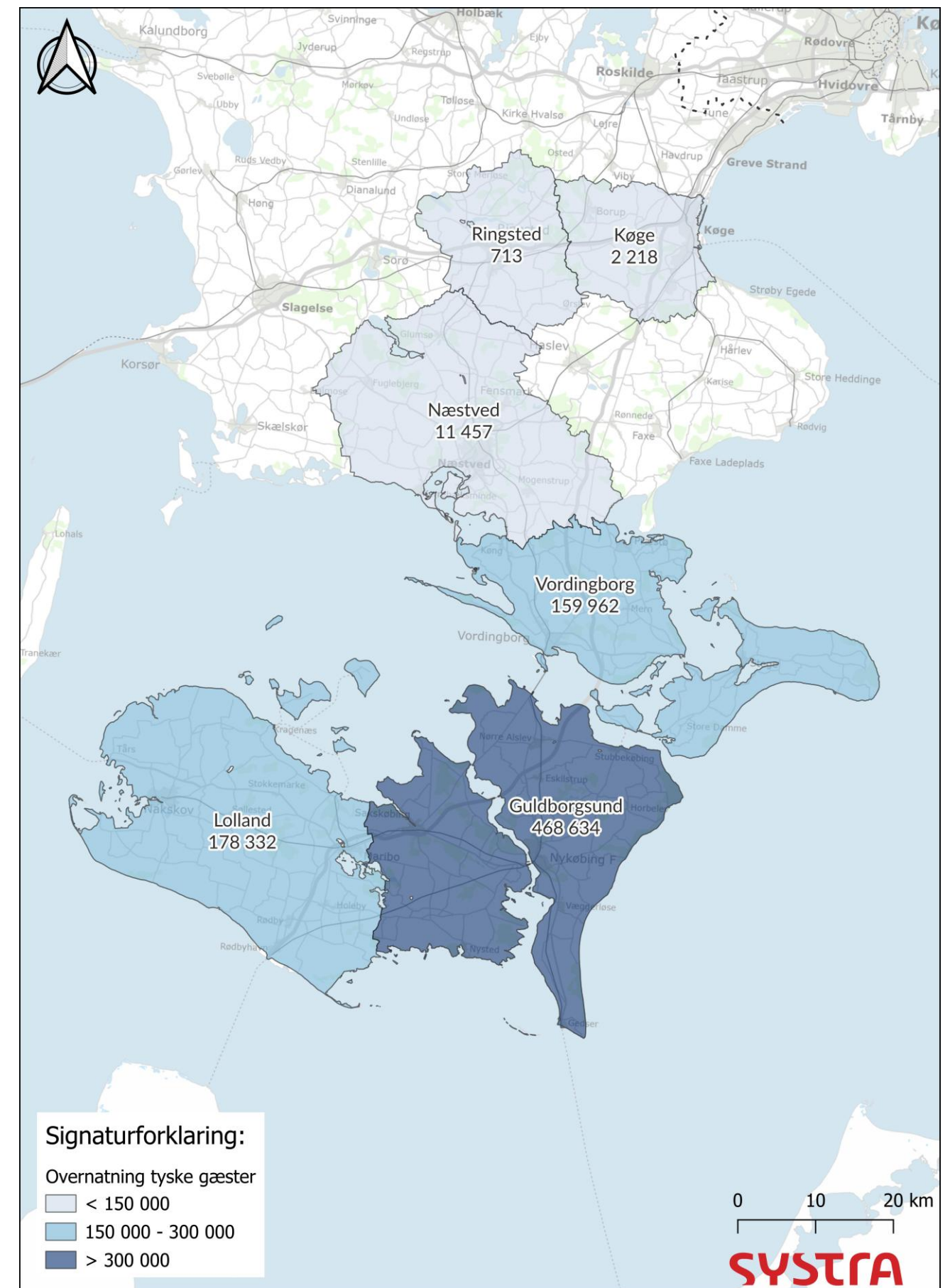
Turismen har betydning for den samfundsøkonomiske udvikling gennem blandt andet beskæftigelse. Turismens samlede beskæftigelse fremgår af Figur 5-4 og er den anden indikator ved vurderingen af fjerntogsstoppet. Turismens samlede beskæftigelse fordeler sig på: overnatninger, restauranter, transport, rejseservice, kultur og forlystelser. Den gennemsnitlige beskæftigelse for Guldborgsund og Lolland kommuner var mellem 1000-2000 fuldtidsjob i 2024. Dette er lavere for Næstved og Ringsted med 0-1000 fuldtidsansatte.



Figur 5-4 Turismebeschäftigung, totalt og andel af arbejdsstyrken, 2024. Kilde: VisitDenmark

Alle tre indikatorer viser, at Næstved og Ringsted ikke har en betydende turisme fra Tyskland; det er Nykøbing F (Guldborgsund) og Rødby (Lolland), der har den store betydning for turismen, og det er især antallet af tyske overnatninger, der adskiller dem.

Vurderingen af scenarier sker primært ud fra indikatoren overnatninger, og her er det scenariet med stop Næstved og Nykøbing F, der bedst opfylder delkriterie turisme tæt fulgt af scenariet Ringsted og Nykøbing F.



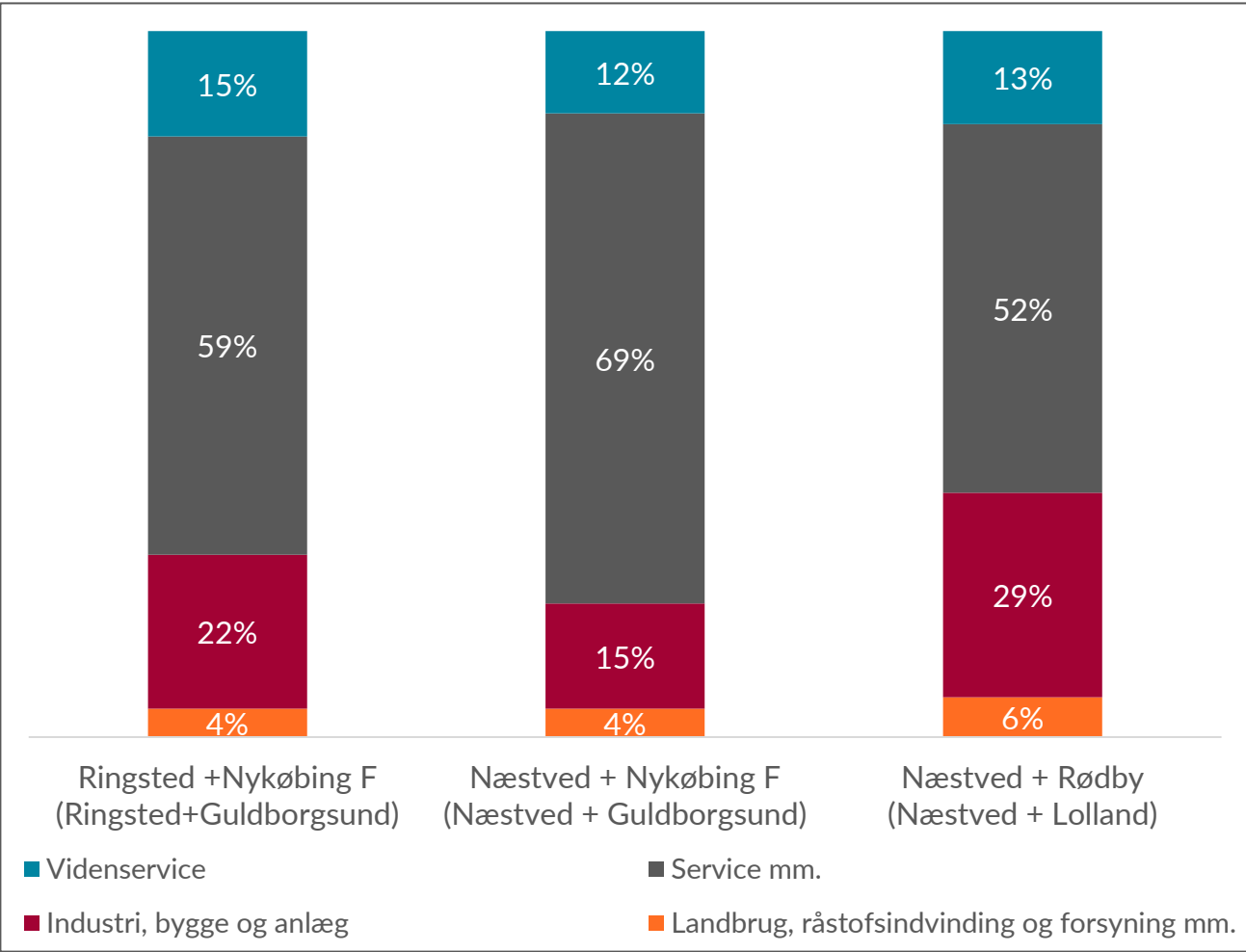
Figur 5-5 Tyske turisters geografiske fordeling, overnatninger 2024. Kilde: VisitDenmark

5.3. Delkriterie Erhvervslivets tilgængelighed

Dette delkriterie beskriver, hvordan virksomheder får lettere adgang til det store tyske marked, primært Hamburg området (tjenesterejser), og hvordan et stop for fjerntoget kan gøre erhvervsrejser lettere. Erhvervslivets mulighed for at tiltrække arbejdskraft er behandlet i et andet kriterie.

Værdien af den direkte forbindelse afhænger dog af, hvor internationalt orienteret virksomhederne er i den berørte by/kommune og hvilke brancher, der findes lokalt. Der er ingen entydig sammenhæng mellem branche og mængden af erhvervsrejser, men det er en almindelig antagelse at avancerede industrivirksomheder med eksport og vidensservice har et større behov for forretningsmøder i Tyskland.

For at belyse delkriteriet, er antallet af ansatte lønmodtagere opgjort efter branchetype i virksomheder ved hjælp af data fra Erhvervshus Sjælland (CVR-registeret). Resultatet er vist i Figur 5-6, der viser den relative fordeling af ansatte på 4 hovedbrancher i kommunen. Der fokuseres på kategorien Vidensservice for at vurdere hvor flest har nytte af bedre af erhvervsrejsemuligheder til Tyskland med tog.

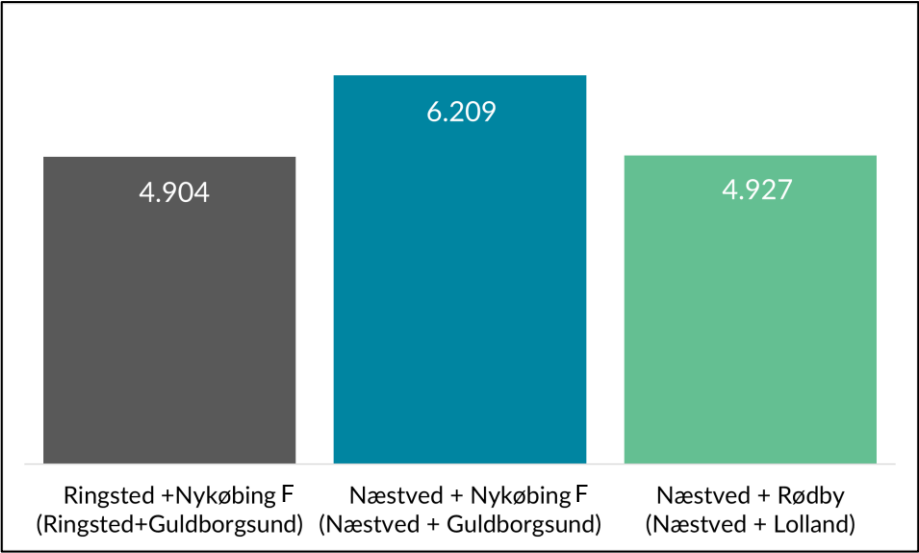


Figur 5-6 Ansattes procentvise fordeling på fire brancher, både offentlige og private ansatte.
Kilde: Erhvervshus Sjælland (CVR), SYSTRA beregninger

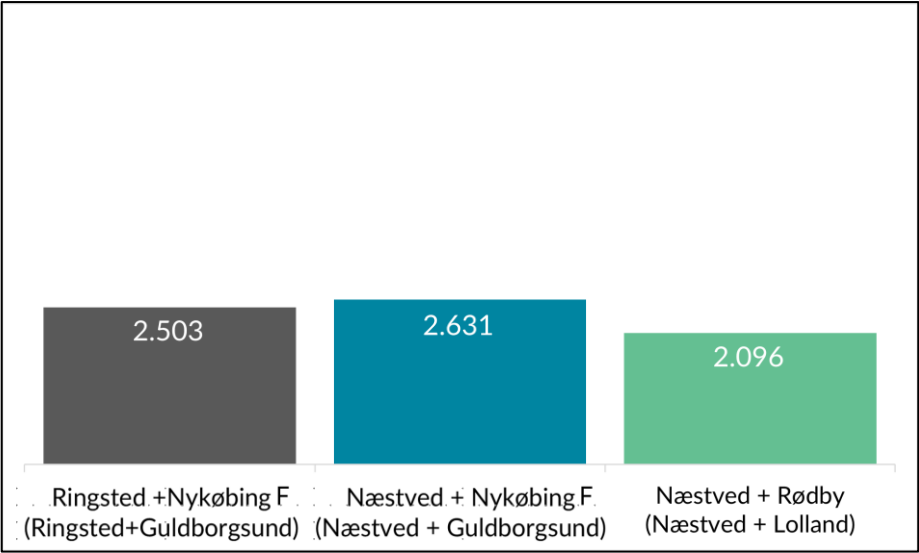
Vidensservice er her en gruppering af brancherne "Information og Kommunikation", "Finansiering og forsikring", "Vidensservice" samt ansatte i offentlig administration (ikke service). Som det ses i Figur 5-6, er andelen af ansatte i Vidensservice meget ens i de tre scenarier. Ringsted og Guldborgsund kommuner har en lidt større andel ansatte i Vidensservice (15%) end de øvrige.

Ser man derimod på det faktiske antal lønmodtagere, er det kombinationen Næstved og Guldborgsund kommuner, der har flest beskæftigede, se Figur 5-7 og Figur 5-8. Af Bilag 3 fremgår antallet af ansatte i alle brancher.

Delkriteriet peger ikke tydeligt på, hvilke to byer, der bør have fjerntogsstop ud fra erhvervslivets sammensætning. Scenarie med Næstved og Rødby har færrest ansatte i Vidensservice, når man alene ser på antallet ansatte i den private sektor (figur 5.8).



Figur 5-7 Antal ansatte i branchen Vidensservice - privat og offentlige.
Kilde: Erhvervshus Sjælland (CVR) SYSTRA beregninger



Figur 5-8 Antal ansatte i branche Vidensservice - kun privatansatte.
Kilde: Erhvervshus Sjælland (CVR) SYSTRA beregninger



6. KRITERIET PENDLING OG TILGÆNGELIGHED

I dette kriterie vurderes fjerntogsstoppets betydning ud fra to delkriterier: Fjerntogsstoppets betydning for pendlingsmuligheder med tog til/fra København samt fjerntogsstoppets betydning for passagertallet.

Scenariet med Næstved og Rødby giver den største relative besparelse i pendlingstid. Men den største passagervækst opnås ved fjerntogsstop i Næstved og Nykøbing F.

6. Kriterie: Pendling og tilgængelighed

Fjerntogsstoppets betydning for pendlingsmuligheder med tog til/fra København afspejler nytten for kommunerne og dets pendlende indbyggere. Fjerntogsstoppets betydning for passagertallet er først og fremmest en indikator for togoperatøren. De to delkriterier er forbundne. Pendlerne lægger vægt på rejsetid og frekvens, og jo bedre rejsemulighed, jo flere pendlere. Mange pendlere og rejsende kan motivere et stop på fjerntoget.

Pendlingstiden er en af de helt centrale faktorer for om folk pendler langt. En kortere pendlingstid giver også bedre mulighed for at finde et job, man er kvalificeret til, indenfor en acceptabel rejsetid. Særlig i situationer hvor et område har stor arbejdsløshed kan forbedrede pendlingsmuligheder være afgørende. En umiddelbar vurdering af antallet af fuldtidsledige viser ikke meget store forskelle mellem de 6 kommuner. Den varierer mellem 3,1 og 3,7 %, undtagen Køge, der har en ledighed på 2,4 % i januar 2025. Historisk set er der en lav ledighed i alle kommuner. Pendlingstiden er samtidig en central parameter for valg af bosætning.

6.1. Bedre pendlingsmuligheder

Som indikator opgøres ændringen i frekvens pr. time og rejsetid for hver station med et stop med fjerntoget og sammenlignes med situationen uden stop. Et stop på fjerntoget betyder en ekstra afgang fra den valgte station, og for stationerne langt fra København betyder et stop også en kortere pendlingstid end den, der opnås med det hurtige regionaltog København-Nykøbing F (se Tabel 6-1).

Opgørelsen er baseret på de rejsetider fra kapitel 3 og den frekvens, som er forudsat på øvrige tog i Trafikstyrelsens trafikprognoser for 2030-35.

Scenariet stop i Næstved og Rødby får derfor den største forbedring af pendlingstiden fulgt af scenariet med stop i Næstved og Nykøbing F.

Effekten af et fjerntogsstop er mindst for Ringsted og Næstved. Næstved har allerede i dag har 5 togaftange pr. time mod København via Ringsted, Roskilde, Haslev og Køge Nord. Det hurtige regionaltog kører til København på 40 minutter (i 2030), mens de 4 andre regionaltog tager lidt over 1 time til København. Til Ringsted er der i 2030 forudsat 4 afgang per time i myldretiden udover et eventuelt fjerntog, og 6 afgang hvis man medregner direkte tog fra Københavns Lufthavn via København Syd.

Den ene ekstra afgang vil næppe betyde noget for bosætningen i Ringsted og Næstved. Et fjerntogsstop på disse stationer vil højst give 5 minutters kortere pendlingstid end det hurtige regionaltog.

For byerne Nykøbing F og Rødby giver et stop med fjerntog noget større rejsetidsgevinster og for Rødby også en fordobling af antallet af togaftange pr. time. De forbedrede pendlingsmuligheder kan påvirke bosætningen.

For Næstved og Ringsted er det formodentlig vigtigere at udbrede kendskabet til, at den gode tilgængelighed findes allerede i dag for potentielle bosættere. De kortere rejsetider med regionaltoget til København vil være realiseret allerede i 2028, når landanlæggene til Femern-forbindelsen er færdige.

Tabel 6-1 Ændringer i frekvens og pendlingstid med tog til København. Kilde: SYSTRA beregninger

Scenarie	Hurtigste rejsetid til København H			Antal afgang til Kbh. H pr. time		
	Med regionaltog	Med fjerntog	Forskel	Uden stop	Med stop	Forskel
Ringsted og	00:27	00:25	2 min	4	5	25%
Nykøbing F	01:06	00:58	8 min	3	4	33%
Næstved og	00:40	00:35	5 min	5	6	20%
Nykøbing F	01:06	00:58	8 min	3	4	33%
Næstved og	00:40	00:35	5 min	5	6	20%
Rødby	01:29	01:10	19 min	1	2	100%

Det er forudsat i analysen, at sjællandske pendlere kan bruge fjerntoget til København uden restriktioner. Det er ikke en helt sikker forudsætning. Historisk set har der været begrænsninger i de internationale tog for lokale rejsende mellem København og Ringsted-Næstved.

Begrænsningerne har varieret fra år til år. Årsagen er, at der hidtil har været langt flere lokale pendlere end internationale rejsende. Uden restriktioner ville det betyde, at belægningsgraden er høj på en kort del af togets rute til Hamburg, og at der vil være mange tomme sæder på resten af turen.

Ligeledes er det forudsat, at der ikke er et separat takstsystem for fjerntoget og at fjerntoget kører på de tider af dagen, hvor pendlingen er størst (dvs. både de tidlige morgentimer og eftermiddagstimer).

6.2. Skønnet passagervækst

Til denne indikator er der benyttet udtræk fra Trafikstyrelsens prognosekørsler for 2030-35, der er gennemført i forbindelse med den statslige Trafikplan, som Trafikstyrelsen udgav i 2023. Beregningerne er gennemført på den Grønne Mobilitetsmodel (GMM) og prognoserne indeholder besluttede infrastrukturprojekter inklusive Femern Bælt- forbindelsen.

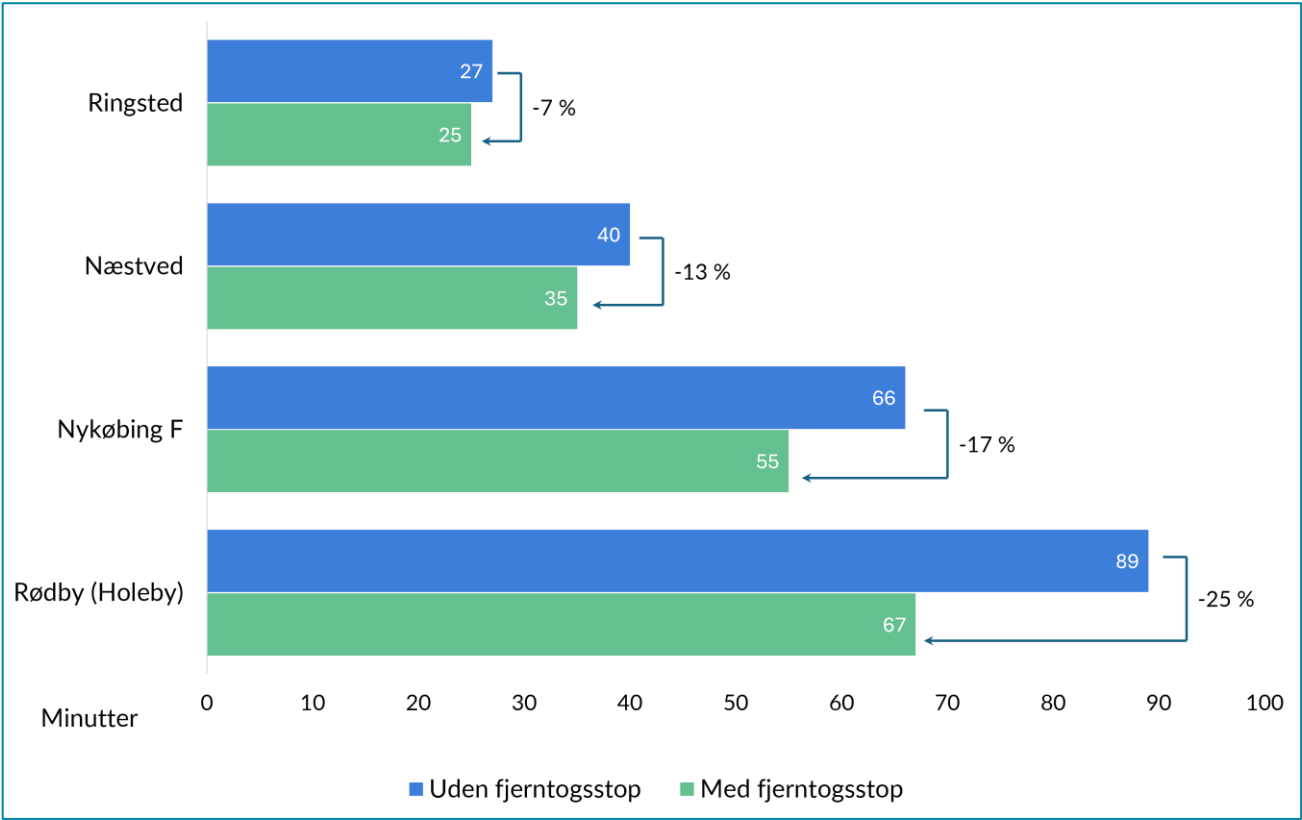
Det har vist sig, at GMM ikke indeholder alle stationer i Tyskland indenfor det aktuelle område i dette studie. Kun Oldenburg og Lübeck.

Modelberegningerne indeholder derfor heller ikke det grænseoverskridende tog Nykøbing F - Lübeck men alene rejsende med fjerntoget. Der er brug for en opdateret version af GMM til fremtidige analyser af togtrafikken over Femern.

Der er gennemført en forenklet vurdering af effekten af de kortere rejsetider til København. Via udtræk fra GMM er der identificeret rejser mellem København og hver stationsby pr. hverdag. Effekten er beregnet ud fra en rejsetidselasticitet på -0,5. Det betyder, hvis rejsetiden reduceres 10 %, så kan der forventes 5 % flere rejsende i den pågældende relation.

Resultatet fremgår af Figur 6-1 og Tabel 6-2: som forventet får de sydlige stationer de største relative stigninger i passagerantal, da det også er de stationer, der får størst rejsetidsforkortelser – Rødby og Nykøbing F.

Scenariet Næstved og Rødby får de største relative forbedringer i rejsetiden, blandt andet fordi rejsende til/fra Rødby ellers skal skifte tog i Nykøbing F. Men det er scenariet med stop i Næstved og Nykøbing F henholdsvis Ringsted og Nykøbing F, som genererer flest nye togrejser.



Figur 6-1 Forenklet rejsetidsprognose for rejser til/fra København. Kilde: SYSTRA beregninger

Tabel 6-2 Forenklet passagerprognose for rejser til/fra København. Kilde: SYSTRA beregninger

Station og scenarie	Passagerer til /fra København H (pr. år)	
	Ændring passagerer	Ændring pr. scenarie
Ringsted & Nykøbing F	15.580	50.985
	35.405	
Næstved & Nykøbing F	34.915	70.320
	35.405	
Næstved & Rødby	34.915	43.965
	9.051	



7. ANDRE FORHOLD

Analysen er gennemført ud fra de kriterier som er fastlagt politisk af Region Sjælland og KKR Sjælland med et antal indikatorer. Her skal blot nævnes nogle andre relevante forhold.

7. Andre forhold

Jernbanenettets kapacitet skal være til stede på de stationer, hvor fjern-toget foreslås at stoppe. Med udbygningen af Femern landanlæg, en kommende udbygning af Ringsted Station og den nye bane fra Ringsted til København er der ikke fundet nogle begrænsninger i det materiale SYSTRA har gennemset, der kunne pege på, at fjerntoget bør standse i den ene by frem for den anden.

Med de gode rejsemuligheder til Tyskland og potentielt bedre pendlingsmuligheder til København er det relevant at se på antallet af **parkeringspladser** på de 4 stationer, se Tabel 7-1.

Her er belægningen meget høj på Ringsted Station. Der vil være behov for at se på udbygningsmuligheder på denne station, mens kapaciteten på de øvrige stationer ikke er udnyttet fuldt. For Rødby Station er det endnu for tidligt at vurdere kapaciteten.

Et stop på fjerntoget skal også bidrage til at opfylde Den Sjællandske Time-model, dvs. en rejsetid på maks. 1 time til København fra Nykøbing F. Scenarierne med stop i Ringsted og Nykøbing F samt Næstved og Nykøbing F opfylder dette.

Tabel 7-1 Antal parkeringspladser og gennemsnitsbelægning 2024. Kilde: DSB, Sund & Bælt

	Antal P-pladser	Gennemsnitsbelægning
Ringsted	770	78 %
Næstved	470	49 %
Nykøbing F	141	13 %
Rødby	140	Ikke åbnet

Endelig er analysen hovedsagelig gjort ud fra dagens situation, f.eks. af turismen. De kommende år har hver kommune mulighed for at arbejde med at øge attraktiviteten for tyske pendlere, tyske turisters adgang til seværdigheder, tiltrækning af nye indbyggere og virksomheder og dermed udnytte det potentiale, som de nye togforbindelser giver.





8. SAMLET VURDERING

Den afsluttende samlede vurdering af hvert enkelt scenarie er gennemført af Fællessekretariatet for "Sjælland baner vejen frem" (Region Sjælland og KKR) i samarbejde med SYSTRA.

Scenariet med fjernogsstop i Næstved og Nykøbing F vil komme flest til gode i Region Sjælland ud fra en samlet betragtning.

8. Samlet vurdering

Pointgivningen for hvert scenarie fremgår af Tabel 8-1. Pointgivningen af de tre delkriterier i "Vækst & Udvikling" fremgår af Tabel 8-2.

Scenariet med stop i Næstved og Nykøbing F opfylder kriterierne bedst. Scenariet med stop i Ringsted og Nykøbing F er næstbedst. Scenariet med stop i Næstved og Rødby vurderes mindst attraktivt af de tre scenarier.

Scenariet med fjerntogsstop i Næstved og Nykøbing F vil komme flest til gode i Region Sjælland ud fra en samlet betragtning. Det skyldes både den relativt gode adgang fra hele Sjælland til Tyskland, generelt og for erhvervs-livet; en god adgang for tysk arbejdskraft og turister, samt det største potentiale for pendling til København.

Det bemærkes dog, at et stop i Ringsted i givet fald vil være nemmere at nå med tog, bus eller bil for borgere og virksomheder fra en større del af nordlige og vestlige kommuner – dog med længere rejsetid end lagt til grund i analysen. Samtidig giver Ringsteds beliggenhed direkte forbindelse til det øvrige Danmark i vest-øst og nord-syd gående retning.

Kriterie Fælles regional betydning:

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

Kriterie Vækst & udvikling:

Delkriteriet arbejdskraftopland baseres på en maksimal pendlingstid med fjerntoget på 60 minutter hver vej og peger på fjerntogsstop i Næstved og Rødby, fordi Lübeck akkurat kan nås på under 60 minutter fra Rødby. Men der er relativt få arbejdspladser nær den kommende station i Rødby.

Delkriteriet turisme peger på stop i Næstved og Nykøbing F bl.a. på grund af, at Guldborgsund Kommune har flest overnatninger fra tyske turister.

Delkriteriet Erhvervslivets tilgængelighed til Tyskland baseres på antallet af ansatte i branchen Videnservice. Det peger på Næstved og Nykøbing F.

Den samlede pointscore for Vækst & Udvikling afrundes til et helt tal ved sammenligning med de øvrige to kriterier.

Kriterie Pendling og tilgængelighed:

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

Tabel 8-1 Kvalitativ vurdering målopfyldelsen / score på de tre kriterier, skala 1-5 (5 bedst)

Stop i :	Kriterie Regional betydning	Kriterie Vækst & Udvikling	Kriterie Pendling & Tilgængelighed	Gennemsnit
Ringsted og Nykøbing F	4	3	3	3,3
Næstved og Nykøbing F	3	4	5	4,0
Næstved og Rødby	2	3	2	2,3

Tabel 8-2 Kvalitativ vurdering af delkriterier i kriteriet "Vækst & Udvikling", skala 1-5 (5 bedst)

Stop i :	Delkriterie Arbejdskraftsopland	Delkriterie Turisme	Delkriterie Erhvervslivets tilgængelighed	Gennemsnit
Ringsted og Nykøbing F	2	4	3	3,0
Næstved og Nykøbing F	3	4	4	3,7
Næstved og Rødby	4	2	2	2,7

Referencer

- Analyse af mulige stop på Femern fjerntogsbetjening i Region Sjælland. Notat 16.05.2025
- Analyse af CVR – Det centrale Virksomhedsregister (datacvr.virk.dk)
- Danmarks Geografi – GeoDanmark (dataforsyningen.dk)
- Danmarks Statistik. Fuldtidsledige pct. af arbejdsstyrken efter område, alder og køn (2024 K4)
- Handleplan for regionalt samarbejde mellem delstaten Slesvig-Holsten og Region Sjælland 2025-2026
- Husstande 1. januar efter kommune, husstandstype, husstandsstørrelse og antal børn i husstanden, FAM55N. Danmarks Statistik (statistikbanken.dk)
- INSPIRE-Bygnings- og Boligregistret (BBR) (dataforsyningen.dk)
- Landesweiter Nahverkehrsplan bis 2027. NAH Schleswig-Holstein (2021)
- Pressemeddelse Region Sønderjylland – Schleswig 2025-02-27
- Påstigere for stationer. Trafikstyrelsen (2021 og 2024) (passagertal.dk)
- Samtale med Erhvervshus Sjælland, Thomas T. Højfeldt
- Trafikplan for den statslige jernbane. Trafikstyrelsen (2023)
- Turismen i dit område (2024) (VisitDenmark.dk)
- Turismens Økonomiske betydning 2022. VisitDenmark (2024)

Fotos:

- Visit Sydsjælland & Møn (s. 8 Feriepiloterne på Cykelferie. Foto: Mads Tolstrup), (s. 16 Skovtårnet. Foto: VISM)
- Google (s. 9 Skærbillede af satellit foto. Foto: Google Earth)
- Region Sjælland (s. 14 Vej og bane. Foto: Region Sjælland), (s. 19 To piger stiger ombord på to. Foto: Region Sjælland), (s. 27 Køge Nord. Foto: Region Sjælland)

BILAG 1 Rejsetider og pendlingsmuligheder

Det grænseoverskridende regionaltog vil få stor betydning for at tiltrække arbejdskraft fra den tyske side fra nærområdet, da det vil standse i flere byer på den tyske side end fjerntoget. De mulige pendlingstider ses i Tabel B-1.

Tabel B-1 Pendlingstider med grænseregionalt tog (blå markering, maks. 60 min) og indbyggertal (2023)

Rejsetider (min) fra: / til:	Rødby*	Nykøbing F	Vordingborg	Næstved	Ringsted	Køge Nord	Indbyggere
Burg	19	32	55				13.218
Groenbrode*	36	49					2.228
Oldenburg (Holst)*	46	59					9.983
Lensahn *	50						5.121

Tabel B-2 Pendlingstider med fjerntog (grøn markering, maks. 60 min) og indbyggertal (2023)

Rejsetider (min) fra: / til:	Rødby*	Nykøbing F	Vordingborg	Næstved	Ringsted	Køge Nord	Indbyggere
Burg							13.218
Großenbrode*							2.228
Oldenburg (Holst)*	25	35	46	57			9.983
Lensahn *							5.121
Haffkrug *							1.745
Scharbeutz *							9.862
Timmendorfer Str*							8.690
Bad Schwartau							20.169
Lübeck Hbf	51						219.044

Pendlingsmulighederne med fjerntoget afhænger af, hvor det standser. Det grænseregionale tog vil standse ved alle byer, der er vist. De samlede pendlingsmuligheder er illustreret på kortet, Figur B-1.



Figur B-1 Byer med pendlingsmulighed til Danmark, maks. 60 min station-station. Kilde: SYSTRA beregninger

BILAG 2 Turisme

De 5 vigtigste turistattraktioner som kan være interessante for tyske/udenlandske turister er udpeget af kommunerne (se Tabel B-3 – Tabel B-6 og Figur B-2). Ikke alle udpegede turistattraktioner er nævnt i bilaget. Indkøbscentre og lignende er ikke medtaget.

Tabel B-3 Fem vigtigste turistattraktioner i Ringsted Kommune

Ringsted				
Turistattraktion	Antal besøgende	Sæson (attraktionen)	Afstand fra station	Gåafstand fra nærmeste stoppested
Spurvejmusset	23.852	Apr-Okt (udvalgte dage)	14,8 km	Mindre end 500 m
Ringsted Museum & Arkiv	3.545	Feb-Dec (udvalgte dage)	1,4 km	Mindre end 500 m
Ringsted Radiomuseum	2.500	Maj-Okt	1,1 km	Mindre end 500 m
Sct. Bendts Kirke	-	Hele året	1,8 km	Mindre end 500 m
Ringsted Oplevelsessti	-	Hele året	2,6 km	1,3 km

Tabel B-4 Fem vigtigste turistattraktioner i Næstved Kommune

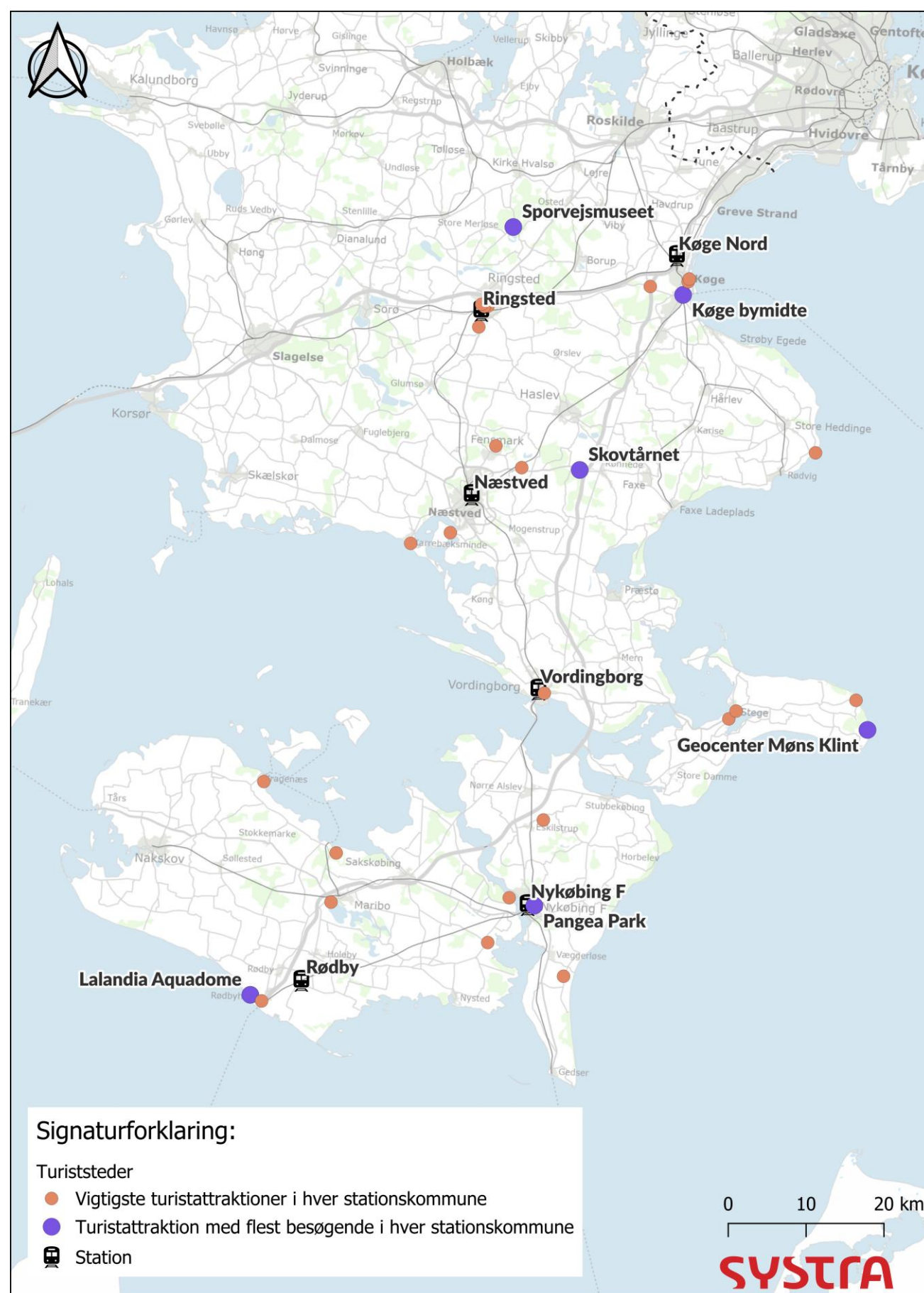
Næstved				
Turistattraktion	Antal besøgende	Sæson (attraktionen)	Afstand fra station	Gåafstand fra nærmeste stoppested
Skovtårnet (Camp Adventure)	400.000	Hele året	16,2 km	1,1 km
Bon-Bon land	390.000	Maj-Okt	9,6 km	1,4 km
Gavnø Slot	155.000	Apr-Okt + julemarkeder	7,0 km	2,0 km
Holmegård Værk	69.901	Hele året	9,6 km	550 m
Enø og Karrebæksminde	-	Hele året	13,7 km	650 m

Tabel B-5 Fem vigtigste turistattraktioner i Guldborgsund Kommune

Guldborgsund				
Turistattraktion	Antal besøgende	Sæson (attraktionen)	Afstand fra station	Gåafstand fra nærmeste stoppested
Pangeapark	100.000	Feb-Nov	1,2km	Mindre end 500 m
Golf and Fun	55.000	Apr-Okt	13,2km	2,0 km
Krokodille Zoo	64.000	Juni-Aug (Udvalgte dage)	13,2km	2,5 km
Middelaldercenter et	39.335	Maj-Sep (udvalgte dage)	4,7km	Mindre end 500 m
Fuglsang Kunstmuseum	31.953	Hele året	8,5km	Mindre end 500 m

Tabel B-6 Fem vigtigste turistattraktioner i Lolland Kommune

Lolland				
Turistattraktion	Antal besøgende	Sæson (attraktionen)	Afstand fra station	Gåafstand fra nærmeste stoppested
Aquadome Rødby	530.000	Hele året	6,7 km	Mindre end 500 m
Knuthenborg, inkl. Evolutionsmusset	280.000	Mar-Okt (udvalgte dage)	16,8 km	1,4 km
Dodekalitten	80.000	Hele året	29,7 km	2,4 km
Femern Infocenter	15.283	Hele året	5,3 km	500 m
Frilandsmuseet	15.283	Feb-Dec (udvalgte dage)	12,7 km	800 m



Figur B-2 De fem vigtigste turistattraktioner i stationskommuner (Køge, Ringsted, Næstved, Vordingborg, Guldborgsund og Lolland)

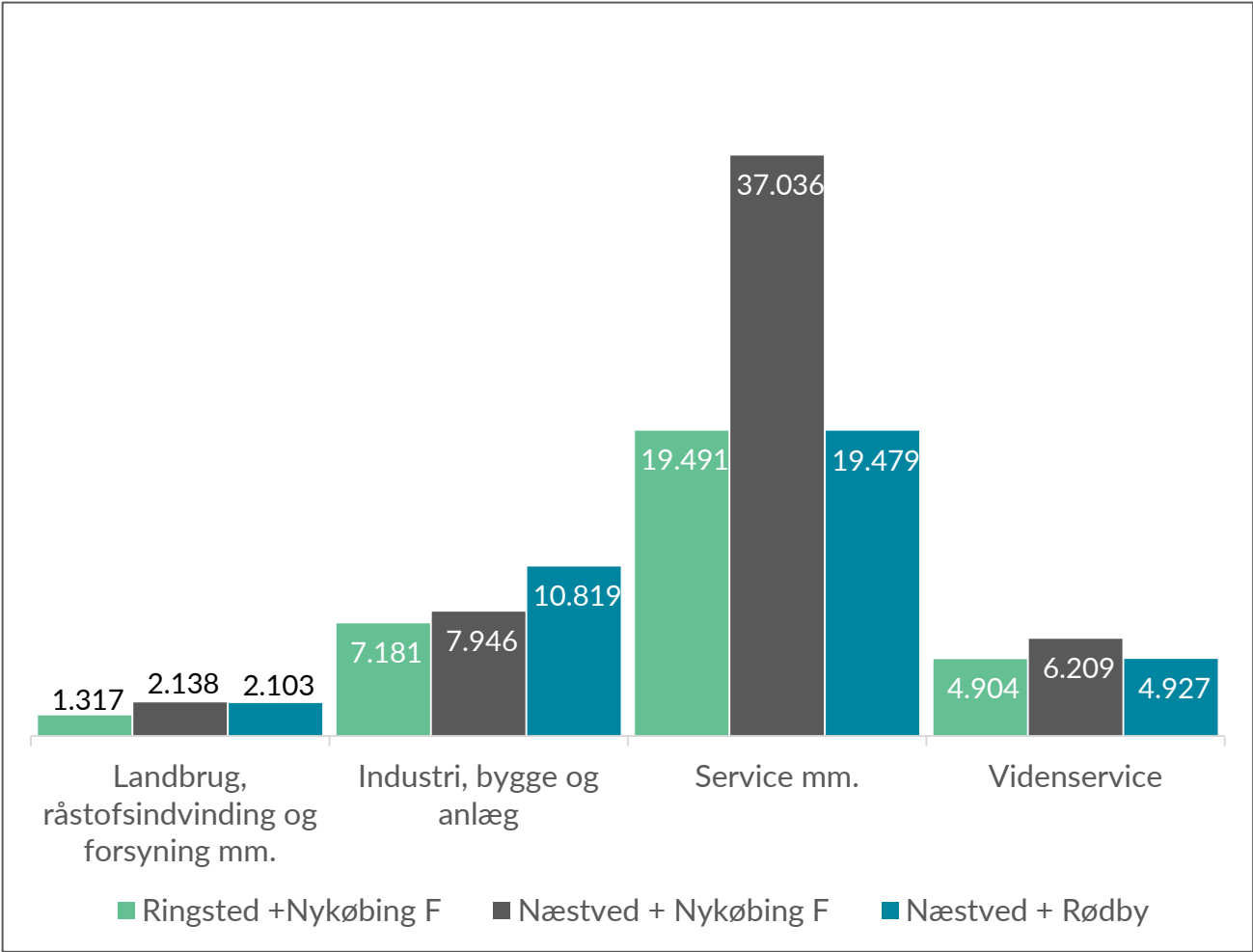
BILAG 3 Erhvervsstatistik

Figur B-2 viser det totale antal ansatte 2024 fordelt på fire hovedkategorier, og dækker både offentlige og private ansatte. Data stammer fra CVR-registeret og et specialudtræk fra Erhvervshus Sjælland. Data omfatter kommunen.

Første kategori omfatter de statistiske undergrupper (A) Landbrug, skovbrug og fiskeri, (B) Råstofudvinding, (D) Energiforsyning, (E) Vandforsyning og Renovation. Anden kategori omfatter (C) Industri og (F) Bygge/Anlæg.

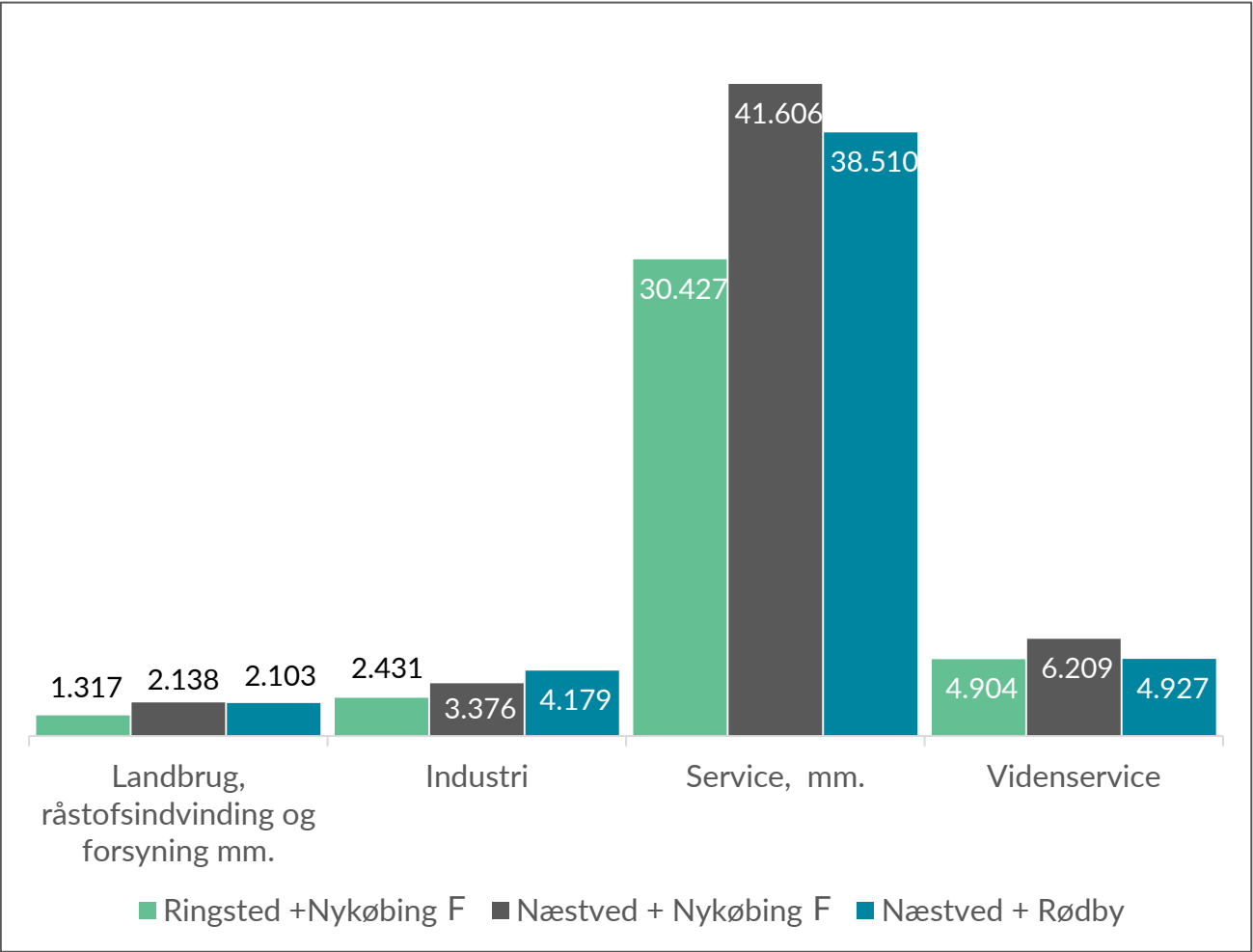
Tredje kategori er serviceerhverv, der omfatter, (G) Handel, (H) Transport, (I) Hoteller og restauranter, (L) Ejendomshandel mm, (N) Rejsebureauer mm, (P) Undervisning, (Q) Sundhed og Socialvæsen, (R) Kultur og fritid samt (S) Andre serviceydelser.

Den sidste kategori Videnservice omfatter undergrupperne (J) Information og kommunikation, (K) Finansiering og forsikring, (M) Videnservice samt, (O) Offentlig administration, forsvar og politi.



Figur B-2 Antal ansatte pr hovedkategori 2024.
Kilde: Erhvervshus Sjælland (CVR), SYSTRA beregninger

Figur B-3 viser samme data, blot er Bygge/Anlæg grupperet i hovedkategorien Service.



Figur B-3 Antal ansatte pr hovedkategori 2024. Bygge/anlæg grupperet med Service
Kilde: Erhvervshus Sjælland (CVR), SYSTRA beregninger

BILAG 4 Sammenfatning af Stationsanalysen

Dette bilag sammenfatter stationsanalysen, der har ligget til grund for udvælgelse af de tre scenarier, se Referencelisten. Stationsanalysen vurderer potentialet ved et enkelt stop på fjerntoget i Region Sjælland på en af seks stationer: Køge Nord, Ringsted, Næstved, Vordingborg, Nykøbing F og Rødby. Stationerne er vurderet efter samme metodik som scenarierne og resultatet fremgår Tabel B-7 og Tabel B-8.

Kriterie Vækst & udvikling: Delkriteriet arbejdskraftopland baseres på antallet af indbyggere i Tyskland, der har en maksimal pendlingstid med fjerntoget på 60 minutter hver vej. Der tages også hensyn til antallet af arbejdspladser i byen med fjerntogsstop. Derfor opfylder Næstved og Nykøbing F kriteriet bedst. Rødby har ganske vist nås af flere tyske indbyggere indenfor den fastsatte pendlingstid, men har markant færre arbejdspladser nær den kommende station.

Delkriteriet turisme baseres på primært på antal overnattende tyske turister og turismens betydning for beskæftigelsen. Analysen viser at tysk turisme har et meget lille omfang i de tre nordlige kommuner. Nykøbing F (Guldborgsund) har flest tyske overnatninger og en relativ høj beskæftigelse indenfor turisme og opfylder delkriteriet bedst. Rødby (Lolland) har færre tyske overnatninger, men en høj beskæftigelsesandel i turisme.

Delkriteriet Erhvervslivets tilgængelighed til Tyskland baseres på antallet af ansatte i branchen Videnservice, idet denne branche antages at have størst nytte af gode togforbindelser til Tyskland. Analysen viser at forskellen mellem de enkelte kommuner ikke er stor, og Næstved er den by med flest ansatte i Videnservice.

Samlet set scorer Nykøbing F bedste på de tre delkriterier fulgt af Næstved.

Tabel B-7 Kvalitativ vurdering af delkriterier i kriteriet "Vækst & Udvikling", skala 1-5 (5 bedst)

Stop i :	Delkriterie Arbejdskraftsopland	Delkriterie Turisme	Delkriterie Erhvervslivets tilgængelighed	Gennemsnit
Køge Nord	1	1	3	1,7
Ringsted	1	1	3	1,7
Næstved	4	2	4	3,3
Vordingborg	2	3	3	2,7
Nykøbing F	4	5	3	4,0
Rødby	3	4	2	3,0

Kriterie Fælles regional betydning: Stop i Køge Nord eller Ringsted giver den største tilgængelighed med tog fra andre stationsbyer til fjerntoget til Tyskland pga. deres centrale placering i Regionen. Med bil har Køge Nord et større opland, primært pga. af de befolkningstætte forstadskommuner. Jo længere syd fjerntoget standser jo mindre tilgængelighed er der for det øvrige Sjælland.

Kriterie Pendling & tilgængelighed: Kriteriet baseres på den største relative besparelse i pendlingstid til København ved et fjerntogsstop og den forventede passagervækst til den pågældende station. Rødby får størst rejsetidsgevinst, men generer relativt få nye pendlingsrejser til København sammenlignet med Nykøbing F. Derfor er det Nykøbing F som scorer højest. Rejsetidsforbedringer til Køge Nord og Ringsted er ikke særligt store og de to stationer har i forvejen mange afgange, så et ekstra stop med fjerntoget vil ikke betyde særligt meget for pendlingen.

Samlet vurdering og valg af scenarier: Nykøbing F er det bedste fjerntogsstop ud fra de tre kriterier fulgt af Næstved. Derfor indgår disse to stationer som et scenarie med to stop på fjerntoget.

Både Køge Nord og Ringsted scorer kun højt på et enkelt kriterie, (regional betydning) og da Ringsted har bedre tilgængelighed med tog, er det valgt at fokusere på Ringsted i et scenarie med Nykøbing F. Rødby scorer højere på arbejdskraftopland og turisme end Vordingborg. Derfor er Rødby i kombination med Næstved valgt som det tredje scenarie.

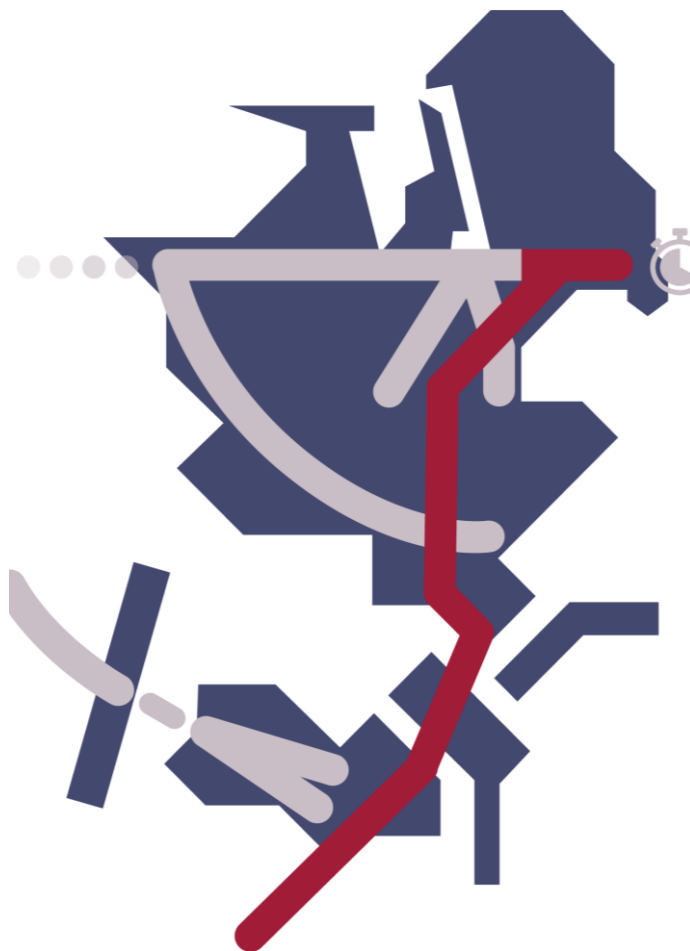
Tabel B-8 Kvalitativ vurdering målopfyldelsen / score på de tre kriterier, skala 1-5 (5 bedst)

Stop i :	Kriterie Regional betydning	Kriterie Vækst & Udvikling	Kriterie Pendling & Tilgængelighed	Gennemsnit
Køge Nord	5	1,7	1	2,6
Ringsted	5	1,7	1	2,6
Næstved	4	3,3	3	2,6
Vordingborg	2	2,7	2	2,2
Nykøbing F	2	4,0	5	3,7
Rødby	1	3,0	4	2,7

2.2

**Temadrøftelse: Analyse af mulige stop på Femern
fjerntogsforbindelse i Sjælland og øerne**

Analyse af et muligt stop på Femern fjerntogsbetjening i Region Sjælland



Region Sjælland
16-05-2025

Reference: 1014255

Godkendelse				
	Initialer	Funktion	Dato	Ændringer
Udarbejdet af	ARN, LIA, KAO, HRH	Analyse	04-04-2025	Version 0.1 Udkast til Region Sjælland og KKR
Gransket af	UCS	Gruppeleder	07-04-2025	
Godkendt af	AHK	Projektansvarlig	08-04-2025	
Udarbejdet af	ARN, LIA, KAO, HRH	Analyse	16-05-2025	Version 1.0 Kommentarer indarbejdet. Ny beregningsmetode for opland med tog samt arbejdskraftopland. Ny inddeling af Erhvervsstatistik. Samlet vurdering af stationer er indsat.
Gransket af	KAH	Gransker	20-05-2025	
Godkendt af	AHK	Projektansvarlig	20-05-2025	

Figurfortegnelse	
Figur 1-1 Femern Bælt-forbindelsen og tilsluttende jernbanestrækninger. Kilde: Femern A/S	4
Figur 3-1 Stationer i korridoren København - Hamburg	9
Figur 3-2 Skematisk oversigt over forudsat togbetjening efter Femern-forbindelsen	11
Figur 4-1 Indbyggertal (2023) maks. 3 km fra stationen (*Ny station). Kilde: Trafikstyrelsen	12
Figur 4-2 Stationsbyer med maks. 15 minutter togrejsetid til station med muligt fjerntogsstop	14
Figur 4-3 Befolkning (opland 3 km) med maks. 15 minutters togrejsetid til muligt fjerntogsstop	15
Figur 4-4 Befolkning med maks. 15 minutters bilrejsetid til muligt fjerntogsstop	16
Figur 4-5 Maks. 15 minutters rejsetid med bil til nærmeste mulige fjerntogsstop	17
Figur 5-1 Antal arbejdspladser (2022) maks. 3 km fra station (*Ny station). Kilde Trafikstyrelsen	20
Figur 5-2 Arbejdskraftopland fra Tyskland med pendlingstid maks. 60 minutter til dansk station	21
Figur 5-3 Tyske turisters overnatninger 2024 (udvalgte data). Kilde: VisitDenmark	23
Figur 5-4 Tyske turisters geografiske fordeling, overnatninger 2024. Kilde: VisitDenmark	24
Figur 5-5 Beskæftigelsen i turismebranchen, totalt og som andel af arbejdsstyrken 2024. Kilde: VisitDenmark	25
Figur 5-6 Lønmodtageres procentvise fordeling på fire kategorier. Kilde: Erhvervshus Sjælland (CVR), SYSTRA beregninger	26
Figur 5-7 Antal lønmodtagere pr. branche og kommune. Kilde: Erhvervshus Sjælland. SYSTRA beregninger. ...	27
Figur 6-1 Ændringer i rejsetid til/fra København med et fjerntogsstop	31
Figur 0-1 Byer med pendlingsmulighed til Danmark, maks. 60 minutte station-station. Kilde: SYSTRA beregninger	40

Tabelfortegnelse	
Tabel 2-1 Prioriteret rejsestrøm for hvert vurderingskriterie	7
Tabel 4-1 Indbyggere i stationsbyer med maks. 15 minutters togrejsetid til Ringsted	16
Tabel 5-1 Pendlingstider med fjerntog (grøn markering, maks. 60 minutter) og indbyggertal (2023)	20
Tabel 5-2 Turistattraktion med flest besøgende. Kilde: Kommunerne	22
Tabel 5-3 Rejsetid til metropolen Hamburg fra udvalgte stationer. Kilde: SYSTRA beregninger	27
Tabel 6-1 Ændringer i frekvens og pendlingstid med tog til København. Kilde: SYSTRA beregninger	30
Tabel 6-2 Forenklet passagerprognose for rejser til/fra København. Kilde: SYSTRA beregninger	32
Tabel 7-1 Antal parkeringspladser og gennemsnitsbelægning 2024. Kilde: DSB, Sund & Bælt	33
Tabel 8-1 Kvalitativ vurdering målopfyldelsen /score på de tre kriterier, skala 1-5 (5 bedst)	34
Tabel 8-2 Kvalitativ vurdering af delkriterier i kriteriet "Vækst & Udvikling ", skala 1-5 (5 bedst)	35
Tabel 0-1 Pendlingstider med grænseregionalt tog (blå markering, maks. 60 minutter) og befolkning (2023)	39
Tabel 0-2 Pendlingstider med fjerntog (grøn markering, maks. 60 minutter) og indbyggertal (2023)	39
Tabel B-1 Fem turistattraktioner i hver fjerntogstationskommune	41
Tabel B-2 Tyske turisters overnatninger 2024 (udvalgte data). Kilde: VisitDenmark	43

INDHOLDSFORTEGNELSE

1	BAGGRUND OG FORMÅL	4
2	VURDERINGSKRITERIER.....	6
3	TOGBETJENING 2035	8
3.1.	STATSLIGE OG REGIONALE PLANER	9
3.2.	FORUDSAT TOGBETJENING MED FEMERN-FORBINDELSEN	10
4	KRITERIET FÆLLES REGIONAL BETYDNING	12
4.1.	TILGÆNGELIGHED MED TOG	13
4.2.	TILGÆNGELIGHED MED BIL	16
5	KRITERIE VÆKST OG UDVIKLING	19
5.1.	DELKRITERIE ARBEJDSKRAFTPOTENTIALE	19
5.2.	DELKRITERIE TURISME	21
5.3.	DELKRITERIE ERHVERVSLIVETS TILGÆNGELIGHED	26
6	KRITERIE PENDLING OG TILGÆNGELIGHED	29
6.1.	BEDRE PENDLINGSMULIGHEDER	29
6.2.	SKØNNET PASSAGERVÆKST	31
7	ANDRE FORHOLD	33
8	SAMLET VURDERING	34
9	REFERENCER	37
	BILAG A REJSETIDER MM.....	39
	BILAG B TURISME	41

1 BAGGRUND OG FORMÅL

Når Femern Bælt-forbindelsen åbner i 2030, bliver tilgængeligheden med bil og tog radikalt forbedret mellem Region Sjælland og det nordlige Tyskland, især delstaterne Schleswig-Holstein og Hamburg. Det åbner helt nye muligheder for erhvervslivet, turismen og indbyggerne i Region Sjælland. Potentialet er belyst i mange tidligere studier. Det særlige ved denne analyse er, at den fokuserer på tilgængelighed med tog og afgrænses til den geografi, som omfatter Region Sjælland.

Trods dette foreligger der primo 2025 ikke færdige, officielle planer for togtrafikken over Femern Bælt, men kun en række skitser. Med tanke på de store investeringer i Femern Bælt-forbindelsen og de tilhørende anlæg er det bemærkelsesværdigt, at planerne for at drage nytte af jernbane-forbindelsen er så lidt fremskredne.



Figur 1-1 Femern Bælt-forbindelsen og tilsluttende jernbanestrækninger. Kilde: Femern A/S

Siden december 2019 har de internationale fjerntog mellem København og Hamburg kørt via Jylland, og det er først i 2030, at de flyttes til den faste forbindelse over Femern Bælt. Rødbyhavn Station har på det tidspunkt ikke været togbetjent i godt 10 år. På den tyske side har strækningen mellem Neustadt og Puttgarden været erstattet med togbusser siden 2022 pga. udbygning af de tyske landanlæg. Derfor vil togrejsemulighederne i 2025 være langt fra på niveau med de markante forbedringer, der kommer i 2030 (se Figur 1-1).

Fjernogsforbindelsen til Hamburg er ikke en del af DSBs kontrakt og der er endnu ikke indgået en tysk-dansk aftale for en regionaltoogsforbindelse over Femern. Region Sjælland og de 17 kommuner arbejder aktivt for at realisere dette.

Den 6. september 2024 underskrev Region Sjælland og delstaten Schleswig-Holstein en handlingsplan for samarbejdet 2025-2026. Et af målene er at få etableret en ambitiøs togbetjening over Femern Bælt og skabe god tilgængelighed til regionale knudepunkter, hvor skift fra regionaltog til fjerntog kan foregå gnidningsfrit.

Med ”Sjælland baner vejen frem” har Regionsrådet og Kommune Kontakt Råd Sjælland (KKR) vedtaget en ambition om, at fjernogsbetjeningen skal omfatte to stop i Region Sjælland på Femern-forbindelsen mellem København og Hamburg. Det skal også understøtte ambitionerne for Den Sjællandske timemodel, som skal sikre, at man kan komme med toget til København på maksimalt en time.

Region Sjællands udvalg for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde har den 10. december 2024 og KKR Sjælland har den 19. november 2024, besluttet at igangsætte en analyse af potentialet ved de forskellige stopmuligheder i Region Sjælland på fjernogsforbindelsen til Hamborg, når Femern Bælt-forbindelsen er åbnet.

Formålet er at analysere, hvilken af seks mulige stationer som fjernetoget til Hamburg bør have et stop i Region Sjælland. Fjernetoget kan standse i enten Køge Nord, Ringsted, Næstved, Vordingborg, Nykøbing F eller Rødby Station. Rødby Station er en ny station, der er under opførelse. Den har tidligere været omtalt som ”Holeby”.

Analysen sker ud fra nogle vurderingskriterier, der er fastsat politisk af Region Sjælland og kommunerne i KKR og har sit udgangspunkt i de kriterier, der har været anvendt i ”Sjælland baner vejen frem”. Kriterierne er ikke direkte målbare i forhold til standsningsmønstre for tog, og SYSTRA har derfor i samarbejde med Region Sjælland og KKR udviklet indikatorer, der gør kriterierne indirekte målbare. SYSTRA har kortlagt, hvordan de enkelte stop opfylder vurderingskriterierne ud fra indikatorerne, mens den afsluttende samlede vurdering af hvert enkelt stop er gennemført af Fællessekretariatet for ”Sjælland baner vejen frem” (Region Sjælland og KKR) i samarbejde med SYSTRA.

Udfordringen med at vurdere de fremtidige effekter er, at interaktionen over Femern i dag er relativt lille sammenlignet med den dansk-tyske landegrænse. Her findes en sammenhængende infrastruktur på tværs af grænsen, mens havet udgør en naturlig barriere. Erfaringerne fra landegrænsen kan være svære at overføre direkte til Femern-regionen. Hertil kommer at Femern-forbindelsen er finansieret af afgifter på både biler og togejsende, dvs. det er dyrere at krydse Femern i bil end den dansk-tyske landegrænse. Alt andet lige vil det betyde, at togforbindelsen vil spille en større rolle i transportbilledet over Femern end ved den dansk-tyske landegrænse.

Vurderingskriterierne gennemgås nærmere i kapitel 2 og den forudsatte togbetjening i kapitel 3. Opfyldelsen af hvert kriterie er gennemgået i kapitel 4-7 og den afsluttende samlede vurdering er gennemgået i kapitel 8. Rapporten er udført af SYSTRA Danmark i perioden februar-april 2025.

Denne rapport er en delrapport, der ser på 1 stop på fjernetoget til Hamburg. I en efterfølgende rapport analyseres muligheden for 2 stop på fjernetoget.

2 VURDERINGSKRITERIER

Kriterierne for denne vurdering er politisk besluttet i Region Sjælland og KKR-Sjælland. Kriterierne er også anvendt i deres fælles udspil "Sjælland baner vejen frem". Både kriterier og målemetoder er udformet med fokus på geografien Region Sjælland. Hvert potentielt stop for fjerntoget vurderes ud fra hvor godt det opfylder disse tre hovedkriterier, som hver især har et antal indikatorer og delkriterier:

- **Fælles regional betydning**

Kriteriet har fokus på stoppets betydning for hele Region Sjælland, ved at undersøge tilgængeligheden fra det øvrige Sjælland. Stop vil derfor vægtes højt, når mange indbyggere kan nå til fjerntogsforbindelsen enten med tog til nabostationen eller med bil. Der er to indikatorer.

- **Vækst og udvikling**

Kriteriet omhandler muligheden for at tiltrække ny arbejdskraft via grænsependling. Desuden belyses bosætningspotentialer ud fra rejsetidsgevinster til København, der ses på turismepotentialer fra Tyskland samt erhvervslivets tilgængelighed med tog via tog til Tyskland. I alt fire delkriterier.

- **Pendling og tilgængelighed**

Kriteriet belyser den forbedrede pendlingstid til København samt den trafikale efterspørgsel/forventede passagertal ved de mulige stop. Der er to indikatorer.

Kriterierne er emnemæssigt meget bredt defineret. Et kriterie som "Vækst og udvikling" kan defineres, måles og vurderes på mange flere måder. Derfor er det i størst muligt omfang søgt at beskrive opfyldelsen af kriteriet ved hjælp af kvantitative indikatorer. Det kan f.eks. være oplandsanalyser, der beskriver hvor mange mennesker, der kan nå en given station inden for et givet tidsrum eller antallet af turistattraktioner i den pågældende stationsby.

Kriterierne, definition af delkriterier og udformningen af indikatorerne er beskrevet i de følgende kapitler.

Vurderingsmetoden indeholder en vis risiko for dobbeltregning. Det er forsøgt undgået ved valg af indikatorer, men et mindre overlap vil ikke kunne undgås når det handler om tilgængelighed i form af kortere rejsetid og flere direkte togforbindelser. F.eks. påvirker kortere rejsetid pendlingsmulighederne til København, men samtidig også mulighederne for bosætning (der igen sin afhænger af muligheden for pendling til København).

Der er en geografisk dimension i hvert kriterie, hvor der er valgt at fokusere på rejsestrøm i en bestemt retning mod Danmark eller mod Tyskland.

Med fjerntoget er det muligt at rejse mod København (mod nord) eller mod Hamburg (mod syd). Analysen undersøger potentialer for udvikling langs en del af korridoren i (Region Sjælland), hvor togenes rejsemuligheder åbner op for forskellige udviklingsmuligheder, afhængigt af de anvendte vurderingskriterier. Det er forskelligt hvilken rejsestrøm, der er relevant i de enkelte kriterier. I nogle kriterier er det vigtigt at se på grænsependlere *fra Tyskland*, i andre kriterier er det pendlere *til København*.

Den prioriterede rejsestrøm og rejseretning for hvert kriterie er illustreret i Tabel 2-1.

Toget giver mulighed for at tyske turister kan komme til Danmark, men naturligvis kan danske turister også tage toget til Hamburg. Men det er retningen fra Tyskland, der er interessant for turismeerhvervet i Region Sjælland og derfor er det denne rejsestrøm, der fokuseret på i kriteriet "Vækst & Udvikling".

Tabel 2-1 Prioriteret rejsestrøm for hvert vurderingskriterie

Kriterie		Togretning		Forklaring
1	Regional tilgængelighed	↓	Mod Tyskland	Generel togtilgængelighed for hele regionen mod Tyskland
2a	Vækst og udvikling - Arbejdskraftpotentiale	↑	Fra Tyskland	Tyske arbejdstagere kan pendle til Danmark
2b	Vækst og udvikling - Turisme	↑	Fra Tyskland	Turister kan tage toget til Danmark
2c	Vækst og udvikling - Erhvervslivets tilgængelighed	↓	Mod Tyskland	Virksomheder i DK har adgang til tyske markeder
3	Pendling og tilgængelighed	↑	Mod København	Primært danskere, som kan pendle til København

3 TOGBETJENING 2035

I dette kapitel gennemgås forudsætningerne om den fremtidige togbetjening og rejsetider, som anvendes til at vurdere de 6 mulige stop i DK for fjerntoget København-Hamburg, se Figur 3-1. Der er mange forskellige alternativer for togbetjening (driftsoplæg), men det har ikke indgået i studiet at udvikle alternativet betjeningsmodeller. Det ville være for omfattende i forhold til undersøgelsens formål: Hvor bør fjerntoget standse i Region Sjælland?

Som nævnt foreligger der ikke færdige, officielle planer for togtrafikken over Femern Bælt eller opdaterede køreplanseksempler (per primo 2025), der omfatter alle persontog på strækningen. Fjerntogsforbindelsen til Hamburg er ikke en del af DSBs kontrakt med staten og der er ikke indgået en tysk-dansk trafikaftale for en regional togforbindelse over Femern.

Den valgte togbetjening til analysen er fastlagt i samarbejde med Region Sjælland, og SYSTRA har ud fra forskellige kilder skønnet de fremtidige rejsetider for hvert togsystem.



Figur 3-1 Stationer i korridoren København - Hamburg

3.1. STATSLIGE OG REGIONALE PLANER

Det nærmeste, man p.t. kommer en fælles dansk-tysk plan for togbetjening, er et studie fra 2018, hvor de tre infrastrukturforvaltere - Banedanmark, Femern A/S og DB InfraGo - udarbejdede et fælles køreplansforslag for strækningen København-Hamburg. Dette forslag er anvendt til at fastlægge rejsetider i 2035 sammen med køreplaner fra Trafikstyrelsens danske prognoser for 2035. Studiet er ved at blive opdateret under ledelse af Banedanmark, men forventes ikke færdig før udgangen af 2025. Nærværende studie kan bidrage til denne beslutningsproces.

Togbetjeningen i korridoren består af danske og tyske regionaltog på hver side, et nyt grænseoverskridende regionaltog, samt et fjerntog København-Hamburg, der vil blive drevet på kommercielle vilkår.

- **Den lokale danske regionaltogtrafik** er fastlagt i DSBs kontrakt 2024-32 med Transportministeriet. Kontrakten indeholder det hurtige regionaltog mellem København og Nykøbing F med stop i de store købstæder. Dette tog eksisterer allerede i dag som et vigtigt tog for pendlere til København og får kortere rejsetider frem til 2028. Med skift i Nykøbing F vil man kunne komme videre med et grænse-regionalt tog til Tyskland.
- **Det grænseoverskridende regionaltog** Nykøbing F - Lübeck er ikke besluttet endnu. Det grænseoverskridende regionaltog indgår som en ambition i samarbejdsaftalen mellem Region Sjælland og

delstatens Schleswig-Holstein. Det indgår ikke i DSBs kontrakt, men det danske transportministerium har aftaler om grænseoverskridende regionaltrafik med forskellige finansieringsmodeller for strækningen Tønder-Niebuß, Flensborg-Tinglev samt over Øresund. Togforbindelsen Nykøbing F-Lübeck har længe været en ambition i delstaten Schleswig-Holsteins trafikplan (LNVP2027), der udarbejdes af delstatens trafikselskab NAH.SH. Der mangler primo 2025 en aftale mellem en dansk trafik køber og den tyske part NAH.SH.

- **Fjerntoget København – Hamburg** antages at skulle drives på kommercielle vilkår, som det også er tilfældet i dag, hvor DSB driver toget til Hamburg i samarbejde med tyske DB. I nabolandene Sverige og Tyskland drives fjerntog med få undtagelser på kommercielle vilkår uden offentlig støtte, men i Danmark er fjerntog en del af statens kontrakt med DSB - med undtagelse af tog til udlandet. Derfor er det ikke Transportministeren, der fastsætter hvor fjerntoget til Hamburg skal standse, men den pågældende fjerntogsoperatør.

Mellem Stockholm og København kører SJ og Snälltåget i dag fjerntog på kommercielle vilkår. Togene kan ikke benyttes af pendlere med almindelige månedskort.

Det er åbent for alle togoperatører at søge om tilladelse til at køre fjerntog mellem København og Hamburg. Men da der kun er 5 år til forbindelsen åbner, vil det i praksis kun være de togoperatører, der råder over godkendt togmateriel, der er relevante. Både DSB og DB har allerede indkøbt togmateriel til trafik mellem Danmark og Tyskland.

3.2. FORUDSAT TOGBETJENING MED FEMERN-FORBINDELSEN

Analysen baseres på en togbetjening, der består af tre togsystemer i timesdrift:

- Et fjerntog København – Hamburg med 1 stop i Region Sjælland og Oldenburg station (Holstein)
- Et hurtigt regionaltog København-Nykøbing F med stop i Køge Nord, Ringsted, Næstved og Vordingborg
- Et grænseoverskridende regionaltog Nykøbing F - Lübeck med stop ved alle stationer til Haffkrug (ca 20 km nord for Lübeck).

Fjerntoget København-Hamburg er hovedfokus i denne analyse og et muligt stop på en af 6 stationer i Region Sjælland. Det er antaget, at dette tog også standser i Oldenburg (Holstein) af hensyn til pendlingsmuligheder. Hvis der er et "lokalt" stop i Region Sjælland er det også naturligt med et tilsvarende på den tyske side.

Oldenburg er hovedby og største by i Kreis Ostholstein. Selvom området i tysk sammenhæng er et udpræget landbrugs- og turistområde, bor der cirka 200.000 mennesker i Ostholstein; godt det dobbelte af indbyggertallet tilsammen i Lolland Kommune og Guldborgsund Kommune.

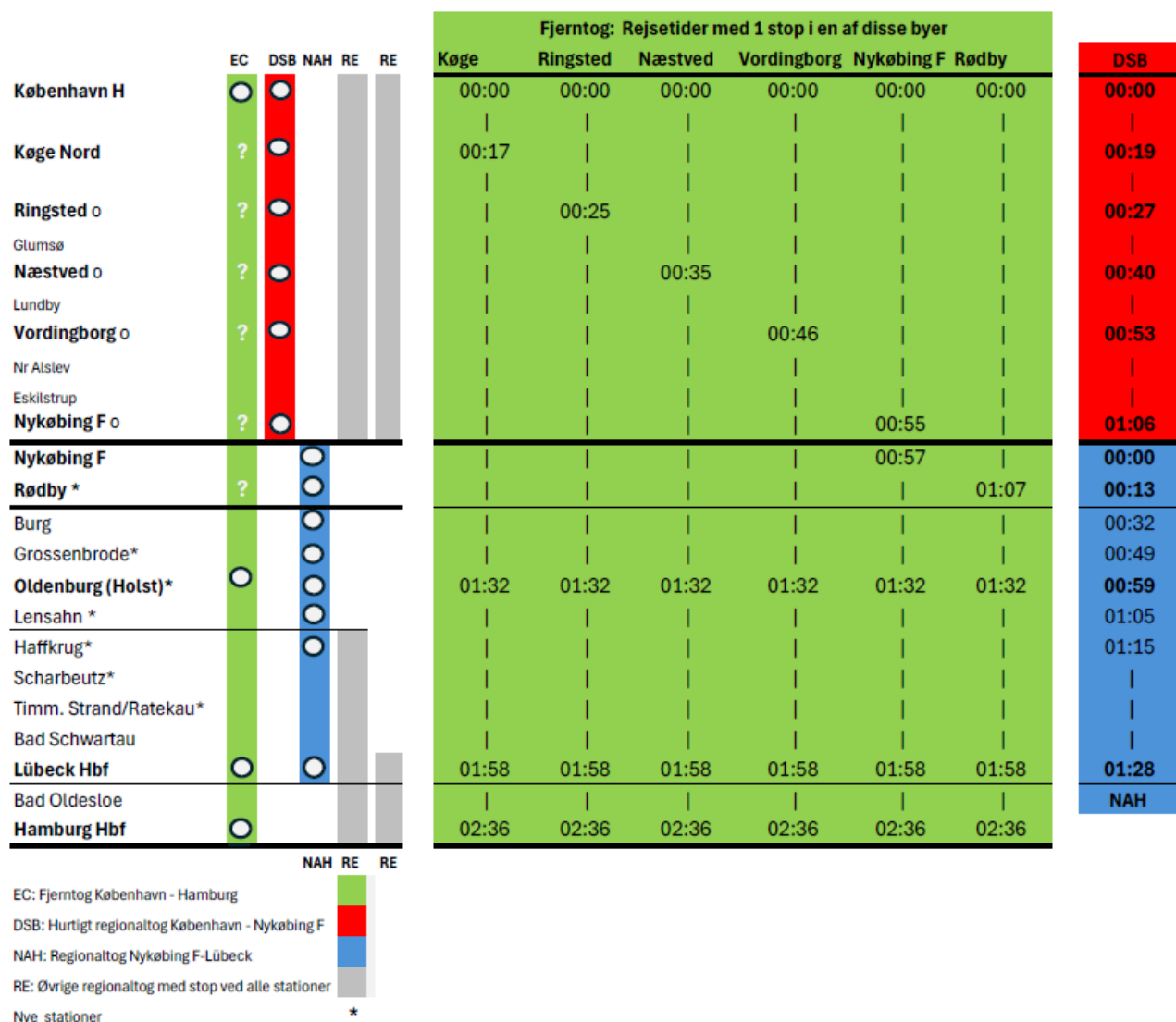
DSBs hurtige regionaltog København-Nykøbing F har eksisteret siden den nye bane til Ringsted blev åbnet og standser kun i de store købstæder. Rejsetiden bliver successivt reduceret i takt med afslutningen af Femern Landanlæg og den nye Storstrømsbro åbner i 2028. I DSBs kontrakt har dette tog endestation i Nykøbing F og ikke den nye Rødby Station. De bedre pendlingsmuligheder til København og bosætningsmuligheder opnås allerede nogle år inden Femern-forbindelsen åbner. Toget vil kun have to stop mere til København end fjerntoget fra Hamburg, så pendlingstiden til København vil blive næsten lige så kort som med fjerntoget.

Det grænseoverskridende regionaltog Nykøbing F - Lübeck forudsættes at standse på samtlige stationer mellem Nykøbing F og Haffkrug på den tyske side. Derefter springer det mellemstationerne mellem Haffkrug og Lübeck over. Disse stationer vil blive betjent af et tysk regionaltog mellem Neustadt og Lübeck, jævnfør delstatens trafikplan. Den nye linjeføring af den tyske strækning har betydet, at mange stationer bliver placeret udenfor byen, hvilket alt andet lige mindsker potentialet for togtrafik, men samtidig øger tilgængeligheden med bil fra oplandet ("Park and Ride").

Der forudsættes timesdrift på alle linjer, ellers er det ikke attraktivt for pendlere.

Det er i høj grad kombinationen af DSBs hurtige regionaltog og det grænseoverskridende regionaltog til Lübeck, der sikrer arbejdsmarkedstilgængeligheden med tog over Femern Bælt. Fjerntoget til Hamburg bidrager i nogle få rejserelationer til bedre pendlingsmuligheder, men er mest relevant for rejser til/fra Hamburg.

På basis af køreplansstudier fra Banedanmark-DB InfraGo-Femern A/S samt køreplaner fra Trafikstyrelsens trafikprognoser for 2030-35 er rejsetiderne for hver toglinje skønnet af SYSTRA. De fremgår af Figur 3-2.

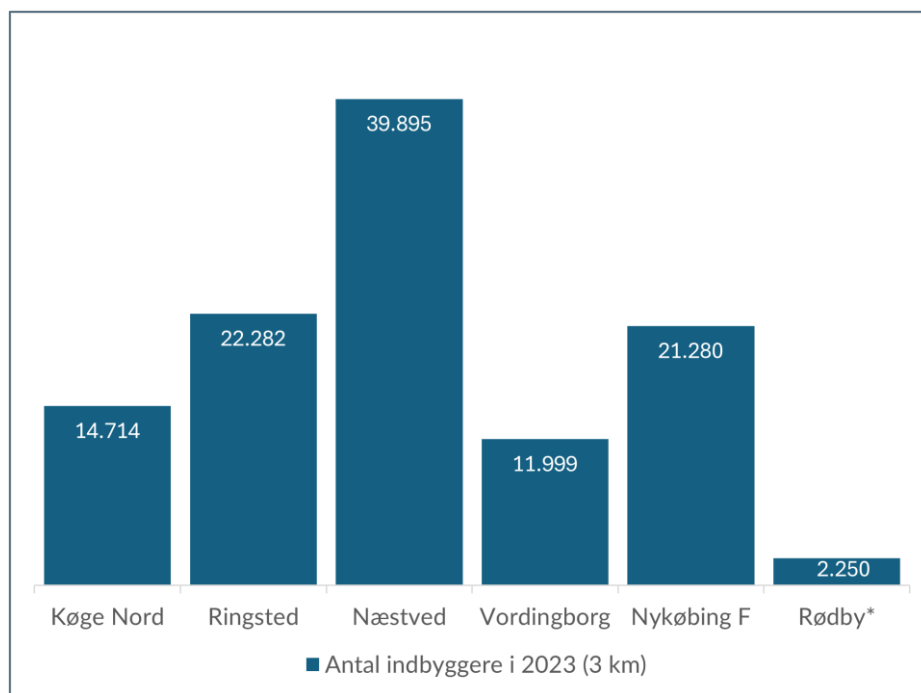


Figur 3-2 Skematisk oversigt over forudsat togbetjening efter Femern-forbindelsen

Tiderne for Ringsted, Næstved og Vordingborg er ankomsttider (angivet med "o"). For alle øvrige stationer viser Figur 3-2 afgangstider og der er regnet med 1 minuts ophold på stationer, hvor ikke andet er angivet.

4 KRITERIET FÆLLES REGIONAL BETYDNING

Kriteriet skal afspejle, hvor stor betydning et stop i en af de 6 stationsbyer har for resten af Region Sjælland. Det "bedste stop" er ikke nødvendigvis den by, hvor der er flest indbyggere, men den by hvor flest mulige indbyggere fra regionen når fjerntogsstoppet kan nå indenfor et vist tidsrum. Som det ses i Figur 4-1 er Næstved den største by fulgt af Ringsted. Ved en oplandsanalyse kan det derimod vurderes, hvor mange indbyggere i Region Sjælland, der kan nå fjerntogsstoppet indenfor rimelig tid og derfra tage toget til Tyskland.



Figur 4-1 Indbyggertal (2023) maks. 3 km fra stationen (*Ny station). Kilde: Trafikstyrelsen

Der er gennemført to oplandsanalyser, som er indikatorer for stoppets regionale betydning:

- Hvor mange indbyggere kan nå stationen med fjerntogsstop **med tog** indenfor 15 minutter fra en anden stationsby?
- Hvor mange indbyggere kan nå stationen med fjerntogsstop **med bil** indenfor 15 minutter?

Oplandsanalyserne screener hvor godt kriteriet er opfyldt. Analyserne er afgrænset til geografien Region Sjælland. Indbyggere på Fyn eller i Hovedstaden tælles ikke med, da dette studie specifikt handler om Region Sjællands tilgængelighed. Tidsgrænserne er fastsat pragmatisk.

For tog er det valgt at opgøre indbyggertallet i alle stationsbyer, der ligger maks. 15 minutters togrejse fra stationen med fjerntogsstop. Stationsbyerne er generelt de mest befolkningstætte dele af kommunerne, så det giver en god indikation. For bil er der valgt 15 minutters bilrejse fra stationen for at illustrere det umiddelbare opland til et fjerntogsstop uden at have overlap til nabobyen. Der vil kunne gennemføres analyser med andre tidsintervaller, men de valgte giver et godt billede af den samlede betydning for Region Sjælland af et stop.

Rejsetiderne i oplandsanalyserne for tog er baseret på de fremtidige køreplaner, som Trafikstyrelsen har anvendt til sine trafikprognoser. Rejsetiderne med bil er udarbejdet ved hjælp af en GIS-model. Til oplandsanalyserne bruges indbyggertallet indenfor en radius af 3 km fra stationen. Det kan afvige fra byens officielle indbyggertal i Danmarks Statistik. Rødby Station er endnu ikke åbnet.

4.1. TILGÆNGELIGHED MED TOG

På Figur 4-2 ses hvor langt man kan nå med tog fra en anden station indenfor 15 minutter til hver af de 6 byer, hvor fjerntoget kan standse. Standser fjerntoget f.eks. i Næstved vil man kunne komme til Næstved på maks. 15 minutter fra alle stationer afgrænset af Ringsted, Haslev og Vordingborg.

God tilgængelighed uanset hvor fjerntoget standser

Generelt er de fremtidige rejsetider mellem de 6 store byer så korte, at man vil kunne nå "nabobyen" på cirka 15 minutter med tog. Standser fjerntoget i "nabobyen" kræver det kun et togskifte og tilgængeligheden til Tyskland er stadig god.



Figur 4-2 Stationsbyer med maks. 15 minutter togrejsetid til station med muligt fjernogsstop

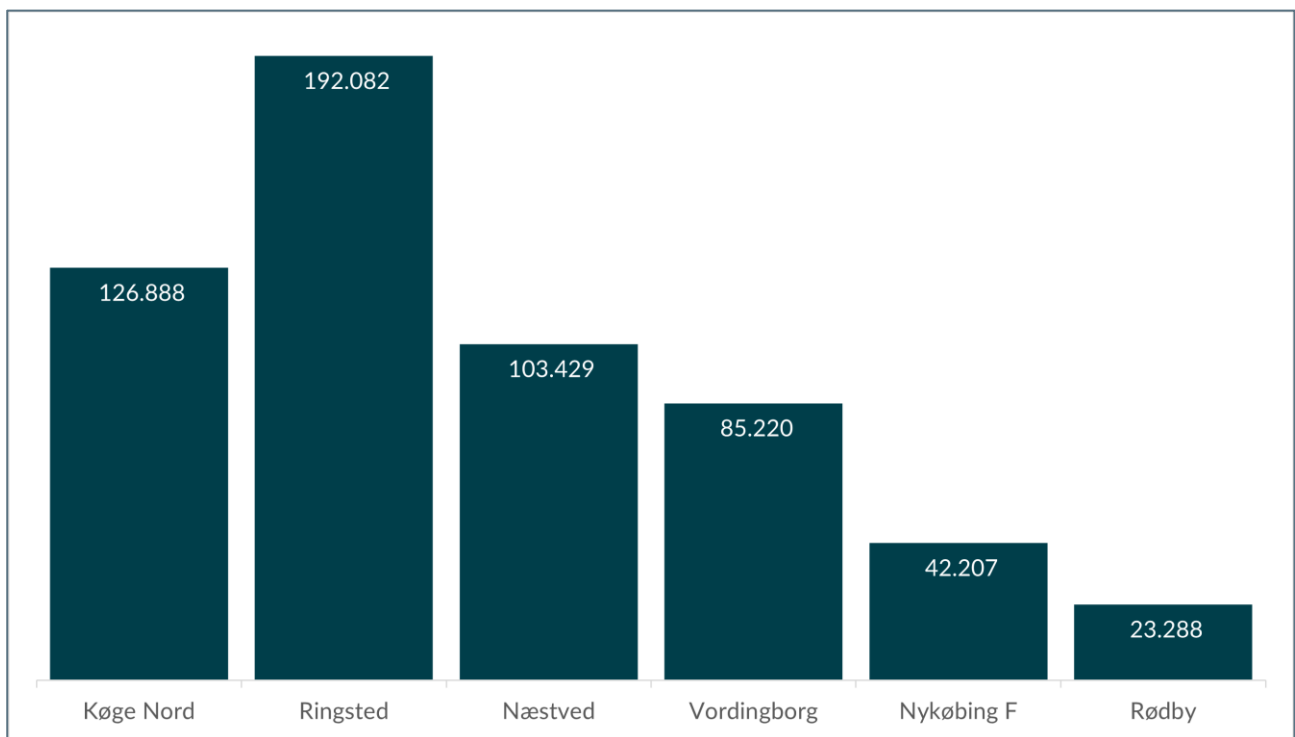
Indbyggertallet beregnes i 3 km cirkulær afstand (ikke den faktiske vejafstand) fra hver station. Befolkningen er beregnet ud fra det gennemsnitlige antal personer pr. husstand i den respektive kommune. I beregningerne er der taget højde for, at nogle stationer har delvist samme opland, hvis de ligger tættere på hinanden end 6

km, f.eks. Ølby og Køge Nord. Tilbringertiden til den første station indgår ikke i nogle af beregningerne, indikatoren er baseret på rejsetid station-station.

En oplandsanalyse tager ikke hensyn til at togrejsende helst vil rejse "fremad", dvs. undgå at rejse i modsat retning af rejsemålet for at skifte til et tog, der senere kører igennem den by man er afrejst fra. Hvis fjerntoget f.eks. standser i Vordingborg, vil en rejsende fra Nykøbing F skulle tage til Vordingborg og rejser "baglæns" mod Tyskland. Ved oplandsberegninger på maks. 15 minutter har dette fænomen mindre betydning.

Både Køge Nord og Rødby er eksternt beliggende stationer udenfor bycentrum og har relativt få indbyggere tæt på stationen. Oplandsanalysen af de to stationer er mere følsom for om der vælges 1, 2 eller 3 kilometers radius fra stationen. De øvrige stationer er beliggende i centrum af byen med sammenlignelig befolkningstæthed. Sammenligningen er derfor ikke så følsom for valg af afstand fra stationen i en oplandsanalyse. I denne analyse er der valgt en radius på 3 km fra stationen for at gøre oplandsanalyserne sammenlignelige for de 6 stationer.

Oplandsanalysen for tog er vist i Figur 4-3. Figuren viser antal indbyggere, der kan nå til fjerntogsstoppet på maks. 15 minutter med tog. Det ses tydeligt, at Ringsted og Køge Nord har det største opland. Ringsted scorer højt pga. sin centrale placering i forhold til de øvrige byer i regionen, selvom indbyggertallet i Ringsted er mindre end nogle af de andre byer. For Køge Nord gælder desuden det særlige, at der er direkte S-tog til de befolkningstætte dele af Køge Bugt byfingeren. Som forventet scorer Rødby lavest på dette kriterie.



Figur 4-3 Befolkning (opl. 3 km) med maks. 15 minutters togrejsetid til muligt fjerntogsstop

I Figur 4-3 er medregnet indbyggertallet i den by, hvor fjerntoget standser. Dvs. indbyggertallet i f.eks. Ringsted indgår i beregningen af Ringsteds opland. Som eksempel er oplandsberegningen for Ringsted vist Tabel 4-1.

Beregningerne er også gennemført uden at medregne byens indbyggertal og det ændrer ikke rækkefølgen af, hvilke stationer, der har størst opland.

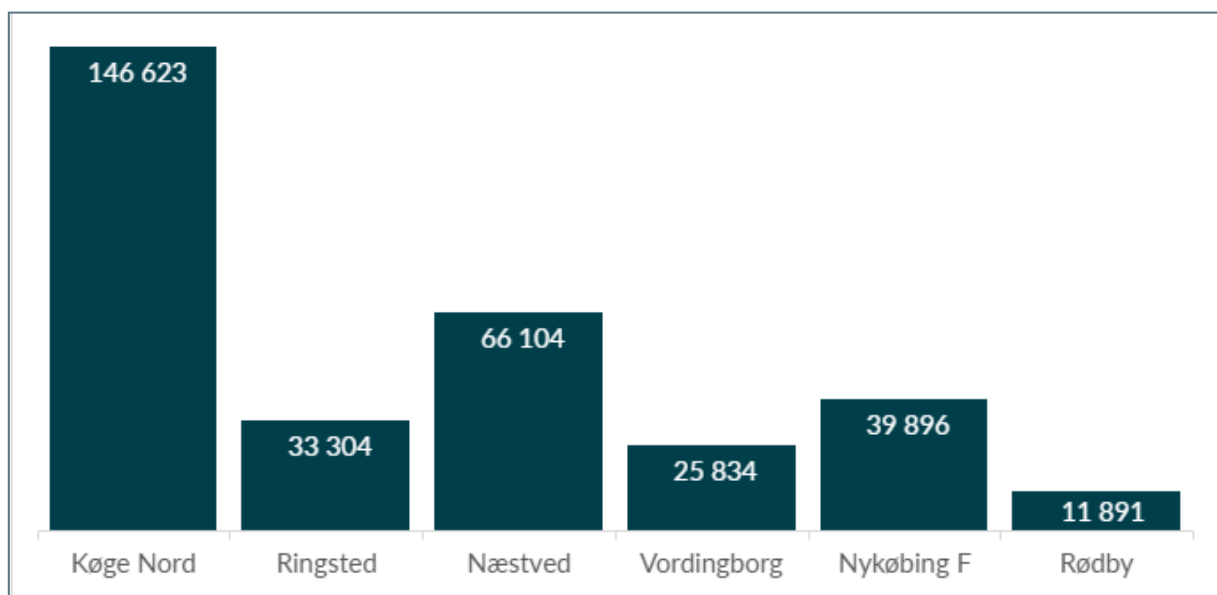
Tabel 4-1 Indbyggere i stationsbyer med maks. 15 minutters togrejsetid til Ringsted

Stationsby	Indbyggertal. Opland 3 km
Ringsted	23.358
Roskilde	49.465
Viby Sjælland	5.052
Borup	5.683
Køge Nord	14.918
Glumsø	2.832
Næstved	43.495
Sorø	10.121
Slagelse	37.158
I alt	192.082

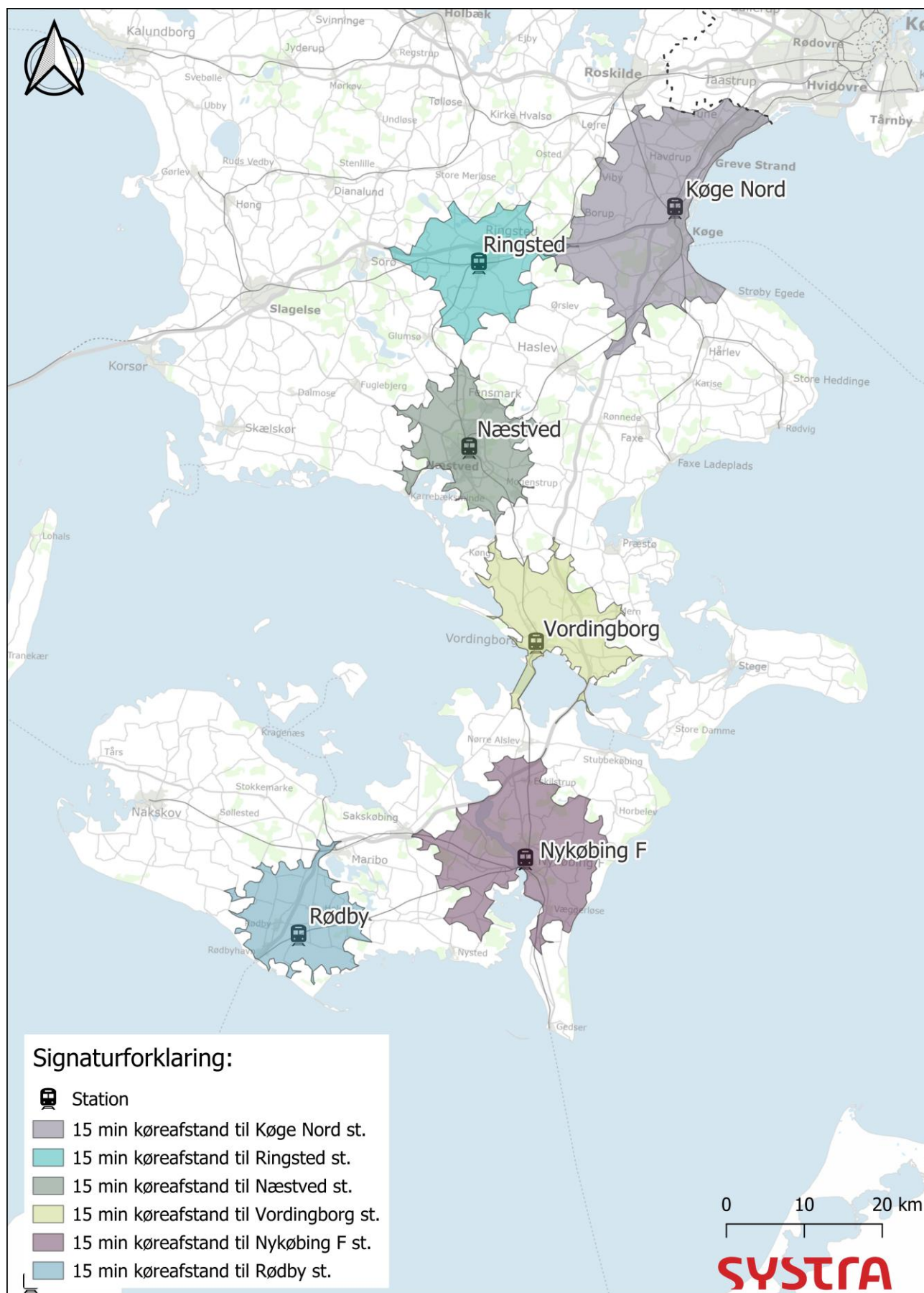
4.2. TILGÆNGELIGHED MED BIL

På tilsvarende måde er der gennemført en oplandsanalyse for med 15 minutters køretid med bil til station. Oplandsanalysen er baseret på vejforbindelse, vejtype og husstandenes geografisk placering i relation til hver station (se Figur 4-5). Analyser viser hvor mange husstande, der er placeret indenfor i 15 minutters køreafstand til hver station. Befolkning i oplandet er beregnet med brug af Danmarks Statistiks data af gennemsnitligt antal af personer i husstand i hver kommune.

Beregnet befolkning i 15 minutters køreafstand til hver station præsenteres i Figur 4-4. Her er det Køge Nord og Næstved, som scorer bedst. Køge Nord er meget tæt på de befolkningstunge kommuner i Køgebugt byfingeren og stationen ligger eksternt direkte op til motorvejen. For Næstved skyldes det, at den er bymæssigt størst.



Figur 4-4 Befolkning med maks. 15 minutters bilrejsetid til muligt fjernogsstop



Figur 4-5 Maks. 15 minutters rejsetid med bil til nærmeste mulige fjernogsstop

Sammenfatning af kriteriet Regional betydning

- Ringsted er det fjerntogstop, som flest indbyggere i Region Sjælland kan nå med tog. Ser man på biltilgængeligheden er det stoppet i Køge Nord, der nås af flest.

5 KRITERIE VÆKST OG UDVIKLING

Kriteriet Vækst og Udvikling består af tre delkriterier:

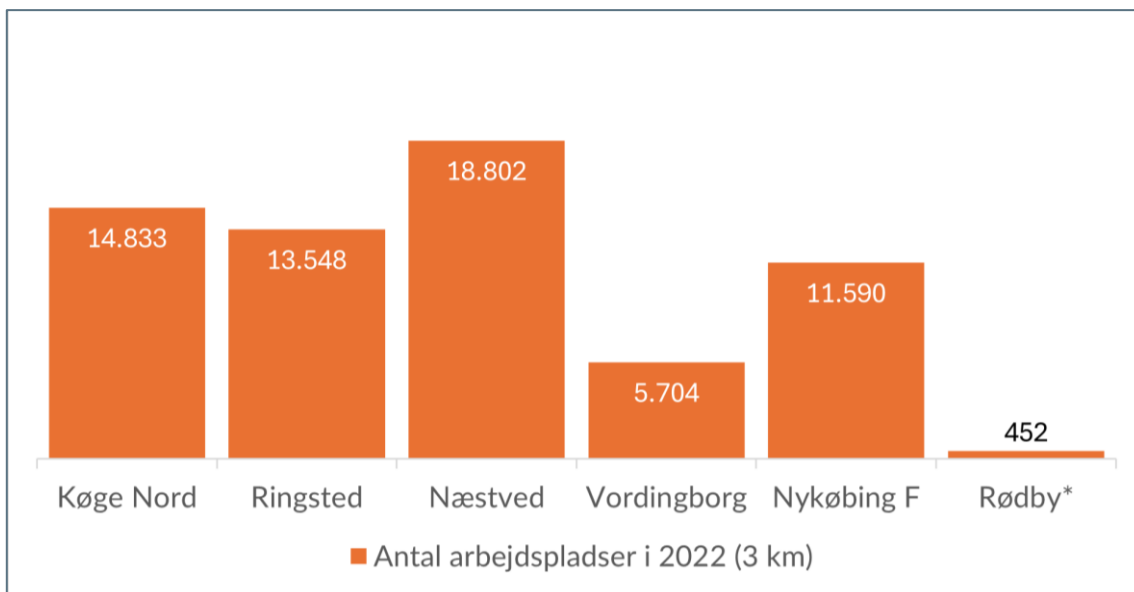
- Arbejdskraftspotentiale (fra Tyskland)
- Turisme (fra Tyskland)
- Erhvervslivets tilgængelighed (til Tyskland)

5.1. DELKRITERIE ARBEJDSKRAFTPOTENTIALE

Dette delkriterie under Vækst & Udvikling fokuserer på arbejdskraftpotentialet fra Tyskland, der kan pendle med tog til Danmark. Som indikator er der valgt at opgøre hvor stor en befolkningsmængde i de berørte stationsbyer i Tyskland, der kan pendle til en sjællandsk by på maks. 60 minutter fra station til station med fjerntoget. Delkriteriet svarer på spørgsmålet "Hvor bør fjerntoget standse for at give det største arbejdskraftspotentiale fra Tyskland?"

60 minutter er lang tid at pendle, men erfaringerne fra Øresund viser, at grænsependlere er villige til at rejse længere, antagelig fordi de ansatte ofte har en speciel kompetence eller arbejder i særlige brancher. Den reelle pendlingstid dør-dør vil være længere end 60 minutter, og pendling med tog er primært attraktivt til de sjællandske stationsbyer, der har mange arbejdspladser i nærheden af stationen. Vurderingen bør derfor tage hensyn til omfanget af arbejdspladser i nærheden af en fjerntogsstation.

Som nævnt er Køge Nord og Rødby Station eksternt beliggende stationer, der i dag ikke har noget særlig koncentration af arbejdspladser tæt på stationen. Antallet af arbejdspladser fremgår af Figur 5-1. Køge Nord får et relativt højt antal grundet nærheden til arbejdspladserne ved Ølby station, men antallet af arbejdspladser i nærheden af den nye Rødby station er meget lavt (der er cirka 3 km til Rødby by, cirka 5 km til Rødbyhavn og cirka 4 km til Holeby).



Figur 5-1 Antal arbejdspladser (2022) maks. 3 km fra station (*Ny station). Kilde Trafikstyrelsen

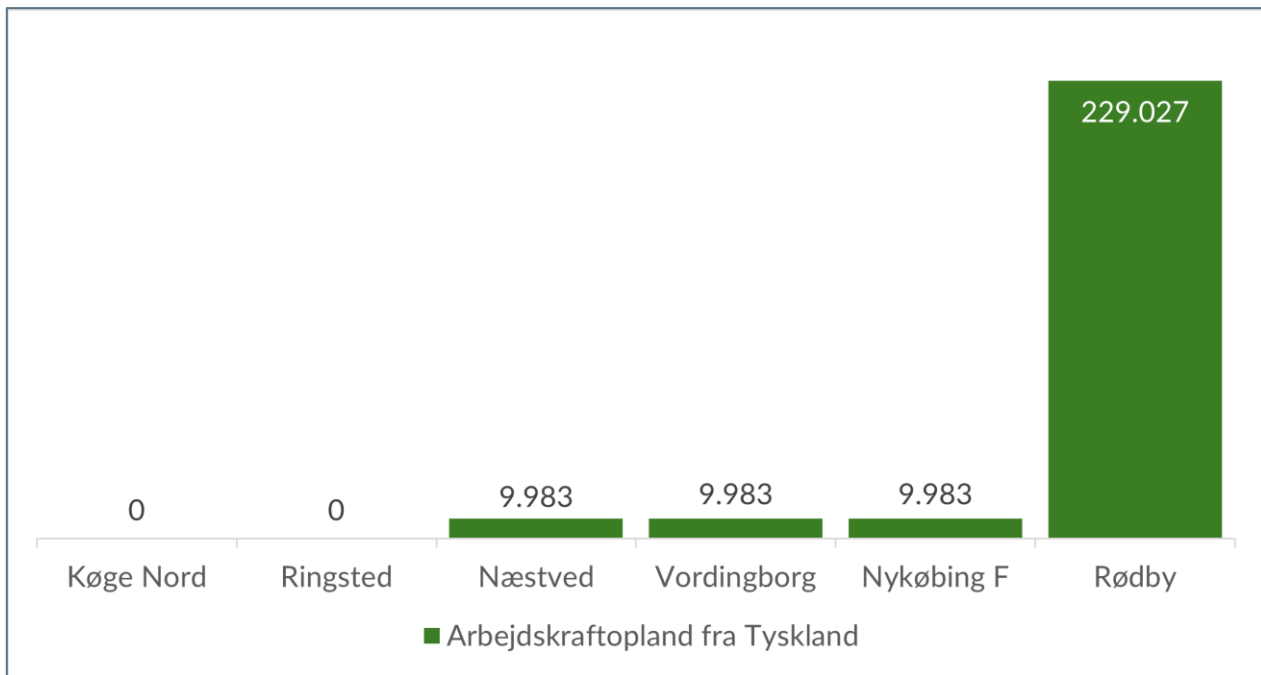
De potentielle pendlingstider med fjerntoget fremgår af Tabel 5-1.

Tabel 5-1 Pendlingstider med fjerntog (grøn markering, maks. 60 minutter) og indbyggertal (2023)

Rejsetider (min) fra: / til:	Rødby*	Nykøbing F	Vording- borg	Næstved	Ringsted	Køge Nord	Indbyggere
Burg							13.218
Großenbrode*							2.228
Oldenburg (Holst)*	25	35	46	57			9.983
Lensahn *							5.121
Haffkrug *							1.745
Scharbeutz *							9.862
Timmendorfer Str*							8.690
Bad Schwartau							20.169
Lübeck Hbf	51						219.044

* = ny ekstern stationsplacering

Arbejdskraftoplandet målt i antal indbyggere i de tyske byer, der kan pendle med fjerntog på maks. 60 minutter fremgår af Figur 5-2.



Figur 5-2 Arbejdskraftopland fra Tyskland med pendlingstid maks. 60 minutter til dansk station

Oplandsanalysen viser, at Rødby har det største arbejdskraftpotentiale fulgt af Nykøbing F, Vordingborg og Næstved. Resultatet for både Rødby og Næstved skyldes pendlingstider, der er ganske tæt på grænsen 60 minutter. Næstved vil med fjerntogsstop få en pendlingstid fra Oldenburg (Holstein) på 57 minutter, mens Rødbys store opland alene skyldes pendlingstid på 51 minutter fra Lübeck. Uden muligheden for at pendle fra Lübeck ville arbejdskraftoplandet i Rødby være det samme som Nykøbing F, Vordingborg og Næstved. Ved vurdering af de enkelte stationer indgår også hvor mange arbejdspladser, der i nærheden af stationen.

Det har stor betydning om man vælger 60, 45 eller 30 minutters grænse for den beregning, der er vist i Figur 5-2. Som forventeligt er afstanden fra Tyskland til Ringsted og Køge Nord for stor til, at det er attraktivt at pendle for de fleste, men det vil være attraktivt for nogle grupper med specielle kompetencer, der ikke behøver at være fysisk på arbejdspladsen hver dag.

Oplandsanalysen er valgt for at indikere arbejdskraftoplandet. Dette er en god indikator for pendlingspotentialet og tilstrækkeligt til formålet med denne analyse. En transportmodel ville kunne tage hensyn til den faktiske pendlingstid, men en sådan model er endnu ikke udviklet til dette formål (se også kapitel 6).

Delkriteriet fokuserer på pendling fra Tyskland som erfaringsmæssigt er den dominerende pendlingsretning, men det er naturligvis også muligt at pendle den anden vej. Aktuelle tal fra Region Sønderjylland – Schleswig viser, at der er cirka 12.000 pendlere mod Danmark og cirka 600 mod Tyskland. En lignende fordeling af retning må forventes via Femern Bælt. Det er værd at bemærke, at det modsat Femern Bælt er gratis at krydse landegrænsen i Sønderjylland i bil. Alt andet lige betyder det, at toget vil spille en større rolle for pendling til Region Sjælland end i Sønderjylland

5.2. DELKRITERIE TURISME

Delkriterie turisme handler om muligheden for at tiltrække turister til de mange attraktioner der findes på Sjælland – i denne sammenhæng er fokus turister, der ankommer med tog fra Tyskland. Det er især oplagt for 1-dagture og weekendrejser. Det er i sig selv en særlige målgruppe, men med millionbyen Hamburg mindre end 3 timer væk er potentialet stort. Togforbindelsen kan også have betydning for sommerhusgæster, men

rejsetidsbesparelsen ved rejse til og fra destinationen er ikke så afgørende ved en uges ferie. Sommerhusgæster er typisk familier på ferie, og bilen er hovedtransportmidlet. Delkriteriet svarer på spørgsmålet: "Hvor bør fjerntoget standse, fordi det netop her kan bidrage til vækst i turismebranchen?"

Turisme er et bredt begreb der dækker over unikke naturoplevelser (som f.eks. Møns Klint og Stevns Klint, der er på UNESCOs verdensarvsliste), museumsbesøg eller oplevelseslande, hotel og wellness ophold eller ferie i sommerhus, hytteby eller camping. Hver af disse målgrupper har sine præferencer og er meget forskellige med hensyn til alder og foretrukket transportmiddel. Turister med tog vil være mest attraktivt, hvis destinationen findes i den by, hvor stationen befinder sig. Men mange af destinationerne i Region Sjælland kan dog nås med bus fra en station.

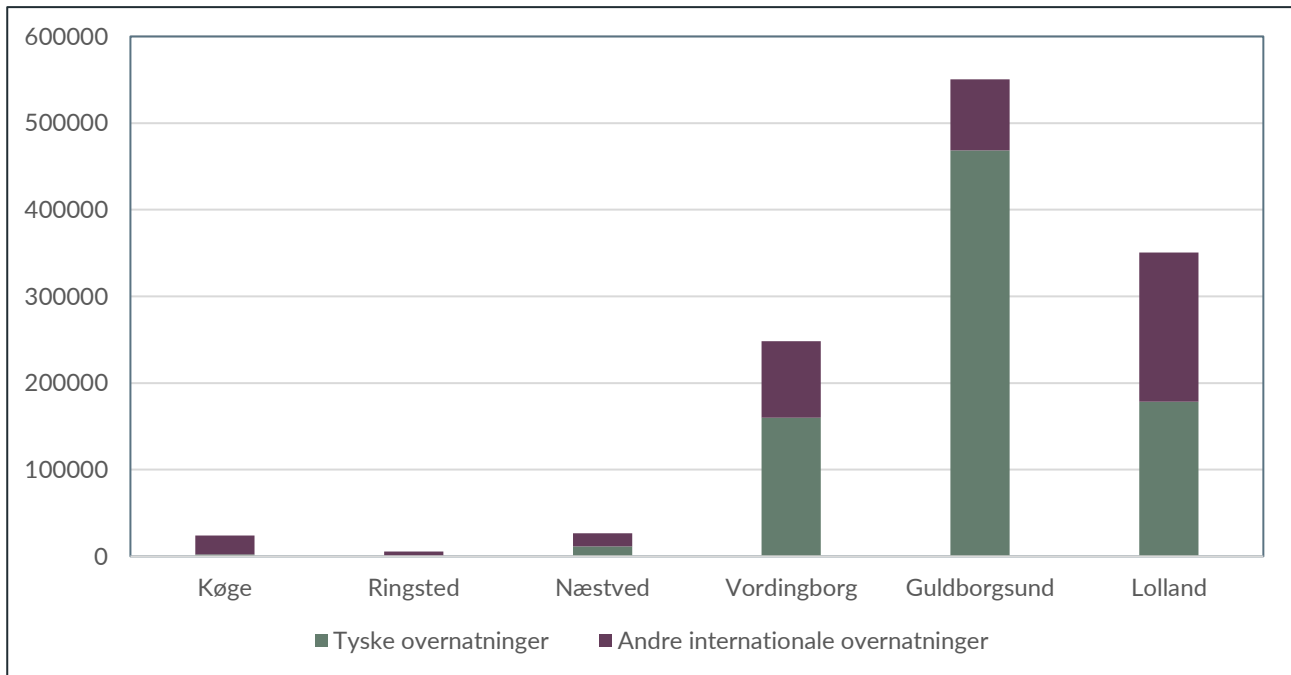
Delkriteriet vurderes ud fra to indikatorer. Dels den største turistattraktion i hver kommune, dels turismens betydning for beskæftigelsen. Den turistattraktion, som har flest besøgende i hver kommune, er vist i Tabel 5-2. I hver kommune er der flere attraktioner end hvad denne analyse indeholder, herunder shopping muligheder, restauranter og andre kulturelle oplevelser, som alle bidrager til at gøre hver kommune unik og på samme måde attraktiv for turister med forskellige rejseformål. Kommunerne har udpeget deres 5 vigtige attraktioner som fremgår af Bilag B. Det er ikke muligt at få en detaljeret fordeling af tyske turister ud fra eksisterende statistikker, men turistattraktionerne anses værende vigtige destinationer for både danskere, tyskere og internationale turister. Andelen af tyske turister må forventes at stige med de bedre trafikforbindelser.

Tabel 5-2 Turistattraktion med flest besøgende. Kilde: Kommunerne

Kommune	Turistattraktion	Antal besøgende	Sæson	Afstand fra fjerntogsstation	Gåafstand fra nærmeste stoppested
Køge	Køge bymidte	<300.000	Hele året	7,7 km	Mindre end 500 m
Ringsted	Sporvejsmuseet	23.852	Halvårlig	14,8 km	Mindre end 500 m
Næstved	Skovtårnet (Camp Adventure)	400.000	Helårlig	9,6 km	1,1 km
Vordingborg	Geocenter Møns Klint	396.000	Helårlig	49,1 km	6,3 km
Guldborgsund	Pangea Park	100.000	Halvårlig	1,2 km	Mindre end 500 m
Lolland	Lalandia Aquadome	530.000	Helårlig	6,7 km	Mindre end 500 m

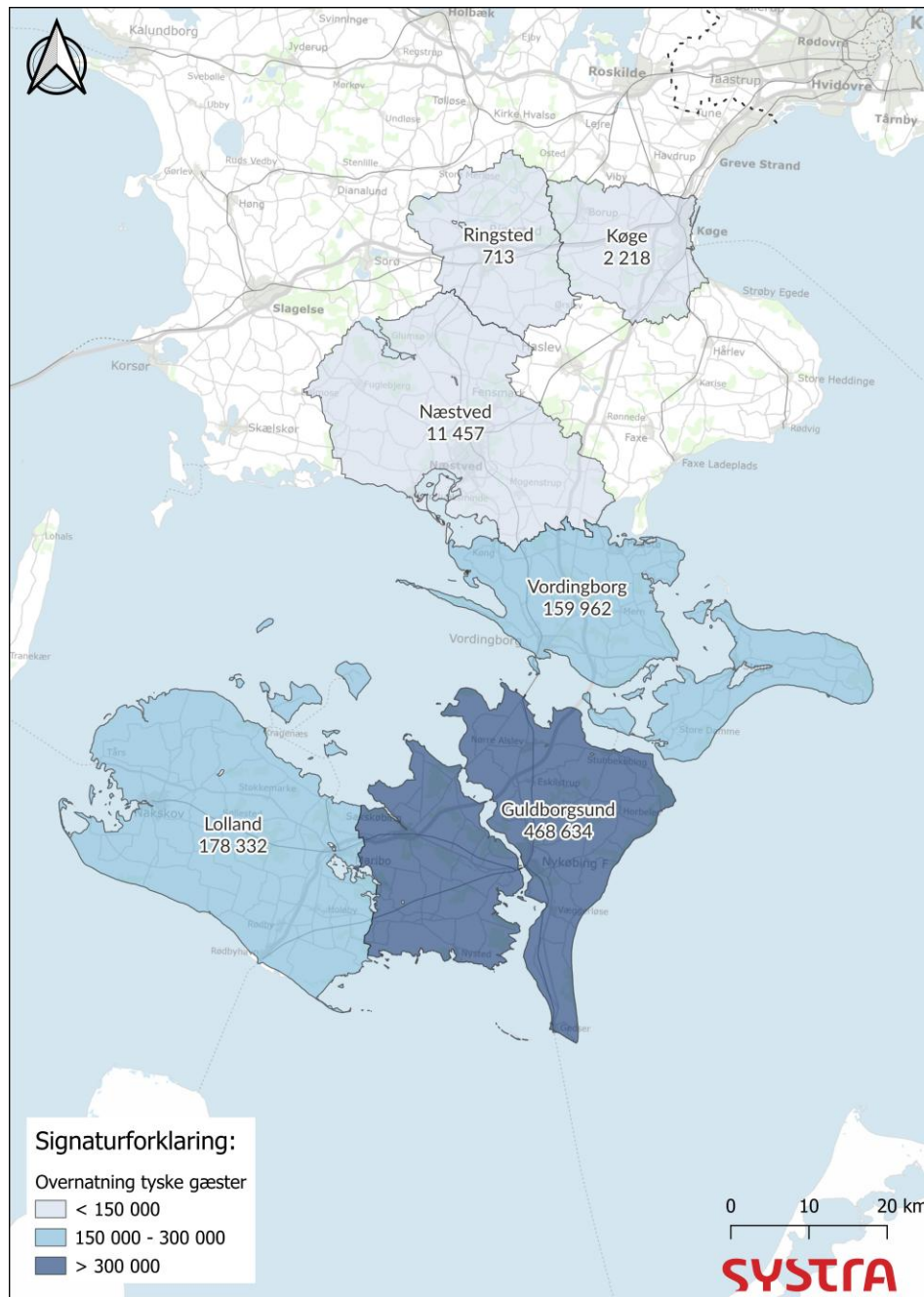
Med en enkelt undtagelse ligger ingen af hovedseværdighederne i nærheden af en station med et potentielt fjerntogsstop, men de fleste kan nås med bus. De kan gøres mere tilgængelige ved at kommunerne de kommende år udarbejder rejseinformation på tysk for topseværdighederne, som forberedelse til Femern-forbindelsens åbning.

Figur 5-4 illustrerer, hvordan de tyske overnatninger fordeler sig på kommunerne. Guldborgsund er den fortrukne destination for tyske turister, fulgt af Lolland og Vordingborg. Derimod er Næstved, Ringsted og Køge generelt ikke byer hvor tyskere turister overnatter. Det samme mønster tegner sig for øvrige internationale turister. Fordeling mellem tyske og andre internationale turisternes overnatningsmønstre kan ses på Figur 5-3.



Figur 5-3 Tyske turisters overnatninger 2024 (udvalgte data). Kilde: VisitDenmark

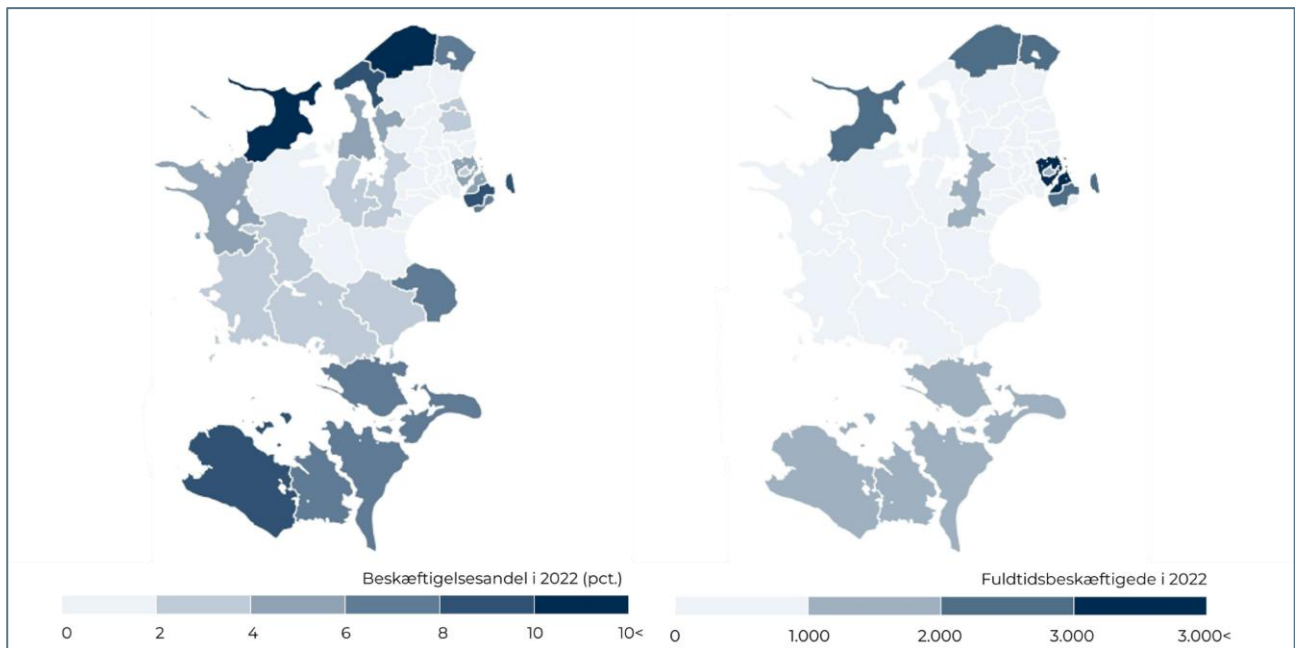
Cirka to tredjedele af alle udenlandske overnatninger i de 6 kommuner er personer fra Tyskland.



Figur 5-4 Tyske turisters geografiske fordeling, overnatninger 2024. Kilde: VisitDenmark

Turismen har betydning for den samfundsøkonomiske udvikling gennem blandt andet beskæftigelse. Turismens samlede beskæftigelse fremgår af Figur 5-5 og er den anden indikator ved vurderingen af fjernogstop-pet.

Turismens samlede beskæftigelse fordeler sig på; overnatninger, restauranter, transport, rejseservice kultur og forlystelser. Den gennemsnitlige beskæftigelse for Guldborgsund, Vordingborg og Lolland kommuner var mellem 1000 til 2000 fuldtidsjob i 2000. Dette er lavere for Næstved, Ringsted og Køge med 0-1000 fuldtidsansatte. Beskæftigelsesandelen viser hvor stor en effekt turismen har på den samlede beskæftigelse i kommunerne. Turismen havde størst betydning for Lolland Kommune, med 8-10 % beskæftigelsesandel, herefter Guldborgsund og Vordingborg. Næstved, Ringsted og Køge har den mindste beskæftigelsesandel med 2-4 %. Turismen viser således sin brede jobskabelse for erhvervslivet i kommunerne, i det der skabes stedbundne arbejdspladser i mange brancher til glæde for både lokale borgere og turister.



Figur 5-5 Beskæftigelsen i turismebranchen, totalt og som andel af arbejdsstyrken 2024. Kilde: VisitDenmark

Summering:

På basis af denne meget overordnede kortlægning kan man gøre disse observationer:

- Køge kommune har mange besøgende, men tiltrækker ikke så mange overnattende internationale eller tyske turister, og turismens økonomiske effekt er begrænset.
- Ringsted har umiddelbart ikke så stor turisme og tiltrækker få overnattende udenlandske turister.
- Næstved tiltrækker en stor mængde besøgende men tilgængeligheden med offentlig trafik er ikke så god til kommunes største turistattraktion Skovtårnet (som ligger i Faxe Kommune tæt på kommunegrænsen.)
- Vordingborg tiltrækker mange tyske og internationale turister og turismens økonomiske betydning er stor.
- Guldborgsund tiltrækker flest tyske turister og har et stort antal internationale overnatninger. Turismens økonomiske effekt er også betydelig og tilgængeligheden er god.
- Lolland tiltrækker mange internationale og tyske turister, og turismen har en stor økonomisk betydning.

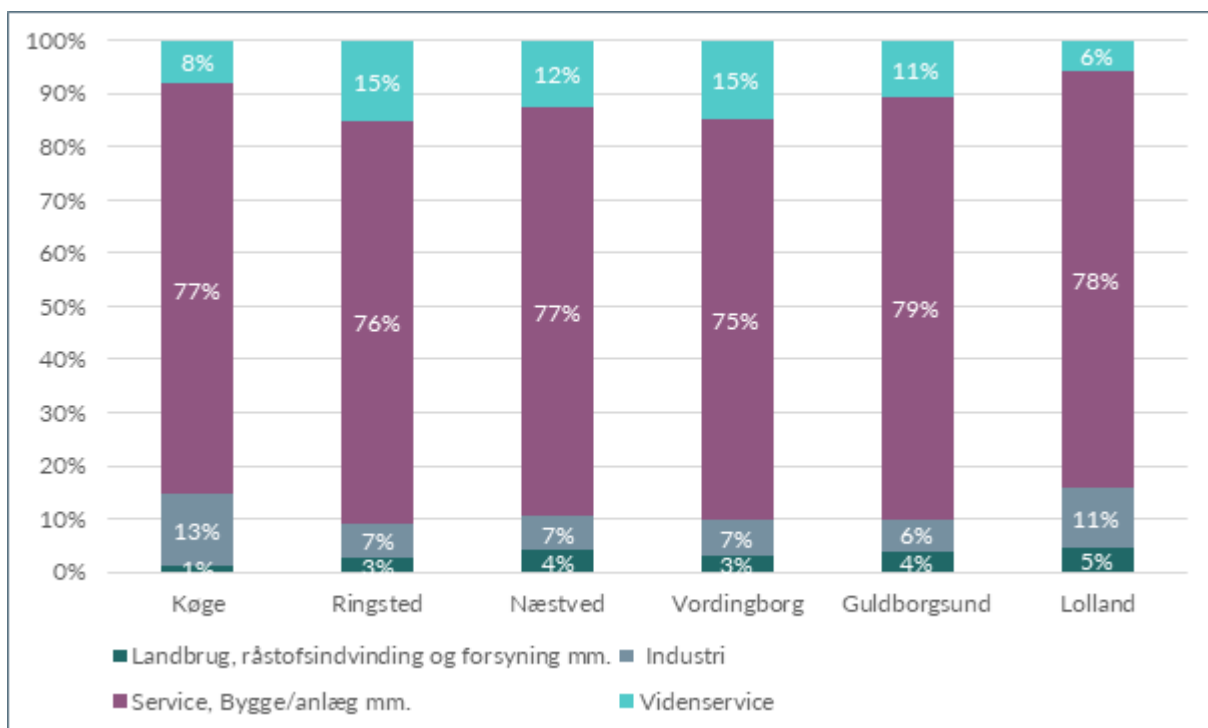
Et stop for fjerntoget i Rødby, Nykøbing F eller Vordingborg kan derfor forventes at have størst effekt på turismen. Turismen fra Tyskland har markant større betydning i disse tre kommuner end Næstved, Ringsted og Køge. Nykøbing F (Guldborgsund) har langt det fleste antal overnattende tyske gæster i dag.

5.3. DELKRITERIE ERHVERVSLIVETS TILGÆNGELIGHED

Dette delkriterie beskriver, hvordan virksomheder får lettere adgang til det store tyske marked, primært Hamburg området (forretningsrejser) og hvordan et stop for fjerntoget kan gøre erhvervsrejser lettere. Erhvervslivets mulighed for at tiltrække arbejdskraft er behandlet i et andet kriterie.

Værdien af den direkte forbindelse afhænger dog af, hvor internationalt orienteret virksomhederne er i den berørte by/kommune og hvilke brancher, der findes lokalt. Der er ingen entydig sammenhæng mellem branche og mængden af erhvervsrejser, men det er en almindelig antagelse at vidensservice har et større behov for forretningsmøder i Tyskland end f.eks. landbrug og offentlig service. Fordelingen mellem brancher kan variere meget mellem kommuner og dermed indirekte behovet for adgang til Tyskland med tog.

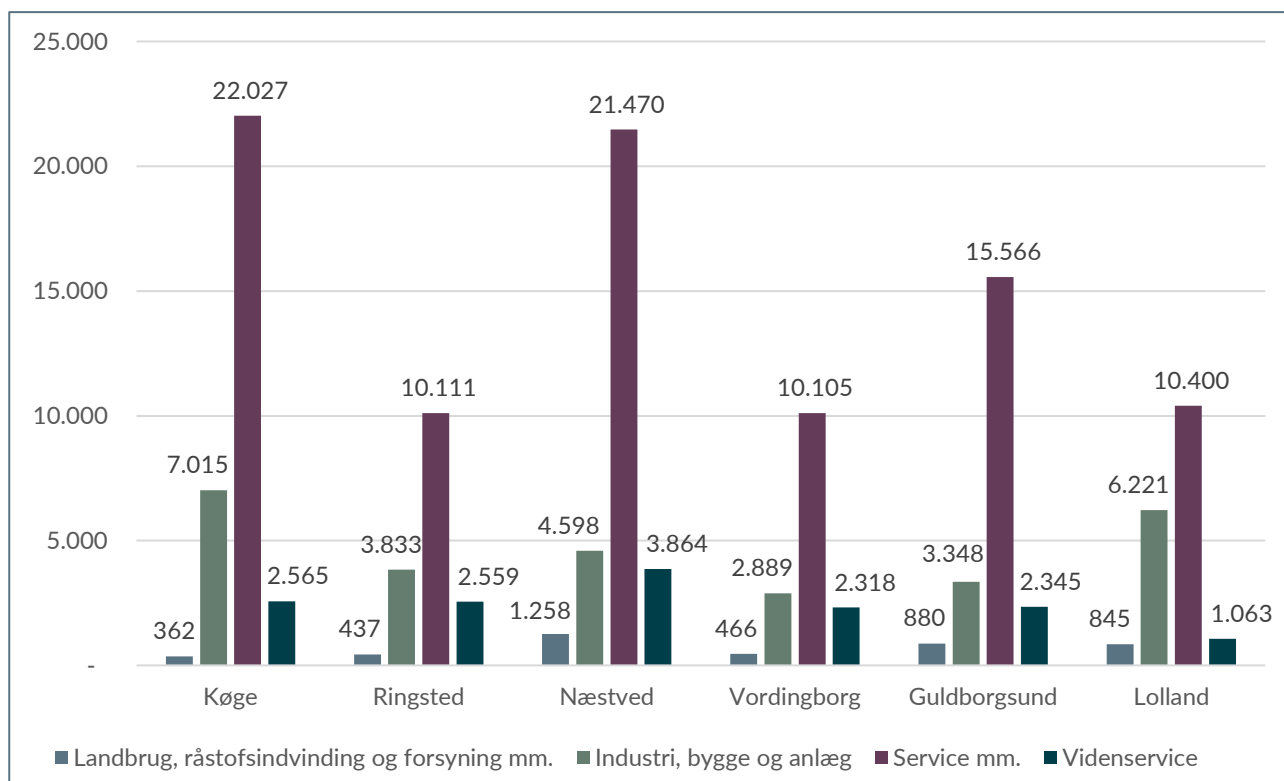
For at belyse delkriteriet, er antallet af lønmodtagere opgjort efter branchetype i virksomheder ved hjælp af data fra Erhvervshus Sjælland (CVR-registeret). Resultatet er vist i figur 5-6, der viser den relative fordeling af lønmodtagere på 4 hovedbrancher.



Figur 5-6 Lønmodtageres procentvise fordeling på fire kategorier. Kilde: Erhvervshus Sjælland (CVR), SYSTRA beregninger

Andelen af vidensservice (der antages at have størst behov for erhvervsrejser) er relativt ens fordelt i kommunerne. Kun Lolland og Køge er lidt mindre.

Det absolutte antal lønmodtagere i hver kommune fremgår af Figur 5-7. Her ses det at antallet af lønmodtagere i vidensservice er størst i Næstved fulgt af Ringsted og Køge. Forskellene til Vordingborg og Nykøbing F (Guldborgsund) er dog små.



Figur 5-7 Antal lønmodtagere pr. branche og kommune. Kilde: Erhvervsus Sjælland. SYSTRA beregninger.

Delkriteriet Erhvervsliv tilgængelig peger ikke tydeligt på, hvilket by der bør have fjernogsstop ud fra erhvervslivets sammensætning. Næstved har flest beskæftigede indenfor videnservice, men forskellen til Ringsted, Guldborgsund og Vordingborg er ikke stor.

Hvis der ikke er stop med fjernetoget og man i stedet skal tage regionaltoget til nærmeste by, så vil rejsetiden til Hamburg alligevel være markant mindre end i dag også for de byer, der ligger længst væk (Ringsted og Køge). Så erhvervslivet i alle kommuner får en markant bedre tilgængelighed til Tyskland uanset om de har et fjernogsstop eller ej. I Tabel 5-3 fremgår den forventede rejsetid med fjerntog til Hamburg, hvis det stopper ved den nævnte station. Hver station er vist i en kolonne for sig, for at understrege at rejsetiden kun gælder såfremt fjernetoget standser i den pågældende by.

Tabel 5-3 Rejsetid til metropolen Hamburg fra udvalgte stationer. Kilde: SYSTRA beregninger

Rejsetid til Hamburg med stop på fjerntog						
Køge Nord	2:20					
Ringsted		2:10				
Næstved			2:00			
Vordingborg				1:49		
Nykøbing F					1:39	
Rødby						1:28

Sammenfatning af kriteriet Vækst & Udvikling

- De 3 delkriterier er forskellige i sin natur og omfatter ikke den samme rejsestrøm. Nogle er rettet mod Tyskland, andre fra Tyskland. Forskellene mellem stationerne er generelt små. Delkriterie arbejdskraftopland peger på Nykøbing F og Næstved; delkriterie turisme peger på et stop i Nykøbing F eller Rødby, mens delkriterie erhvervslivets tilgængelighed peger på Næstved og derefter Køge Nord og Ringsted

6 KRITERIE PENDLING OG TILGÆNGELIGHED

I dette kriterie vurderes fjernogsstoppets betydning ud fra to indikatorer:

- Fjernogsstoppets betydning for pendlingsmuligheder med tog til/fra København
- Fjernogsstoppets betydning for passagertallet.

Det første afspejler nytten for kommunerne og dets pendlende indbyggere, det andet er en indikator for togoperatøren. De to delkriterier er forbundne. Flere vil pendle hvis fremtidig rejsetid og frekvens bliver bedre. Omvendt skal der være et vist passagervolumen for at motivere et stop på fjerntoget.

Pendlingstiden er en af de helt centrale faktorer for om folk pendler langt eller ej. En kortere pendlingstid giver også bedre mulighed for at finde et job, man er kvalificeret til. Særlig i situationer hvor et område har stor arbejdsløshed kan forbedrede pendlingsmuligheder være afgørende. Antallet af fuldtidsledige viser ikke meget store forskelle mellem de 6 kommuner. Den varierer mellem 3,1 og 3,7 %, undtagen Køge Nord, der har en ledighed på 2,4 % i januar 2025. Historisk set er der en lav ledighed i alle kommuner.

Pendlingstiden har også indflydelse på bosætning, dvs. indflytning til en af de 6 undersøgte kommuner. Der er dog mange faktorer, som bestemmer om personer flytter til en anden kommune. Ønske om natur, huspriser, beskæftigelsesmuligheder for husstandens forsørgere med mere. Her handler kriteriet bosætning kun om, hvorvidt en kortere pendlingsafstand til København kan gøre det mere attraktivt at bosætte sig i en af de 6 undersøgte stationsbyer. En sådan analyse vil alene kunne være meget overordnet, da der er mange andre faktorer, som afgør valget af bosætning.

6.1. BEDRE PENDLINGSMULIGHEDER

Som indikator opgøres ændringen i frekvens pr. time og rejsetid for hver station med et stop på fjerntoget og sammenlignes med situationen uden stop. Et stop på fjerntoget betyder en ekstra afgang fra den valgte station, og for stationerne langt fra København betyder et stop også en kortere pendlingstid end der opnås med det hurtige regionaltoget København-Nykøbing F, der har op til tre flere stop end fjerntoget.

Opgørelsen er baseret på de rejsetider der er beskrevet i kapitel 3 og den frekvens, som er forudsat på øvrige tog i Trafikstyrelsens trafikprognoser for 2030-35.

Resultatet ses i Tabel 6-1. Rejsetidsbesparelserne er størst jo længere man kommer væk fra København. Besparelsen for Ringsted og Køge Nord er ikke særligt store, da det er næsten lige så hurtigt at anvende det hurtige regionaltoget, mens der for Nykøbing F er tale om 11 minutters forskel mellem det hurtige regionaltoget og et fjerntog. Rødby får den største rejsetidsgevinst, fordi man sparer et skift i Nykøbing F til det hurtige regionaltoget Nykøbing F - København.

Ser man på frekvensen er forbedringen også størst for Rødby Station og dermed Lolland. Et fjerntogsstop giver en stor forbedring for Rødby og et hvis omfang også Vordingborg og Nykøbing F. Frekvensen er opgjort i eftermiddagsmyldretiden.

Frekvensforbedringen bliver mindst for Næstved, der allerede i dag har 5 togaftange pr. time mod København via Ringsted, Roskilde, Haslev og Køge Nord. Rejsetiden er dog ikke den samme for alle tog til København. Det hurtige regionaltoget kører til København på 40 minutter (i 2030), mens de 4 andre regionaltoget tager lidt over 1 time til København. Næstved har allerede i dag denne togetbetjening.

Til Ringsted er der 4 afgang per time i eftermiddagsmyldretiden udover et eventuelt fjerntog, men 6 afgang hvis man medregner direkte tog fra Københavns Lufthavn.

Når det gælder bosætning, har Køge Nord, Ringsted og Næstved allerede 4-6 togaftange i timen til København uden at fjerntogsstop. Den ene ekstra afgang vil næppe betyde noget for bosætningen, fordi et fjerntogsstop på disse stationer vil højst give 5 minutters kortere pendlingstid end det hurtige regionaltoget. For byerne Vordingborg og især Nykøbing F og Rødby giver et stop med fjerntog noget større rejsetidsgevinster og for Rødby også en fordobling af antallet af togaftange pr. time. Her kan de forbedrede pendlingsmuligheder muligvis påvirke bosætningen

For kommuner som Næstved, Ringsted og Køge er det formodentlig vigtigere at udbrede kendskabet til, at den gode togtilgængelighed allerede findes i dag for potentielle bosættere. Forholdene ved Køge Nord er specielle, da stationen og Køge station har en supplerende S-togsforbindelse til København.

De kortere rejsetider med regionaltoget til København vil være realiseret allerede i 2028, når landanlæggene til Femern-forbindelsen, er færdige.

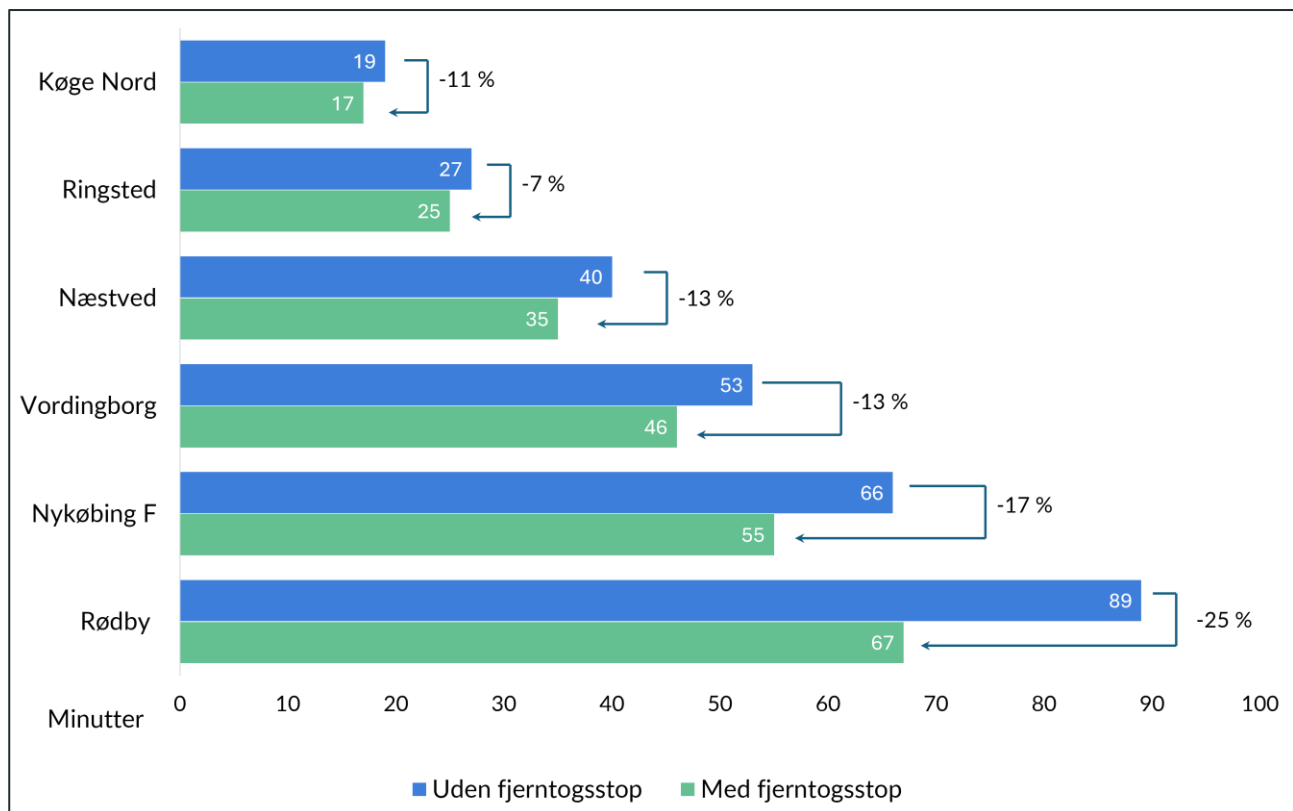
Tabel 6-1 Ændringer i frekvens og pendlingstid med tog til København. Kilde: SYSTRA beregninger

	Hurtigste rejsetid til København H			Antal afgang/h til København H		
	Uden fjern- togsstop	Med fjern- togsstop	Forskel	Uden fjern- togs- stop	Med fjern- togs- stop	Forskel
Køge Nord	00:19	00:17	2 minutter	4	5	25 %
Ringsted	00:27	00:25	2 minutter	4	5	25 %
Næstved	00:40	00:35	5 minutter	5	6	20 %
Vordingborg	00:53	00:46	7 minutter	3	4	33 %
Nykøbing F	01:06	00:55	11 minutter	3	4	33 %
Rødby	01:29	01:07	22 minutter	1	2	100 %

Det er her forudsat, at sjællandske pendlere kan bruge fjerntoget til København uden restriktioner. Det er ikke nødvendigvis en helt sikker forudsætning. Historisk set har der været begrænsninger i de internationale tog for lokale rejsende mellem København og Ringsted-Næstved. Begrænsningerne har varieret fra år til år. Tidligere har lokale pendlere været langt flere end de internationale rejsende. Uden restriktioner ville det betyde, at der kun var en høj belægningsgrad på en kort del af togets rute til Hamburg og mange tomme sæder på resten af turen. Ligeledes er det forudsat, at billetpriserne er de samme som øvrige tog.

Med halvering af rejsetiden mellem København og Hamburg kan der forventes mange flere internationale rejsende, så det er ikke givet at der er plads til mange pendlere på de attraktive adgange (specielt eftermiddag). Det har ikke været muligt at finde information om dette forhold, så det skal blot noteres som en potentiel begrænsning. Et andet forhold er at fjerntogene heller ikke vil afgå så tidligt om morgenen til København som regionaltogetene gør.

De sydlige stationer opfylder kriteriet bedre ift. pendlingsmuligheder - Rødby, Nykøbing F og Vordingborg.



Figur 6-1 Ændringer i rejsetid til/fra København med et fjerntogsstop

6.2. SKØNNET PASSAGERVÆKST

Til denne indikator er der benyttet udtræk fra Trafikstyrelsens prognosekørsler for 2030-35, der er gennemført til brug for den statslige Trafikplan fra 2023. Beregningerne er gennemført på den Grønne Mobilitetsmodel (GMM) og prognoserne indeholder besluttede infrastrukturprojekter inklusive Femern Bælt-forbindelsen. Det har vist sig, at GMM ikke indeholder alle stationer i Tyskland indenfor det aktuelle område i dette studie. Kun Oldenburg og Lübeck. Modelberegningerne indeholder derfor heller ikke det grænseoverskridende tog Nykøbing F - Lübeck men alene rejsende med fjerntoget. Der er brug for en opdateret version af GMM til fremtidige analyser af togtrafikken over Femern.

Der er gennemført en forenklet vurdering af passagereffekten af de kortere rejsetider til København. Via udtræk fra GMM er der identificeret rejser mellem København og hver af de 6 stationsbyer. Enheden er antal rejsende pr. hverdag. Effekten er vurderet ud fra en rejsetidselasticitet på -0,5. Det betyder, hvis rejsetiden reduceres 10 % så kan der forventes 5 % flere rejsende i den pågældende relation.

Resultatet fremgår af Tabel 6-2. Som forventet får de sydlige stationer de største stigninger i passagerantal, da det også er de stationer, der får størst rejsetidsforkortelser – Rødby og Nykøbing F.

I absolutte antal rejsende er billedet ikke helt så entydigt, da de stationer der i dag har det største passagertal får en stor absolut vækst selv ved små vækstprocenter. Måler man i stedet persontrafikarbejdet vil væksten i Rødby være mere end dobbelt så stor som i Ringsted, da afstanden til Rødby-København er mere end dobbelt så stor (cirka 160 km mod 60 km).

Tabel 6-2 Forenklet passagerprognose for rejser til/fra København. Kilde: SYSTRA beregninger

Passagerer til /fra København H		
	I alt pr. år	Ændring passagerer
Køge Nord	177.500	9.700
Ringsted	410.500	15.600
Næstved	539.750	34.900
Vordingborg	251.750	17.400
Nykøbing F	564.750	35.400
Rødby	78.750	9.100

Disse forenkledede passagerprognoser for pendling til og fra København peger naturligt på de samme stationer som det andet delkriterie, fordi rejsetidsbesparelser indgår som input for at beregne passagertilvæksten.

Sammenfatning af kriteriet Pendling og Tilgængelighed

- Et stop på fjerntoget vil få største betydning for de sydlige stationer Rødby, Nykøbing F og Vordingborg i form af sparet rejsetid. Passagervæksten er størst på Nykøbing F og Næstved stationer.

7 ANDRE FORHOLD

Analysen er gennemført ud fra de kriterier som er fastlagt af politiske af Region Sjælland og KKR med et antal indikatorer. Her skal blot nævnes nogle andre relevante forhold.

Jernbanenettets kapacitet skal være til stede på de stationer, hvor fjerntoget foreslås at stoppe. Med udbygninger af Femern landanlæg, en kommende udbygning af Ringsted station og den nye bane fra Ringsted til København er der ikke fundet nogle begrænsninger i det materiale SYSTRA har gennemset, der kunne pege på at fjerntoget bør standse i den ene by frem for den anden.

Med de gode rejsemuligheder til Tyskland og potentielt bedre pendlingsmuligheder til København er det relevant at se på antallet af **parkeringspladser** på de 6 stationer, se Tabel 7-1. Her er belægningen meget høj på Køge Nord og delvist Ringsted. Der vil være behov for at se på udbygningsmuligheder på disse to stationer, mens kapaciteten på de øvrige stationer ikke er udnyttet fuldt. For Rødby Station er det endnu for tidligt vurdere kapaciteten.

Tabel 7-1 Antal parkeringspladser og gennemsnitsbelægning 2024. Kilde: DSB, Sund & Bælt

	Antal P-pladser	Gennemsnitsbelægning
Køge Nord	632	90 %
Ringsted	770	78 %
Næstved	470	49 %
Vordingborg	173	44 %
Nykøbing F	141	13 %
Rødby	140	Ikke åbnet

Et stop på fjerntoget skal også bidrage til at opfylde Den Sjællandske Timemodel, dvs. en rejsetid på maks. 1 time til København fra Nykøbing F. Det er opfyldt med en rejsetid på 55 minutter.

Endelig er analysen hovedsagelig gjort ud fra **dagens situation**, f.eks. af turismen. De næste fem år har hver kommune mulighed for at arbejde med at øge attraktiviteten for tyske pendlere, tyske turisters adgang til seværdigheder, tiltrækning af nye indbygger og virksomheder og dermed udnytte det potentiale, som de nye togforbindelser giver.

8 SAMLET VURDERING

Hvert stop er vurderet ud fra, hvor godt det opfylder de tre hovedkriterier Regional udvikling, Vækst & Udvikling samt Pendling & Tilgængelighed. De tre hovedkriterier vægtes ligeligt. Opfyldelsen af kriteriet vurderes på en skala fra 1-5, hvor 5 er den største/bedste opfyldelse af kriteriet.

Den samlede vurdering er gennemført af Fællessekretariatet for "Sjælland baner vejen frem" (Region Sjælland og KKR) i samarbejde med SYSTRA. Resultatet anvendes efterfølgende til at udvælge tre scenarier med to stop på fjerntoget i Region Sjælland.

Resultatet af vurderingen fremgår af Tabel 8-1. Et stop i Nykøbing F får det højeste samlede antal point, fulgt af et stop i Næstved. Køge Nord, Ringsted og Rødby følger derefter med samme point. Såfremt fjerntoget kun har et stop i Region Sjælland, bør det standse i Nykøbing F ud fra en samlet vurdering med afsæt i de valgte kriterier.

Tabel 8-1 Kvalitativ vurdering målopfyldelsen /score på de tre kriterier, skala 1-5 (5 bedst)

Stop i:	Kriterie Regional betydning	Kriterie Vækst & Udvikling	Kriterie Pendling & Tilgængelighed	Gennemsnit
Køge Nord	5	2	1	2,7
Ringsted	5	2	1	2,7
Næstved	4	3	3	3,3
Vordingborg	2	3	2	2,3
Nykøbing F	2	4	5	3,7
Rødby	1	3	4	2,7

Et stop i Nykøbing F scorer dog ikke bedst på alle kriterier. Pointgivningen uddybes i det følgende.

Kriterie Fælles regional betydning (kapitel 4)

Kriteriet belyser, hvor nemt det er at komme til fjerntogstoppet fra andre dele af Region Sjælland. Et stop i Køge Nord eller Ringsted giver den største tilgængelighed med tog fra andre stationsbyer til fjerntogsstoppet til Tyskland. Ringsted har den største tilgængelighed med tog fra andre byer, men Køge Nord et større opland med bil, primært pga. af de befolkningstætte forstadskommuner. Derfor får de begge 5 point. Jo længere syd på det potentielle stop ligger, jo mindre tilgængelighed er der for det øvrige Sjælland. Rødby får derfor færrest point. Vordingborg og Nykøbing F har fået samme point, fordi togtilgængeligheden er størst i Vordingborg, men biltilgængeligheden størst i Nykøbing F.

Kriterie Vækst & udvikling (kapitel 5)

Kriteriet Vækst & Udvikling består af tre delkriterier, der er vægtet ligeligt. Resultat fremgår af Tabel 8-2.

Delkriteriet arbejdskraftopland opgøres ved antallet af indbyggere i Tyskland, der har en maksimal pendlings-tid med fjerntoget på 60 minutter hver vej til en dansk by, hvor toget standser. Der tages også hensyn til antallet af arbejdspladser i byen med fjerntogsstop. Derfor opfylder Næstved og Nykøbing F kriteriet bedst, da begge byer kan nås indenfor 60 minutter og har flest arbejdspladser. De får 4 point. Rødby kan ganske vist nås af langt flere tyske indbyggere indenfor den fastsatte pendlingstid, men har markant færre arbejdspladser nær den kommende station. Derfor får Rødby kun 3 point. Ingen tyske pendlere kan nå med tog til Ringsted eller Køge Nord på 60 minutter, så de får 1 point (som er minimumspoint).

Delkriteriet turisme baseres på antallet af overnattende tyske turister samt turismens betydning for beskæftigelsen. Analysen viser, at tysk turisme har et meget lille omfang i de tre nordlige kommuner. Derimod har Nykøbing F (Guldborgsund) absolut flest tyske overnatninger og en relativ høj beskæftigelse indenfor turisme og opfylder delkriteriet bedst. Den får 5 point. Rødby (Lolland) har lidt færre tyske overnatninger, men en høj beskæftigelsesandel i turisme og får 4 point. Vordingborg har lidt færre tyske overnatninger end Rødby (Lolland) og får 3 point. Næstved har lidt flere tyske overnatninger end Køge og Ringsted kommuner og får derfor 2 point.

Delkriteriet Erhvervslivets tilgængelighed til Tyskland baseres på antallet af ansatte i branchen Videnservice, idet denne branche antages at have størst nytte af gode togforbindelser til Tyskland. Analysen viser, at forskellen mellem de enkelte kommuner ikke er stor. Næstved er den by med flest ansatte i Videnservice og får 4 pointe og de øvrige 3 point, men undtagelse af Rødby, der har færrest ansatte indenfor Videnservice.

Tabel 8-2 Kvalitativ vurdering af delkriterier i kriteriet "Vækst & Udvikling", skala 1-5 (5 bedst)

Stop i:	Delkriterie Arbejds-kraftsopland	Delkriteriet Turisme	Delkriterie Erhvervslivets til-gængelighed	Gennemsnit
Køge Nord	1	1	3	1,7
Ringsted	1	1	3	1,7
Næstved	4	2	4	3,3
Vordingborg	2	3	3	2,7
Nykøbing F	4	5	3	4,0
Rødby	3	4	2	3,0

Gennemsnittet af de tre delkriterier giver det samlede point for kriteriet Vækst & Udvikling. Nykøbing F scorer flest point i gennemsnit (4,0) efterfulgt af Næstved (3,3) og Rødby (3,0). Ringsted og Køge Nord har lille betydning for Turismen sammenlignet med de øvrige kommuner og har heller ikke arbejdskraftsopland fra Tyskland, fordi pendlingstiden er langt over 60 minutter. De scorer derfor lavere (1,7). Gennemsnittet afrundes til et helt tal, inden det indgår i den samlede vurdering af hovedkriterier i Tabel 8-1.

Kriterie Pendling & tilgængelighed (kapitel 6)

Det sidste af de tre hovedkriterier belyser den største relative besparelse i pendlingstid til København ved et fjerntogsstop samt den forventede passagervækst til den pågældende station. Rødby får størst rejsetidsgevinst, men genererer relativt få nye pendlingsrejser til København sammenlignet med Nykøbing F. Derfor får Nykøbing F 5 point og Rødby 4 point. Næstved får 3 point, fordi et stop her genererer mange flere nye pendlingsrejser end Vordingborg, selvom tidsbesparelsen til Næstved relativt set ikke er så stor. Vordingborg får 2 point. Rejsetidsforbedringerne til Køge Nord og Ringsted er ikke særligt store og de to stationer har i forvejen mange afgange, så et ekstra stop med fjerntoget vil ikke betyde særligt meget for pendlingen. De får 1 point.

Det betyder, at et stop i Nykøbing F får det højeste antal point (3,7 point) fulgt af et stop i Næstved (3,3 point). Køge Nord, Ringsted og Rødby får samme point (2,7 point) og til sidst Vordingborg (2,3 point) (se Tabel 8-1).

Udvælgelse af scenarier med 2 stop på fjerntoget i Region Sjælland.

I "Sjælland baner vejen frem" fremgår det at "ambitionen er, at fjerntogsbetjeningen skal have minimum 2 stop i Region Sjælland". Ud fra resultatet af ovenstående stationsanalyse udvælges tre scenarier med to stop. Med 6 stationer er der mange kombinationsmuligheder og det er valgt at se bort fra scenarier med to nabostationer, f.eks. Køge Nord og Ringsted eller Vordingborg og Nykøbing F. Dette er for at sikre en god tilgængelighed fra hele Sjælland.

Stationsanalysen peger på, at Nykøbing F er det bedste fjerntogsstop ud fra de tre kriterier fulgt af Næstved. Derfor indgår disse to stationer som et scenarie med to stop på fjerntoget.

Køge Nord og Ringsted scorer kun højt på et enkelt kriterie, (regional betydning) og da Ringsted har bedre tilgængelighed med tog, er det valgt at fokusere på Ringsted i et scenarie med Nykøbing F. Rødby scorer højere på arbejdskraftsopland og turisme end Vordingborg. Derfor er Rødby i kombination med Næstved valgt som det tredje scenarie.

- Stop på fjerntoget i Ringsted og Nykøbing F
- Stop på fjerntoget i Næstved og Nykøbing F
- Stop på fjerntoget i Næstved og Rødby

De tre scenarier er analyseret i en separat rapport.

9 REFERENCER

CVR – Det centrale Virksomhedsregister (datacvr.virk.dk)

Danmarks Geografi – GeoDanmark (dataforsyningen.dk)

Danmarks statistik. Fuldtidsledige pct. af arbejdsstyrken efter område, alder og køn (2024 K4)

Erhvervshus Sjælland – Samtale med Thomas T. Højfeldt

Handleplan for regionalt samarbejde mellem delstaten Slesvig-Holsten og Region Sjælland 2025-2026

Husstande 1. januar efter kommune, husstandstype, husstandsstørrelse og antal børn i husstanden, FAM55N. Danmarks Statistik (statistikbanken.dk)

INSPIRE-Bygnings- og Boligregistret (BBR) (dataforsyningen.dk)

Landesweiter Nahverkehrsplan bis 2027. NAH Schleswig-Holstein (2021)

Pressemeddelse Region Sønderjylland – Schleswig 2025-02-27

Påstigere for stationer. Trafikstyrelsen (2021 og 2024) (hentet på passagertal.dk)

Trafikplan for den statslige jernbane. Trafikstyrelsen (2023)

Turismen i dit område (2024) (VisitDenmark.dk)

Turismens Økonomiske betydning 2022. VisitDenmark (2024)

BILAG A REJSETIDER MM

Det grænseoverskridende regionaltog vil få stor betydning for at tiltrække arbejdskraft fra den tyske side fra nærområdet, da det standser i flere byer på den tyske side. De mulige pendlingstider er vist i Tabel 0-1.

Tabel 0-1 Pendlingstider med grænseregionalt tog (blå markering, maks. 60 minutter) og befolkning (2023)

Rejsetider (min) fra: / til:	Rødby*	Nykøbing F	Vording- borg	Næstved	Ringsted	Køge Nord	Indbyggere
Burg	19	32	55				13.218
Großenbrode*	36	49					2.228
Oldenburg (Holst)*	46	59					9.983
Lensahn *	50						5.121
Haffkrug *							1.745
Scharbeutz *							9.862
Timmendorfer Str*							8.690
Bad Schwartau							20.169
Lübeck Hbf							219.044

* = ny ekstern stationsplacering. Kursiv: Med togskifte til dansk regionaltog.

Tabel 0-2 Pendlingstider med fjerntog (grøn markering, maks. 60 minutter) og indbyggertal (2023)

Rejsetider (min) fra: / til:	Rødby*	Nykøbing F	Vording- borg	Næstved	Ringsted	Køge Nord	Indbyggere
Burg							13.218
Großenbrode*							2.228
Oldenburg (Holst)*	25	35	46	57			9.983
Lensahn *							5.121
Haffkrug *							1.745
Scharbeutz *							9.862
Timmendorfer Str*							8.690
Bad Schwartau							20.169
Lübeck Hbf	51						219.044

* = ny ekstern stationsplacering

Pendlingsmulighederne med fjerntoget afhænger af, hvor det standser. Det grænseregionale tog vil standse i alle byer, der er vist. De samlede pendlingsmuligheder er illustreret på kortet, Figur 0-1



Figur 0-1 Byer med pendlingsmulighed til Danmark, maks. 60 minutter station-station. Kilde: SYSTRA beregninger

BILAG B TURISME

De 5 vigtigste turistattraktioner, som kan være interessante for tyske/udenlandske turister, er udpeget af kommunerne. Ikke alle udpegede turistattraktioner er nævnt i bilaget. Indkøbscentre og lignende er ikke medtaget.

Tabel B-1 Fem turistattraktioner i hver fjerntogstationskommune

Køge ¹				
Turistattraktion	Antal besøgende	Sæson (attraktionen)	Afstand fra station	Gåafstand fra nærmeste stoppested
Køge bymidte	<300.000	Hele året	7,7 km	Mindre end 500 m
Køge Marina	<250.000	Hele året	6,2 km	1,2km
Borgring oplevelsescenter	60.000 (estimat)	-	7,7 km	0,7km
Rox Resort	-	Hele året	6,7 km	1,0km
Stevns Klint (ikke i Køge kommune)	-	Hele året	35,9 km	0,85km

Ringsted				
Turistattraktion	Antal besøgende	Sæson (attraktionen)	Afstand fra station	Gåafstand fra nærmeste stoppested
Spurvejmusset	23.852	Apr-Okt (udvalgte dage)	14,8 km	Mindre end 500 m
Ringsted Museum & Arkiv	3.545	Feb-Dec (udvalgte dage)	1,4 km	Mindre end 500 m
Ringsted Radiomuseum	2.500	Maj-Okt	1,1 km	Mindre end 500 m
Sct. Bendts Kirke	-	Hele året	1,8 km	Mindre end 500 m
Ringsted Oplevelsessti	-	Hele året	2,6 km	1,3km

Næstved				
Turistattraktion	Antal besøgende	Sæson (attraktionen)	Afstand fra station	Gåafstand fra nærmeste stoppested
Skovtårnet (Camp Adventure)	400.000	Hele året	16,2 km	1,1km
Bon-Bon land	390.000	Maj-Okt	9,6 km	1,4km
Gavnø Slot	155.000	Apr-Okt + julemarkeder	7,0 km	2,0km
Holmegård Værk	69.901	Hele året	9,6 km	0,55km
Enø og Karrebæksminde	-	Hele året	13,7 km	0,65km

¹ Køge Nord station

Vordingborg

Turistattraktion	Antal besøgende	Sæson (attraktionen)	Afstand fra station	Gåafstand fra nærmeste stoppested
Geocenter Møns Klint	296.000	Apr-Okt	49,1 km	6,3km
Danmarks Borgcenter	175.111	Feb-Okt	1,5 km	0,55km
Liselunds Slots-park	68.213	Maj-Sep (udvalgte dage)	46,3 km	4,3km
Danmarks Samlermuseum	38.912	Hele året	12,3 km	Mindre end 500 m
Møns Museum	20.570	Apr-Okt	29,9 km	Mindre end 500 m

Guldborgsund

Turistattraktion	Antal besøgende	Sæson (attraktionen)	Afstand fra station	Gåafstand fra nærmeste stoppested
Pangeapark	100.000	Feb-Nov	1,2km	Mindre end 500 m
Golf and Fun	55.000	Apr-Okt	13,2km	2,0km
Krokodille Zoo	64.000	Juni-Aug (Udvalgte dage)	13,2km	2,5km
Middelaldercenteret	39.335	Maj-Sep (udvalgte dage)	4,7km	Mindre end 500 m
Fuglsang Kunstmuseum	31.953	Hele året	8,5km	0,5km

Lolland²

Turistattraktion	Antal besøgende	Sæson (attraktionen)	Afstand fra station	Gåafstand fra nærmeste stoppested
Aquadome Rødby	530.000	Hele året	6,7 km	Mindre end 500 m
Knuthenborg, inkl. Evolutionsmusset	280.000	Mar-Okt (udvalgte dage)	16,8 km	1,4km
Dodekalitten	80.000	Hele året	29,7 km	2,4km
Femern Infocenter	15.283	Hele året	5,3 km	Mindre end 500 m
Frilandsmuseet	15.283	Feb-Dec (udvalgte dage)	12,7 km	0,8km

² Afstand beregnet fra Rødby

Tabel B-2 Tyske turisters overnatninger 2024 (udvalgte data). Kilde: VisitDenmark

	Køge	Ringsted	Næstved	Vordingborg	Guldborgsund	Lolland	I alt
Hoteller og feriecentre	1.893	713	1.823	8.285	6.355	64.264	83.333
Camping	...	...	...	33.586	36.042	16.381	86.009
Vandrerhjem	...	...	...	...	314	230	544
Lystbådehavne	...	...	2.323	34.885	23.646	4.976	65.830
Feriehuse	325	-	7.311	83.206	402.277	92.481	585.600
Alle overnatninger	10.420	2.113	13.252	160.072	468.634	178.332	832.823

Data for alle overnatninger er ikke i alle tilfælde identisk med summen af kolonnen pga. manglende registrering af f.eks. antal overnattende på camping. Data stillet til rådighed af Natur- og Kystturisme.

SYSTRA

Kay Fiskers Plads 10
2300 København S - Danmark
+45 52 51 90 00
www.systra.com

2.3

**Temadrøftelse: Mulig placering af kombiterminal i
Sjælland og øerne v. Ringsted Kommune**

Sjælland baner vejen frem

Region Sjælland
og kommunernes
fælles ønsker og
ambitioner for
den fremtidige
udvikling af
den trafikale
infrastruktur



Region Sjælland og de 17 kommuner
prioriterer nedenstående seks infrastrukturprojekter

-  Den Sjællandske Tværforbindelse
-  Den Sjællandske timemodel
-  Løsning for vejforbindelserne mellem Roskilde, Køge og Ringsted
-  Klar til åbningen af Femern forbindelsen i 2029
-  Udbygning af hele rute 9 med fremskudt færgeløje ved Tårs
-  Dobbeltspor Køge-Køge Nord med ekstra perron på Køge Station

KKR
SJÆLLAND

REGION
SJÆLLAND 
- vi er til for dig

Region Sjælland og kommunerne står sammen

'Sjælland baner vejen frem' beskriver Region Sjælland og kommunernes fælles ønsker og ambitioner for den fremtidige udvikling af den trafikale infrastruktur. Region Sjælland og kommunerne har stået tæt sammen siden 2007 for at sikre udviklingen af den trafikale infrastruktur. Det er nødvendigt at stå sammen for at markere os på den landspolitiske dagsorden.



Transportmuligheder er afgørende for Sjælland

Regionen består af spredte købstæder, landsbyer og landdistrikter med hovedstaden som nabo. Vi er geografisk stor, og der er store afstande mellem det meste.

Vi er den region i Danmark, hvor pendlerne transporter sig længst til arbejde og uddannelse – transport er et levevilkår.

Vigtigt erhvervsliv og attraktivt bosætningsområde

Region Sjælland giver masser af muligheder for virksomhederne. Der er plads og 'højt til loftet', kvalificeret arbejdskraft og adgang til de store nationale og internationale transportkorridorer. Vi har flere verdensførende erhvervsvirksomheder, som vokser med national betydning til følge. Det sjællandske erhvervsliv er vigtigt for Danmark.

Uddannelsesmulighederne udbygges kraftigt og giver sammen med virksomhederne basis for forskning og udvikling.

Regionen tilbyder attraktive bosætningsmuligheder i købstæderne og i landdistrikterne. Tæt på naturen og med hovedstaden inden for umiddelbar rækkevidde.

Femern forbindelsen giver mange nye erhvervs- og bosætningsmuligheder i regionen, men sætter samtidig krav til en fortsat udbygning af infrastrukturen, for at udnytte forbindelsens potentialer til fulde.

Mulighederne er mange i Region Sjælland, men de er alle afhængige af høj mobilitet, gode trafikale forbindelser og sammenhæng mellem land og by.

Bæredygtig udvikling

Udvikling af infrastrukturen skal ske med stort hensyn til miljøet – herunder klimaet, biologisk mangfoldighed, ressourceforbrug og menneskers sundhed. Beslutningsprocesser skal være åbne og inddragende, og beslutninger skal altid tages på baggrund af miljøkonsekvensundersøgelser.

Bæredygtig udvikling handler også om den sociale og økonomiske bæredygtighed, og om at give lige muligheder for alle. Sjælland baner vejen frem peger på en række infrastrukturprojekter og temaer, der alle er nødvendige for at sikre balance i den geografiske udvikling, så bosætning, pendling, uddannelse og erhverv også understøttes på Sjælland og øerne.

Store trafikale udfordringer

Attraktive transportmuligheder er helt afgørende for udviklingsmulighederne i Region Sjælland. Men tre udfordringer fremstår klart; trængsel på vejene, udfordrede transportmuligheder i landdistrikterne og grøn omstilling af transporten.

- **Trængsel** mod hovedstaden og mod de større købstæder stiger stødt. Udbygning af vejnettet er nødvendig sammen med en mere attraktiv kollektiv trafik. En fortsat udvikling på Sjælland vil samtidig afbalancere kørselsmønstret mod hovedstaden.
- **Busbetjeningen i landdistrikterne** er udfordret. Nye mobilitetsformer og utraditionelle løsninger skal i spil. Rygraden i løsningerne er styrkelse af de større buslinjer og baner, og skabe forbedret tilgængelighed til disse.
- **Grøn omstilling** er helt central og skal fremmes for alle dele af transporten – både lokalt, regionalt og nationalt. Vi er godt i gang for biler, busser og tog – men tempoet skal op. Flere skal bruge den kollektive trafik og fokus skal udvides til at omfatte både lastbiler og de store biler i Flextrafikken. Dele af løsningerne er også mere gods på jernbane og bedre muligheder for at bruge el og brint.

Nødvendig fokus på Infrastrukturplan 2035

Den 28. juni 2021 indgik en lang række af Folketingets partier aftale om Infrastrukturplan 2035. Aftalen indeholder en række væsentlige projekter i Region Sjælland, herunder motorvejene til Kalundborg og Næstved.

Det er vores første prioritet, at alle vores projekter i Infrastrukturplan 2035 realiseres fuldt ud og til tiden. Vi sikrer aktiv opfølgning og vedholdende pres og fokus.

Sammenhæng i regionen og regionen i sammenhæng

Mange af regionens borgere er hver dag afhængige af let adgang til en af de større byer og de trafikale knudepunkter. Det er unge til uddannelse eller folk, der skal på arbejde eller til fritidsaktiviteter. Erhvervslivet har behov for, at ansatte kan komme frem og varer og tjenesteydelser bliver leveret. Fælles for dem alle er, at de er afhængige af, at infrastrukturen skaber **sammenhæng i regionen**.

Hovedstaden er vores nabo med mange arbejdspladser, uddannelses tilbud og attraktioner. Hundrede tusinde pendler hver dag fra Region Sjælland til Hovedstadsregionen. Samtidigt stiger efterspørgslen af kvalificeret arbejdskraft til regionens store virksomheder, hvilket forøger indpendlingen. Vi skal udnytte potentialerne ved at se **regionen i sammenhæng** og sikre forbindelserne både ind og ud af regionen. Vi skal udnytte, at regionen ligger i hjertet af de store transportkorridorer, både nationalt mellem Jylland og Hovedstaden, og internationalt mellem Tyskland og Sverige.

For at styrke sammenhængen i regionen og regionen i sammenhæng peger Region Sjælland og de 17 kommuner på nedenstående projekter.

Den Sjællandske Tværforbindelse

En motorvejsforbindelse mellem Kalundborg – Slagelse – Næstved vil halvere rejsetiden og skabe bedre forbindelse til Storebæltsbroen og den kommende Femern Bælt forbindelse.

Tværforbindelsen er den løftestang, som for alvor kan sætte skub i udviklingsmulighederne i den vestlige del af regionen. Den vil binde byerne bedre sammen, øge erhvervslivets adgang til arbejdskraft og skabe lokal vækst.

Dobbeltspor Køge – Køge Nord med ekstra perron på Køge Station

Vi skal have fuldt udbytte af de mange tunge investeringer, der er lagt i statsbanerne på Øst- og Midtsjælland, men strækningen mellem Køge og Køge Nord er i dag en forhindring. Statens tog og regionens Østbanen deler et spor, og det skaber store kapacitetsproblemer. Øget kapacitet vil give store forbedringer for den nyrenoverede Østbane med muligheden for kvartersdrift og den øvrige togtrafik, herunder strækningen Næstved-Køge-Nivå. Desuden vil projektet styrke den kollektive betjening af nyt Sjællands Universitetshospital, og være et led i at skabe en mere attraktiv togbetjening på Sjælland.

Den Sjællandske timemodel

Togforbindelser til København skal gøres attraktive med højere rejsehastighed. Først dér vil flere vælge toget i stedet for bilen – både til gavn for miljøet, for at undgå trængsel og udnytte transporttiden. Den Sjællandske timemodel skal sikre, at man kan komme med toget til København på maksimalt en time. To fikspunkter er rejsetiden fra hhv. Nykøbing Falster og Kalundborg til Københavns Hovedbanegård.

Samlet løsning for vejforbindelserne mellem Roskilde, Køge og Ringsted herunder opgradering af rute 6 og rute 14

Trængslen mod hovedstaden og mellem byerne Køge, Roskilde og Ringsted stiger stødt. Det resulterer i samfundsøkonomiske tab, støj og unødvendigt lange transporttider for borgere og pendlere i et stort område. Uden en Ring 5 skal der findes alternativer, som skaber en samlet løsning for vejforbindelserne. Opgradering af rute 6 og rute 14 er et første og tvingende nødvendige skridt.

Klar til åbningen af Femern forbindelsen i 2029

Tunnelbyggeriet står færdig i 2029. De sidste forberedelser skal igangsættes nu. Ambitionen er, at fjernogsbetjening skal have minimum 2 stop i Region Sjælland. Der skal være stop i Næstved, Vordingborg og/eller Nykøbing Falster og et stop i Ringsted kan også være relevant. Der skal etableres lokal togbetjening over bællet. Takst og billetsystemer skal bringes på plads. Gods på bane skal fremmes af hensyn til miljøet og trængslen på vejene, og der skal etableres en kombiterminal i Region Sjælland. Desuden skal mulige flaskehalse i den internationale jernbanekorridor håndteres.

Udbygning af hele rute 9 med fremskudt færgeløje ved Tårs

Ved at udbygge hele rute 9 og etablere fremskudt færgeløje ved Tårs styrkes sammenhængen fra Lolland-Falster til Fyn og sikrer kobling til Femern Bælt forbindelsen. Samtidig styrkes den interne sammenhæng på Lolland – Falster, og der skabes et stærkere samlet arbejdsmarked mellem Vestlolland, Falster og Sydsjælland.



En fast kattegatforbindelse

En fast Kattegatforbindelse vil nedbringe rejsetiden mellem Sjælland og Midt- og Nordjylland markant og øge kapaciteten på trafiknettet mellem Øst- og Vestdanmark. Den vil binde store dele af Danmark markant tættere sammen og rummer et stort udviklingspotentiale for både Region Sjælland og hele Danmark. En fast forbindelse vil dog samtidigt have væsentlige miljømæssige konsekvenser, hvor en række områder vil skulle huse et nyt stort infrastrukturanlæg.

Vi lægger vægt på, at der skal være en så åben, dialogpræget og grundig beslutningsproces som muligt.

Med udgangspunkt i forundersøgelsen støtter vi op om det videre arbejde for en fast Kattegatforbindelse, herunder igangsættelse af en VVM-undersøgelse, i forventning om at fordelene overstiger ulemperne.

Hvis en fast Kattegatforbindelse etableres, skal det være en kombineret vej og jernbaneforbindelse bestående af motorvej og højhastighedsbane. Der skal være direkte motorvejstilslutning mellem Kattegatforbindelsen og den Sjællandske Tværforbindelse.



Øvrige nødvendige infrastrukturprojekter

Der skal køre direkte tog fra Nykøbing Sjælland til København via Odsherredsbanen og direkte tog fra Nakskov til København via Lollandsbanen. Desuden skal der sikres direkte forbindelser til Københavns Lufthavn fra de større byer i Region Sjælland.

Masnedsundsbroen skal udvides, så kapaciteten matcher den kommende nye Storstrømsbro. Bedre forbindelse mellem Syd- og Vestmotorvejen skabes ved at forbinde tilslutningsanlæggene i hhv. Herfølge og Borup. Det er nødvendigt at fortsætte udvidelsen af Holbækmotorvejen til strækningen mellem Roskilde Vest og Hornsherred på grund af en stigende trafik.

Det er herudover relevant at forbedre en række vejforbindelser mellem byerne og tilkørselsmulighederne til motorvejene, for at sikre at vejtrafikken også i fremtiden kan afvikles smidigt og sikkert. Vejforbindelserne Ringsted-Næstved (Rute 14) og Ringsted-Holbæk (rute 215) ligger først for.

Mindre trafikstøj

Trafikstøj er et stort problem flere steder i Region Sjælland. Høj trafikstøj øger risikoen for helbredsproblemer og giver tab af livskvalitet. Vi skal sikre at Region Sjælland er et godt sted at bo og leve i. Støj gør vores boligområder mindre attraktive, og påvirker mange skoler, arbejdspladser og institutioner.

Der skal et skærpet fokus på støjbekæmpelse i Region Sjælland, og vi skal sikre, at puljemidler til bekæmpelse af trafikstøj også kommer regionen til gode.

Boligområder tæt på motorvejen påvirkes i særlig grad af støj, og her skal støjniveauet reduceres for de berørte borgere.

De nødvendige ressourcer og hensyn for at minimere støj skal indgå i vurderingen og etableringen af nye projekter.

Mobilitet for alle

En stor del af regionens borgere bor uden for de store købstæder og kan have langt til uddannelse, arbejde og servicetilbud. Det stiller krav til mobilitetsløsningerne, når vi samtidig skal sikre, at flere vælger bæredygtig transport. Det skal være nemt at komme til det kollektive hovednet, det skal være let at skifte mellem transportformer og det skal skabe sammenhæng mellem by og land.

Fokus på fire fælles indsatsområder, skal give høj mobilitet og tilgængelighed uanset, hvor du vælger at bosætte dig.

Bæredygtige landdistrikter

Den kollektive trafik i landdistrikterne er økonomisk udfordret og svær at opretholde. De regionale busser og tog er en grundsten i betjeningen ind til byer og uddannelsessteder og skal styrkes med flere busser i et attraktivt R-net. Det er derfor vigtigt, at staten ser den kollektive trafik som en helhed og forsat investerer i den.

Derudover skal nye løsninger øge mobiliteten, hvor den kollektive trafik har svære betingelser. Herunder være med til at sikre opkobling til det kollektive hovednet.

Alt sammen for at sikre, at det er muligt at leve, arbejde og uddanne sig i hele regionen.

Attraktive trafikale knudepunkter

Passagerantallet i den kollektive trafik kan øges ved målrettet at arbejde med trafikale knudepunkter.

Stationer, terminaler og stoppesteder skal være attraktive, trygge og nemt tilgængelige.

Knudepunktet skal gøre det let at skifte fra bil eller cykel til en tog- eller busrejse. Et attraktivt Parker & Rejs produkt for biler og cykler skal etableres med en strategi for alle togstrækninger på Sjælland. Nye Parker & Rejs anlæg og udvidelse af eksisterende er nødvendige. Det gælder f.eks. flere parkeringspladser ved Køge Nord og et nyt anlæg ved Roskilde Vest.

Samlet indsats for cyklisme

Region Sjællands borgere, er dem, der cykler mindst til arbejde og fritidsinteresser, og samtidig er folkesundheden udfordret. Flere skal cykle i Region Sjælland og vores fælles mål er 20 % flere ture i 2030 i forhold til 2022.

Cykling er vigtig for mobiliteten, miljø og for at øge sundheden – både i byer og på landet, og for alle aldre. Der er et stort potentiale for at flere tager cyklen på de mindre ture, eksempelvis til indkøb, skole eller det nærmeste stoppested.

Konkret vil flere cykelstier, supercykelstier og attraktive knudepunkter med gode parkerings- og skiftemuligheder øge antallet af ture, hvor borgerne vælger cyklen frem for bilen.



Unge til uddannelse

Region Sjælland har flest unge, der ikke gennemfører en ungdomsuddannelse. Særligt studerende, der har langt til uddannelse er udfordret. Omkring halvdelen, der ikke har en uddannelse som 25-årige, står uden for arbejdsmarkedet, når de er blevet 35 år. Adgangen til uddannelse for de unge er derfor højt prioriteret.

Muligheden for at kunne komme til uddannelse er vigtig for at være en attraktiv region, højne uddannelsesniveauet og fastholde kvalificerede medarbejdere. Derfor er det vigtig med indsatser, der styrker den kollektive bus- og banebetjening.

Det gælder især i landdistrikterne, hvor 62% af alle ture med kollektiv trafik foretages af unge, der skal til skole eller uddannelse. Det er derfor de unge, der i særlig grad er ramt, når den kollektive trafik er udfordret.

Sjælland baner vejen frem

Region Sjælland og kommunernes fælles ønsker og ambitioner for den fremtidige udvikling af den trafikale infrastruktur.



Heino Knudsen
Region Sjælland



Mikael Smed
Vordingborg Kommune



Pernille Beckmann
Greve Kommune



Ole Vive
Faxe Kommune



Simon Hansen
Guldborgsund Kommune



Christina Krzyrosiak Hansen
Holbæk Kommune



Martin Damm
Kalundborg Kommune



Marie Stærke
Køge Kommune



Tina Mandrup
Lejre Kommune



Holger Schou Rasmussen
Lolland Kommune



Carsten Rasmussen
Næstved Kommune



Karina Vincent
Odsherred Kommune



Henrik Hvidesten
Ringsted Kommune



Tomas Breddam
Roskilde Kommune



Knud Vincents
Slagelse Kommune



Emil Blücher
Solrød Kommune



Gert Jørgensen
Sorø Kommune



Henning Urban Dam Nielsen
Stevns Kommune

Trafikudspillet er udarbejdet af Region Sjælland og de 17 kommuner på Sjælland, Lolland og Falster.

2.3

**Temadrøftelse: Mulig placering af kombiterminal i
Sjælland og øerne v. Ringsted Kommune**

Screening af mulige placeringer af en international kombiterminal i Østdanmark

1. Realise Danmark ApS har screenet følgende tre konkrete potentielle lokaliteter for en ny international kombiterminal i Østdanmark: Vest for Ølby, Køge Kommune
2. Kullerup, Køge Kommune
3. Adamshøj, Ringsted Kommune

Hovedkonklusionerne er:

- At arealet vest for Ølby har større erhvervssynergier end Adamshøj pga. Køge Havn og antallet af eksisterende virksomheder i Køge og STC. Arealet er beliggende tættest på Hovedstadsområdet
- At arealet ved Kullerup har adgang til motorvej. Arealets nettostørrelse samt de øvrige restriktioner, som påhviler arealet, resulterer i, at et kombiterminalprojekt ikke vil kunne realiseres på arealet.
- At Adamshøj i Ringsted har den bedste placering i forhold til ScanMed-godskorridoren og jernbanegodsets veje gennem Østdanmark. Adamshøj er også i besiddelse af det største ha. udviklingsareal. Derudover kan der på sigt skabes potentielle synergier til en mulig energiklynge på Adamshøj. Adamshøj har samtidig samme eller bedre score på en række af de øvrige valgte

Arealernes egnethed er pointgivet på en skala fra 1 – 5 med afsæt i en række forudsætninger, der alle har betydning for lokalisering.

	Lokalitet	Vest for Ølby i Køge Kommune	Kullerup i Køge Kommune	Adamshøj i Ringsted Kommune
a)	Disponibelt areal	4	1	5
b)	Erhvervssynergier	5	2	4
c)	Afstand til Hovedstadsområdet	5	4	3
d)	Tilslutning til jernbanen	5	4	5
e)	Tilslutning til motorvej	4	5	4
f)	Nærhed til naboboligbebyggelse	2	3	4
g1)	Beskyttelseshensyn til natur	5	1	4
g2)	Beskyttelseshensyn til grundvandsinteresser	3	2	5
g3)	Registrerede fortidsminder	3	5	5
h)	Konflikter med planinteresser	2	2	4
i)	Placering på ScanMed-godskorridoren og jernbanegodsets veje gennem Østdanmark	4	4	5

	I alt	42	33	48
--	-------	----	----	----

2.3

**Temadrøftelse: Mulig placering af kombiterminal i
Sjælland og øerne v. Ringsted Kommune**

Markedsanalyse:

Er der behov for en ny international kombiterminal i Ringsted

Realise Danmark ApS har gennemført en markedsanalyse, der har til formål at undersøge interessen for at etablere en ny international kombiterminal i Ringsted. Analysen er baseret på en spørgeskemaundersøgelse blandt udvalgte logistik- og transportvirksomheder med fokus på terminalens potentielle anvendelse fordele og ulemper samt potentielle godsmængder. Spørgeskemaer blev sendt til 14 danske og udenlandske logistik- og transportvirksomheder, hvoraf 8 virksomheder deltog.

Markedsanalysens resultater

Interesse for anvendelse af kombiterminal

75 % af de deltagende virksomheder vurderer, at Ringsted er en god lokation for en ny international kombiterminal, mens 25 % ikke ønsker at anvende terminalen.

Fordele og ulemper ved kombiterminal i Ringsted

- Optimal placering ift. jernbaneinfrastruktur med god tilgængelighed til Femern Bælt og Storebælt.
- Mulighed for hyppig transport til store havne som Hamburg og Bremerhaven.
- Grønnere løsning med mindre CO₂-udledning og færre lastbiler på vejene.
- Potentiale for moderne terminalfaciliteter, der kan matche standarden fra andre kombiterminaler som i Taulov.
- Afstanden til Tyskland er for kort til, at jernbanetransport er konkurrencedygtig. Lastbiltransport er mere fleksibelt og direkte.
- Jernbanetransport forventes at være dyrere end vejtransport.
- Begrænset eksport fra Østdanmark reducerer behovet for terminalen.
- Placeringen er for langt fra hovedstadsområdet til at betjene det effektivt med el-lastbiler med nuværende batteriteknologi.
- Manglende havn i Ringsted, hvilket forhindrer sø- og jernbanetransportintegration.
- Risiko for at gøre investeringer i containerterminalen i København urentable.

Forventede godsmængder

De fleste virksomheder har svært ved at vurdere de præcise godsmængder, de ønsker at gøre brug af i en ny international kombiterminal i Ringsted, da det afhænger af forsyningskæder og kundernes behov. Kun én virksomhed kunne pege på et behov på 8-12 containere om ugen.

2.3

Temadrøftelse: Mulig placering af kombiterminal i Sjælland og øerne v. Ringsted Kommune

Effektanalyse:

Økonomiske og beskæftigelsesmæssige konsekvenser af en ny international kombiterminal i Ringsted

Med Femern Bælt-forbindelsen øges behovet for en ny international kombiterminal i Østdanmark, der kan håndtere internationalt gods til Storkøbenhavn. Markedet efterspørger en international kombiterminal i Ringsted, som er det geografiske transport- og logistikknudepunkt for gods på bane og vej mellem Hamborg og København.

Realise Danmark ApS har gennemført en effektanalyse der har til formål at belyse, hvilken økonomisk og beskæftigelsesmæssig effekt en ny international kombiterminal i Ringsted vil have på:

- Beskæftigelse, bruttoværditilvækst og kommunale skatteindtægter i Vest- og Sydsjælland
- Erhvervsudvikling, beskæftigelse og bosætning i Ringsted Kommune

Der er opstillet to realiserbare scenarier for en international kombiterminal i Ringsted med afsæt i den direkte beskæftigelseseffekt. Den direkte beskæftigelseseffekt i de to scenarier er baseret på konkrete erfaringer fra kombiterminalen "iPort, Doncaster" i England, samt vurderinger fra potentiel investor/operatør af beskæftigelseseffekten af en international kombiterminal i Ringsted.

Effekter af international kombiterminal i Ringsted i Vest- og Sydsjælland		
	Scenarie 1	Scenarie 2
Årsværk	710	1.317
Bruttoværditilvækst	2,1. mia. kr.	3,9 mia. kr.
Kommunale skatteindtægter/ pr. år	498 mio. kr.	903 mio. kr.

Sammensætning af jobfunktioner

Det vurderes at andelen af arbejdere (ufaglærte og faglærte) vil udgøre ca. 65 pct. mens andelen af kontoransatte vil udgøre 35 pct.

Potentielle effekter for Ringsted Kommune

En ny international kombiterminal i Ringsted vil understøtte den positive udvikling som Ringsted Kommune oplever i forhold til befolkningsudvikling og tilflytning. Dette dog under forudsætning af, at udbuddet af boliger i Ringsted Kommune matcher efterspørgslen efter boliger.

Bosætning fører til nye kommunale skatteindtægter. En ny international kombiterminal i Ringsted vil med afsæt i de nye arbejdspladser afføde nye kommunale skatteindtægter i Vest- og Sydsjælland på mellem 489 mio. kr. pr. år og 903 mio. kr. pr. år. En betydelig del af disse kan blive til nye kommunale skatteindtægter i Ringsted Kommune afhængig af i hvilket omfang Ringsted Kommune vil lykkes med at tiltrække nye borgere.

2.3

Temadrøftelse: Mulig placering af kombiterminal i Sjælland og øerne v. Ringsted Kommune

Samfundsøkonomisk analyse af en ny international kombiterminal i Ringsted

Realise Danmark ApS har med Sweco A/S som underrådgiver gennemført en samfundsøkonomisk analyse af en ny international kombiterminal i Ringsted. Formålet med analysen er at vurdere de samlede gevinster og omkostninger ved projektet for samfundet som helhed.

Den samfundsøkonomiske analyse er gennemført på to forskellige scenarier:

Scenarie 1:

- En ny international kombiterminal i Ringsted sammenholdt med anvendelse af en kombiterminal i Hamborg.

Scenarie 2:

- En ny international kombiterminal i Ringsted sammenholdt med anvendelse af en kombiterminal i Malmø.

Anlægsøkonomi

- International kombiterminal (privat investor): 560 mio. kr.,
- Motorvejstilslutning og sportilslutning (skattefinansieret): 355 mio. kr.
- Samlede anlægsomkostninger: 915 mio. kr.

Samfundsøkonomiske resultater

Økonomiske nøgletal		
(Mio. kr. 2024 PL)	Scenarie 1	Scenarie 2
Anlægspris (faktorpris) <i>Hvad koster projektet?</i>	915	915
Nettonutidsværdi <i>Projektets værdi for samfundet</i>	16.123	746
Intern rente (pct)	44,7	5,8
Nettogevinst pr. offentlige omkostningskrone <i>Hvor stor en gevinst pr. offentlige brugte krone</i>	8,8	3,2

Den samfundsøkonomiske analyse viser, at der er en positiv samfundsøkonomi for Danmark ved at

anlægge en ny international kombiterminal i Ringsted sammenholdt med, at jernbanegodset bliver omlæsset på en kombiterminal i Hamborg eller i Malmø.

2.4

Beslutningssag: Status på fremdriften i implementeringen af rammeaftalens fokusområder 2025-2026

Notat: Offentligt-privat samarbejde om kvalitet på det specialiserede socialområde

Baggrund

Der er et betydeligt potentiale i at styrke samarbejdet mellem offentlige og private aktører på det specialiserede socialområde. For at realisere dette potentiale har

Implementeringsgruppen for tre fælleskommunale principper inviteret Dansk Erhverv, Dansk Industri, Selveje Danmark og LOS ind i en struktureret proces med fokus på kvalitet og fælles løsninger.

Dette notat skitserer både de væsentligste fordele ved et offentligt-privat samarbejde og de udfordringer, der opleves fra begge sider, samt forslag til hvordan disse kan håndteres.

Notatet afsluttes med et forslag til proces og tidsplan for samarbejdet, som strækker sig fra 3. kvartal 2025 til 1. kvartal 2027.

Fordele ved offentligt-privat samarbejde

Et tættere samarbejde mellem offentlige og private aktører kan skabe store forbedringer på det specialiserede socialområde. Følgende fordele vurderes som særligt væsentlige:

- **Komplementære styrker:**
Offentlige aktører har stærke kompetencer inden for myndighedsudøvelse og langsigtet driftsvaretagelse, mens private aktører kan tilføre nytænkning, fleksibilitet og praksisnærhed. Denne kombination kan føre til mere effektive løsninger, der er bedre tilpasset borgernes behov.
- **Innovation og bæredygtighed:**
Private leverandører bringer ofte specialiseret viden, nye teknologier og alternative tilgange til opgaveløsningen. Når disse ressourcer kombineres med det offentliges systematik og erfaring med komplekse borgerforløb, opstår der grobund for innovation. Dette kan føre til udvikling af nye kvalitetsstandarder, metoder og modeller, som kan udbredes til hele det specialiserede socialområde. Samarbejdet fremmer også vidensdeling på tværs af sektorer, hvilket styrker den samlede faglige kapacitet.
- **Øget finansiering:**
Private aktører har mulighed for at tiltrække kapitalinvesteringer, der kan reducere de økonomiske byrder og risici for det offentlige. Ved at inddrage private leverandører kan det offentlige udvide kapaciteten og sikre, at flere borgere får adgang til relevante tilbud. Private aktører kan tilføre ekstra ressourcer, både økonomisk og i form af specialiseret arbejdskraft, hvilket kan aflaste det offentlige og frigøre ressourcer til andre vigtige opgaver.
- **Fleksibilitet og individualisering**
Private leverandører har ofte mulighed for at tilpasse deres tilbud hurtigt og fleksibelt til den enkelte borgers behov. Dette kan føre til mere individualiserede og målrettede indsatser, hvor borgeren oplever større medinddragelse og tilfredshed.

Udfordringer og løsninger

Selvom fordelene er mange, er der også udfordringer ved et offentligt-privat samarbejde. Disse udfordringer kan bl.a. håndteres gennem følgende målrettede initiativer:

- **Asymmetrisk information om borgeren:**
For at sikre en præcis matchning mellem borgerens behov og botilbuddets tilbud bør der udarbejdes myndighedsbestillinger af høj kvalitet, baseret på grundig udredning af borgeren inden køb af pladser. Denne tilgang sikrer, at leverandøren får en tydeligere indsigt i borgerens konkrete behov, hvilket gør det muligt at tilrettelægge en mere præcis og målrettet indsats, der er nøje afstemt borgerens situation. Samtidig kan prissætningen for indsatsen i højere grad afspejle det reelle støttebehov, hvilket skaber større gennemsigtighed og sammenhæng mellem behov, indsats og økonomi.
- **Uigennemsigtige takster:**
Sammenhængen mellem kvalitet og gennemsigtige takster i botilbud er central for at sikre både tillid og effektivitet i den borgerrettede indsats. Når taksterne er gennemsigtige, bliver det tydeligt for både kommuner, borgere og leverandører, hvad prisen dækker over, og hvordan den relaterer sig til den kvalitet, der leveres. Dette gør det muligt at sammenligne forskellige botilbud på et oplyst grundlag, så man ikke blot vælger det billigste botilbud, men også det tilbud, der giver den bedste balance mellem pris og kvalitet. Når der er klarhed over, hvad der betales for, og hvilken kvalitet der leveres, kan både offentlige og private aktører arbejde målrettet med at udvikle og dokumentere kvaliteten i deres tilbud, hvilket i sidste ende kommer borgeren til gode.
- **Stor variation i servicestandarder:**
En fælles offentligt-privat forståelse af kvalitet i den borgerrettede indsats i botilbud kan danne grundlag for en helt ny tilgang til kvalitet, som i særlig grad kommer de mest udsatte borgere til gavn. Når både offentlige og private aktører sammen definerer, hvad kvalitet indebærer, skabes der et fælles sprog og en fælles retning for arbejdet med at udvikle og levere sociale indsatser. Dette muliggør, at servicestandarder i botilbuddene kan tilpasses endnu mere præcist til den enkelte borgers konkrete behov og livssituation, så indsatsen hverken bliver for omfattende eller utilstrækkelig, men netop målrettet og effektiv.

Styrket OPS om kvalitet

Et styrket OPS om kvalitet i botilbud kan på flere måder bidrage positivt til det specialiserede socialområde. Implementeringsgruppen har derfor inviteret brancheforeningerne for private leverandører ind i en struktureret proces målrettet en OPS-vision om kvalitet i botilbud (§§ 107 & 108) samt udvikling af en kvalitetsmodel.

Status er, at Dansk Erhverv, Dansk Industri, Selveje Danmark og LOS har udtrykt interesse for at gå sammen med Implementeringsgruppen om afholdelse af et dialogmøde for alle private leverandører af botilbud (§§ 107 & 108) i region Sjælland.

Formålet med dialogmødet er formulering af en fælles politisk vision for kvalitet samt opstart på en proces, som skal føre til en fælles forståelse af, hvordan kvalitet kan defineres og operationaliseres.

Forslag til proces og tidsplan

3. kvartal: Afholdelse af dialogmøde med private leverandører med fokus på orientering om fælleskommunale principper samt indsamling af input til en fælles vision/pejlemærker for OPS om kvalitet.

3.-4. kvartal 2025: Nedsættelse af en hurtigarbejdende ad hoc-gruppe bestående af direktører, betjent af chefkonsulenter, med henblik på formulering af en fælles vision for OPS om kvalitet.

1.-2. kvartal 2026: Udkast til vision sendes til politisk godkendelse.

2. kvartal- 1. kvartal 2027: Private aktører inviteres ind i udviklingsarbejdet om en fælles kvalitetsmodel sammen med Socialtilsynet, kommuner og regionen. Dette sikrer en bredt funderet model, der kan forbedre indsatsen på det specialiserede socialområde.

Konklusion

Offentligt-privat samarbejde rummer et stort potentiale til at styrke kvaliteten på det specialiserede socialområde gennem komplementære styrker, innovation, risikodeling og øget finansiering. Med den foreslåede proces skabes en klar ramme for et struktureret samarbejde mellem parterne, som kan realisere dette potentiale til gavn for både borgere og samfundet som helhed.

2.4

Beslutningssag: Status på fremdriften i implementeringen af rammeaftalens fokusområder 2025-2026

Kommissorium: Implementering af høj kvalitet af KL-standardkontrakter på det specialiserede socialområde

Indsats	KL har i samarbejde med interesseorganisationer udarbejdet standardkontrakter for hhv. voksen- og børneområder, som kommunerne arbejder med i forskellig grad. Initiativet har til formål at implementere KL's standardkontrakter, jf. de fælleskommunale principper: 1) "Vi anvender udelukkende standardkontrakter – de er obligatoriske"; 2) Vi anvender fælles principper og faglige begreber for sagsbehandling og 3) Vi følger en fælles sagsproces i myndighed, så den borgerrettede indsats kan sammenlignes på tværs af leverandører Konkret handler initiativet om, at der skal nedsættes en ad hoc-gruppe, som skal komme med forslag og anbefalinger til fælleskommunal implementering af KL's standardkontrakter samt fælles sagsproces, principper og faglige begreber for sagsbehandling'. Initiativet iværksættes som et bidrag til realisering af Udviklingsprogrammets formål, herunder: • Øge kvaliteten af den borgerrettede indsats: Ved at styrke kapacitetsstyringen og sikre, at der findes de rette specialiserede tilbud til forskellige målgrupper, øges sandsynligheden for, at borgerne får den støtte, der bedst matcher deres individuelle behov. • Knække den stigende udgiftskurve: Gennem systematisk og fælleskommunal kapacitets- og økonomistyring, vil kommunerne kunne matche borgernes behov med de rette tilbud til den rigtige pris og kvalitet. Bedre styring bidrager til at undgå overforbrug og ineffektive løsninger. Herudover vil korrekt anvendelse af KL's standardkontrakter og indgåelse af rammeaftaler for indkøb gøre det muligt at samle indkøbskraften og forhandle bedre vilkår. Det reducerer risikoen for høje enkeltstående priser og sikrer, at indsatserne leveres til den rette pris • Styrke konkurrencen på botilbudsmarkedet: Ved at skabe mere gennemsigtighed og ensartede vilkår for køb og salg af specialiserede botilbud, kan kommunerne lettere sammenligne priser og kvalitet på tværs af leverandører. Det styrker konkurrencen og presser priserne ned, samtidig med at det sikrer bedre udnyttelse af ressourcerne. Herudover vil implementeringen af fælles standardkontrakter og indgåelse af
----------------	---

	fælles rammeaftaler for indkøb gøre det muligt at samle indkøbskraften og forhandle bedre vilkår.
Behov	Korrekt udfyldte og fyldestgørende kontrakter er en forudsætning for både faglig og økonomisk styring af borgersager på det specialiserede voksenområde. I dag er der imidlertid stor forskel på kommunernes modenhed i forhold til indgåelse og håndhævelse af kontrakter, og pris, kvalitet, leverancer og betingelser for samhandel fremgår i varierende grad af de indgåede aftaler. Denne udfordring er ikke kun lokal, men afspejler en bredere problematik, som Ekspertudvalget på det specialiserede socialområde også har identificeret i deres rapportering. Udvalget peger på, at de nuværende rammer og praksisser for kontraktstyring, indkøb og myndighedsbestilling ikke i tilstrækkelig grad understøtter et velfungerende og bæredygtigt socialområde. Særligt fremhæver udvalget, at varierende kontraktkvalitet og uklare vilkår underminerer både effektiviteten, retssikkerheden og muligheden for at styre udgifterne på området. Ekspertudvalget anbefaler derfor, at der udvikles fælles rammer og standarder for kontraktstyring og indkøbspraksis på tværs af kommunerne. De påpeger, at styrket fælleskommunalt samarbejde om kontrakter og indkøb kan bidrage til at sikre mere ensartede aftalevilkår, større gennemsigtighed og bedre styring af både kapacitet og økonomi. Samtidig fremhæver udvalget, at et tættere samarbejde på tværs af myndighed, indkøb, økonomi og udfører kan løfte kvaliteten af myndighedsbestillinger og styrke den samlede opgaveløsning på socialområdet.
Effektmål og leverancer	Mål: I 2027 har alle kommuner i Region Sjælland implementeret KL's standardkontrakter som eneste kontraktform på botilbudsområdet (voksne) og på området for anbringelser (børn og unge). Standardkontrakterne anvendes konsekvent i praksis og sikrer, at alle aftaler opfylder kravene i både indkøbsretlig, kontraktretlig og socialfaglig lovgivning (Barnets lov og Serviceloven med tilhørende bekendtgørelser og principmeddelelser og -afgørelser). Formålet med initiativet er, at kommunerne indgår juridisk bindende aftaler med klare vilkår for indsats, pris og samarbejde, hvilket styrker gennemsigtighed, kvalitet og styring af udgifter på tværs af området, herunder at: • Kontrakterne indeholder en individuel og transparent pris i overensstemmelse med finansieringsbekendtgørelsen • Kontrakter fastsætter den kvalitet, der skal leveres af leverandøren med afsæt i borgerens behov og retssikkerhed samt formålene i serviceloven og barnets lov.

	• Kontrakternes pris og kvalitet løbende justeres i overensstemmelse med borgers ændrede behov • De kontraktlige forhold håndteres ensartet, herunder særligt prisregulering. Ad hoc-gruppens anbefalinger skal udvikles under hensyntagen til behovet og ønsket om lokal tilrettelæggelse og organisering af indkøbsproces og tildeling af kontrakter. Leverancer i 2. halvår 2025 • Kortlægge behovet for kompetenceudvikling i kommunerne i forhold til kontraktindgåelse og bestilling af ydelser. Analyse af nuværende praksis og udfordringer. • Kortlægning af behovet for support af kommunerne i forhold til kontraktforståelse og kontraktstyring: Hvor giver det mening med fælles retningslinjer og tolkning? • Udvikling af en model for forhåndsgodkendelse af leverandører, der accepterer standardvilkår, dvs. et vedtaget kontraktgrundlag med en række mindstekrav (kontrakt +kravspecifikation). • Udvikling af fælles skabelon for Bestilling (kravspecifikation) på voksenområdet og andre standardbetingelser. Leverancer i 2026 • Udvikling af fælles skabelon for Bestilling (kravspecifikation) på børneområdet og andre standardbetingelser. • Skabelon for status fra leverandør og dagsorden for opfølgning på den borgerrettede indsats. • Identifikation af behovet for markedsdata til kapacitetsstyring (udbud & efterspørgsel) • Modeller for fælleskommunale indkøbsfunktioner, som har følgende opgaver: ○ Godkendelse af nye leverandører ○ Rådgivning og undervisning i kontrakter og Bestilling, ○ Central kontraktstyring på alt andet end §13 (genforhandling ved ændrede behov hos borger) ○ Drift og vedligehold af en leverandørliste ○ Drive kontraktnetværk (læringsnetværk) • Afklaring af mulighed for storkøb af pladser med centralt forhandlede priser.
Organisering	Projektet foreslås organiseret som et fælleskommunalt samarbejde med følgende struktur: Implementeringsgruppen:

	Implementeringsgruppen har det overordnede ansvar for delprojektet. Jan Christensen fra Vordingborg Kommune er Implementeringsgruppens kontaktperson, som har det overordnede ansvar for ad hoc-gruppens fremdrift. Projektleder: Varetages af Sekretariatet Rammeaftale Sjælland, som sikrer koordinering og fremdrift i projektet samt overholdelse af tidsplanen. Ad hoc-gruppe: En ad hoc-gruppe med faste fagpersoner fra indkøbs- og socialområderne er ansvarlige for leverancerne. Pilotkommuner: Pilotkommuner er implementeringsansvarlige og stiller testmuligheder til rådighed samt understøtter med ledelse.
Resurser	Fast deltagerkreds (nøglefunktioner): • Fagperson(er) med kommunale indkøbs- og kontraktretslige kompetencer: Ansvarlig for den kontraktretslig og indkøbsfaglig del i udviklingen og afprøvningen af en model for implementering af KL's standardkontrakter. • Fagperson med kontraktretslige og socialfaglige kompetencer - voksenområdet: Ansvarlig for den socialfaglige del i udviklingen og afprøvningen af en model for implementering af KL's standardkontrakter. • Fagperson med kontraktretslige og socialfaglige kompetencer - børneområdet: Ansvarlig for den socialfaglige del i udviklingen og afprøvningen af en model for implementering af KL's standardkontrakter. Fleksibel deltagerkreds: • Relevante afdelingsledere fra pilotkommunerne Pilotkommunerne stiller Myndighedsledere og ledere af kommunernes indkøbsafdeling som koordinatore for afprøvning af en model for implementering af KL's standardkontrakter.

	• Relevante medarbejdere fra indkøbsafdelingen i pilotkommunen Efter behov • Relevante medarbejdere fra Myndighedsafdelingen i pilotkommunen Efter behov • Juristkompetencer inden for det specialiserede socialområde, kontrakt- og indkøbsretlige område Efter behov for juridisk sparring om lovgivning. • Kompetencer i regnskabsanalyser: Efter behov for sparring om regnskaber • Leverandører af botilbud (§§ 107 & 108) samt tilbud på anbringelsesområdet Efter behov
Afhængigheder	Ingen
Tidsplan	Initiativet forventes afsluttet primo 2027 med en samlet rapportering indeholdende evalueringer, effekter og anbefalinger på det samlede initiativ til K17 og KKR Sjælland samt de 17 kommuners Byråd/Kommunalbestyrelser. K17 og KKR Sjælland samt de 17 kommuners Byråd/Kommunalbestyrelser vil blive forelagt delrapporteringer i hhv.: • Primo 2026: Indeholdende status på leverancer til gennemførelse i 2025. • Medio 2026: Indeholdende status på leverancer til gennemførelse medio 2026.
Ansvarlig kontaktperson	Jan Christensen, direktør i Vordingborg Kommune

2.4

Beslutningssag: Status på fremdriften i implementeringen af rammeaftalens fokusområder 2025-2026

Rammeaftale Sjællands anbefalinger ift. indberetning af takststigninger 2025

Baggrund:

I forbindelse med Rammeaftale Sjællands udviklingsprogram har de sjællandske kommuner administrativt og politisk vedtaget 3 fælleskommunale principper. Et af de fælleskommunale principper¹ er ”Fælles om takster og kontrakter” og herunder indberetning af takststigninger over 5% til Socialtilsyn Øst.

Flere kommunale og regionale leverandører har varslet takststigninger udover P/L på 4% med henvisning til øgede omkostninger grundet trepartsmidler på det offentlige overenskomstområde i forbindelse med OK 24. Takststigningerne ligger ca. fra 2-3,5 procentpoint udover P/L. følge KL slår trepartsmidlerne først igennem i næste års P/L som anvendes i takstberegningen for 2026

Anbefalinger

På den baggrund har styregruppen og udviklingsgruppen for Rammeaftale Sjælland besluttet at anbefale følgende ift. hvordan man skal forholde sig som køber ift. både private og offentlige tilbud og herunder ift. indberetning af takststigninger over 5% til Socialtilsyn Øst

Til købere af private tilbud:

* Takststigninger indberettes til Socialtilsyn Øst i overensstemmelse med de fælleskommunale principper når de overstiger 5%.

Til købere af offentlige tilbud:

* Takststigninger indberettes til Socialtilsyn Øst når de overstiger 8% (jf. effekt af trepartsmidler på det offentlige overenskomstområde jf. OK 24).

Procedure for indberetning af takststigninger:

Ved indberetning af takststigninger (over 5% for private tilbud og 8% for offentlige tilbud) benyttes følgende skema som sendes til Socialtilsyn Øst socialtilsynost@holb.dk cc Rammeaftalesekretariatet posk@greve.dk Kommunerne opfordres til at orientere leverandøren om indberetningen.

Indberetningsskema til indberetning af takststigninger (over 5% for private tilbud og 8% for offentlige tilbud)

<i>Køberkommune og kontaktperson</i>	<i>(kommune og kontaktoplysninger)</i>
<i>Leverandør, tilbudsnavn og paragraf</i>	<i>(kommune, region eller privat leverandør)</i>
<i>Takststigning i procent</i>	
<i>Leverandørens begrundelse for takststigning:</i> • <i>Lønrelaterede omkostninger?</i> • <i>Driftsrelaterede omkostninger?</i> • <i>Bygningsudgifter?</i> • <i>Øvrige omkostninger?</i> <i>Er denne begrundelse fyldestgørende og rimelig?</i>	
<i>Kan kommunen godkende takststigningen?</i>	<i>(Ja/Nej)</i>
<i>Er leverandøren orienteret om indberetningen</i>	<i>(Ja/Nej)</i>
<i>Andet?</i>	

Som udgangspunkt afholder Rammeaftale Sjælland to årlige møder med Socialtilsyn Øst om indberetningerne og drøfter den videre strategi, proces og tidsplan samt vender tilbage til kommunerne.

¹ Se side 4: [Rammeaftale Sjælland på det specialiserede social- og undervisningsområde 2025-2026 \(6\).pdf](#)

2.4

Beslutningssag: Status på fremdriften i implementeringen af rammeaftalens fokusområder 2025-2026

FORELØBIGT UDKAST

Orienteringsbrev til alle døgn og dagtilbud på børne og voksenområdet – private og offentlige

Vedrørende takstfremskrivning og krav om dokumentation

Kommunerne ønsker at tydeliggøre forventningerne til håndtering af takstreguleringer og den nødvendige dokumentation i forbindelse med døgn og dagtilbud til børn og voksne i privat og offentligt regi.

Om PL-indeks og prisfremskrivning

Det er kommunernes udgangspunkt, at takstfremskrivning for døgn og dagtilbud følger den almindelige pris- og lønudvikling (P/L). P/L som er et nationalt indeks, der afspejler den gennemsnitlige udvikling i priser og lønninger i den offentlige sektor. Det anvendes i kommunal økonomi ift. regulering af takster mv.

Hvis et tilbud ønsker at fremskrive takster med en højere sats end P/L, forventes det, at dette underbygges med dokumentation for konkrete og væsentlige ændringer i omkostningsniveauet – for eksempel lønudgifter, inflation i specifikke ydelsesområder eller nye myndighedskrav.

Denne gennemsigtighed vil gavne den fælles kommunikation og sikre, at aftaler indgås under forhold, som sikrer et fortsat godt samarbejde mellem det enkelte tilbud og kommunen.

Kommunernes forventninger

På den baggrund anmodes om følgende fremgangsmåde ved varsling af takstfremskrivning:

1. Takstfremskrivningen sendes skriftligt til kommunen med tydelig angivelse af den anvendte fremskrivningsprocent.
2. Hvis takstfremskrivningen overstiger gældende P/L-indeks, skal den ledsages af fyldestgørende og saglig dokumentation ift. baggrunden herfor.
3. Alle ændringer reguleres i standardkontrakten og i overensstemmelse med gældende kontrakt- eller aftalevilkår.

Ny praksis for takstindberetning i fælleskommunalt regi

Denne nye praksis er en del af Rammeaftale Sjællands politisk godkendte fælleskommunale principper i kommunerne i region Sjælland og herunder princippet *fælles om takster og kontrakter*. Formålet er at styrke det tværkommunale samarbejde omkring takststyring og sikre gennemsigtighed og rettidighed i forhold til takstreguleringer. Ved takststigninger på over 5 % for private tilbud og over 8 % for kommunale og regionale tilbud (pga. effekt af offentlige OK-25 midler) vil kommunerne foretage indberetning af takststigningerne til Socialtilsyn Øst.

Såfremt en varslet takststigning overstiger ovenstående procenter og ikke ledsages af tilstrækkelig dokumentation, forbeholder kommunerne sig ret til at afvise ændringen. Vi ser det som en del af det gensidige samarbejde, at økonomiske vilkår fastlægges på et gennemskueligt og retfærdigt grundlag.

Vi takker for det gode samarbejde og ser frem til fortsat dialog med fælles fokus på kvalitet og forsvarlig forvaltning af offentlige midler.

På vegne af kommunerne i region sjælland
Venlig hilsen

Morten Bøgelund Andersen, formand for styregruppen Rammeaftale Sjælland, direktør Greve Kommune

Dato:

Vores
ref.

(RS17
)

adress
)

Tlf.

E-
mail:

2.4

Beslutningssag: Status på fremdriften i implementeringen af rammeaftalens fokusområder 2025-2026

Kommissorium for styrkelse af plejefamilieområdet

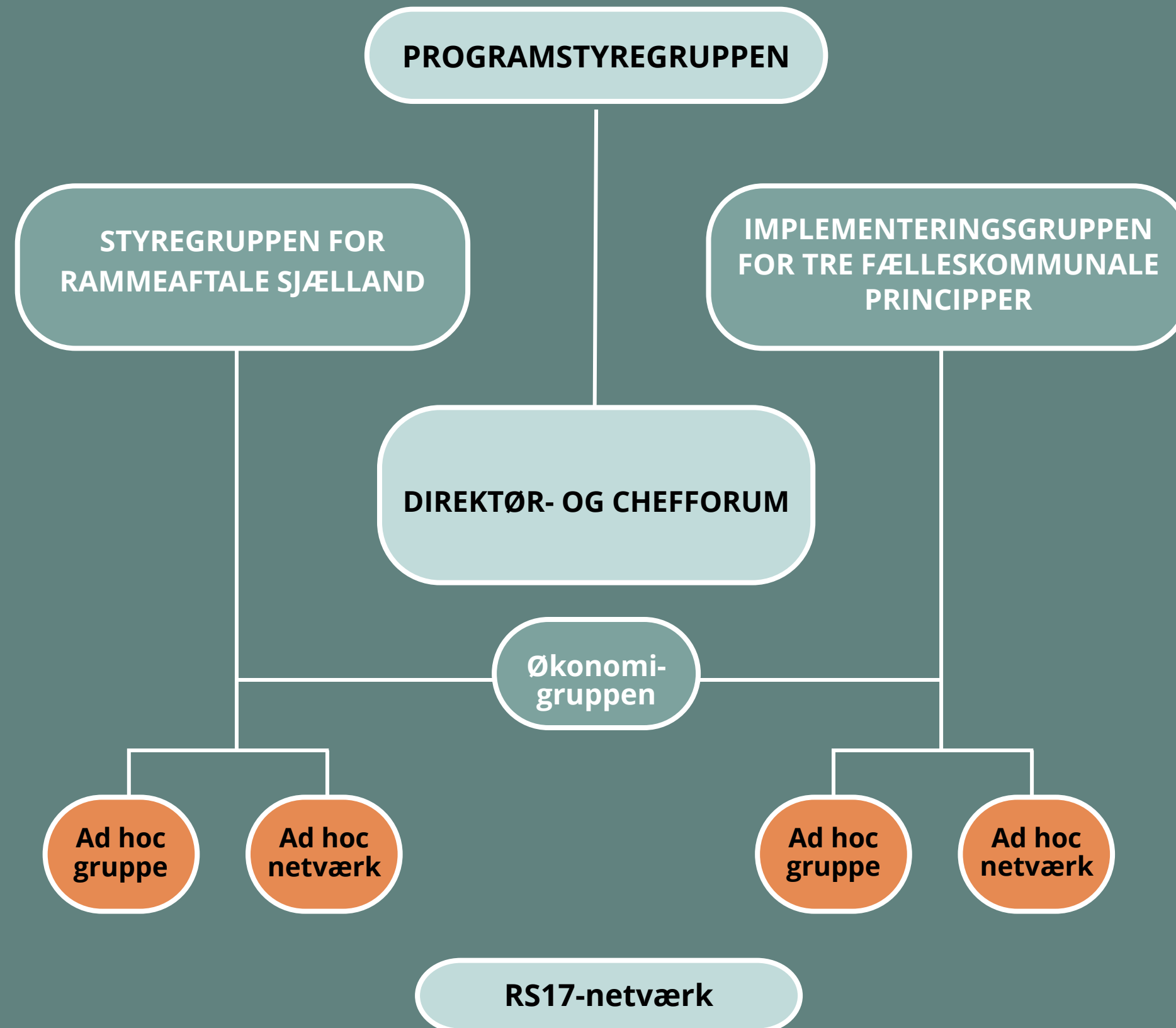
Initiativ Baggrund og formål	Kommunerne ønsker at styrke rekrutteringen, fastholdelsen og understøttelsen af plejefamilier, så flere børn kan få en tryk og stabil anbringelse i et familieplejetilbud. Kommunerne vil arbejde målrettet på at forbedre vilkårene for plejefamilier ved at gøre det lettere at blive og være plejefamilie samt sikre en retfærdig aflønning og støtteordninger. Dette kommissorium fastsætter rammerne for arbejdet med at udvikle plejefamilieområdet, inspireret af nationale erfaringer og best practices fra andre kommuner, herunder samarbejde med Socialtilsynet.
Mål	• Øget rekruttering af plejefamilier • Udvikle og iværksætte en målrettet rekrutteringsstrategi, herunder informationskampagner og oplysningsinitiativer. • Gøre det nemmere at blive godkendt som plejefamilie gennem en smidigere godkendelsesproces i samarbejde med Socialtilsynet. • Undersøge muligheder for at etablere suppleringsplejefamilier, som kan aflaste eller understøtte almindelige plejefamilier. • Eks: aflastningsplejefamilier, akutplejefamilier, ventilejefamilier, mentorplejefamilier
Indsatser Forbedret støtte og fastholdelse	• Indføre Tæt Støttede Opstartsforløb (TSOP) for nye plejefamilier, hvor de modtager intensiv støtte i de første måneder af anbringelsen. • Etablere mentorordninger, hvor erfarne plejefamilier støtter nye plejefamilier. • Reducere de administrative byrder for plejefamilier, herunder digitalisering og forenkling af procedurer. • Skabe bedre adgang til supervision og faglig sparring for plejefamilier, i samarbejde med Socialtilsynet og andre relevante aktører. • Økonomiske forbedringer og vilkår • Sikre, at plejefamilier modtager pensionsordning og ATP-bidrag, som flere kommuner allerede har implementeret • Justere aflønning og kompensationsordninger, så plejefamilier oplever større økonomisk stabilitet og anerkendelse

Samarbejde med Socialtilsynet	• Løbende dialog med Socialtilsynet om krav til godkendelse og kvalitetssikring af plejefamilier. • Udvikle en samarbejdsmodel, hvor Socialtilsynets vurderinger og anbefalinger anvendes mere strategisk i kommunens arbejde med at styrke plejefamilieområdet. • Undersøge muligheder for fælles rekrutteringsinitiativer i samarbejde med Socialtilsynet og andre kommuner.
Organisering	• Arbejdet forankres i KKR arbejdsgruppen bestående af relevante medarbejdere fra kommuner i regionen. Stine Gran fra Kalundborg har tovholderopgaven. • KKR arbejdsgruppen refererer til en særlig nedsat styregruppe bestående af chef repræsentanter fra Kalundborg, Lolland, Slagelse og Holbæk. Lotte Christensen, Lolland, Julie Folke, Kalundborg, Rikke Kvistgaard, Slagelse, Helle Stisen, Holbæk. • De udpegede medlemmer af KKR arbejdsgruppen er: Anja Sigvard Stensgaard (Vordingborg), Mia Jensen (Lolland), Steen Bager (Odsherred), Stine Gran (Kalundborg). • Socialsyn Øst kan inddrages ved behov ift. sparring. •
Tidsplan	2025: • Tidsplan for gruppens arbejde er pt. under udarbejdelse 2. kvartal • Administrativ og politisk orientering om fremdriften i implementeringen til hhv. K17 og KKR inden sommerferien • Tovholder giver kort status til den særligt nedsatte styregruppe vedr. fokusområde 3: Lotte Christensen, Lolland, Julie Folke, Kalundborg, Rikke Kvistgaard, Slagelse, Helle Stisen, Holbæk. 3. Kvartal : • Politisk orientering om fremdriften i implementeringen til kommunernes fagudvalg og byråd på efter sommerferien

2.4

Beslutningssag: Status på fremdriften i implementeringen af rammeaftalens fokusområder 2025-2026

RAMMEAFTALENS ORGANISATION 2025



2.5

Beslutningssag: Fordeling af flygtninge 2026



Kommunernes Landsforening
Weidekampsgade 10
2300 København S

30. april 2025

Udlændingestyrelsen

1. Asylkontor

Farimagsgade 51A

4700 Næstved

Tlf.: 35 36 66 00

www.nyidanmark.dk

Landstal for 2026

Det følger af integrationslovens § 6, at Udlændingestyrelsen hvert år senest den 1. maj skal udsende meddelelse om det antal flygtninge, som styrelsen påregner, at der skal meddeles opholdstilladelse til i det kommende år (landstallet).

Sagsnummer 23/108198

Sagsbehandler: hnlp

Det forventede antal visiteringer for et år fastsættes på baggrund af et skøn over antallet af asylansøgere og udviklingen i sagsbehandlingen, herunder anerkendelsesprocenten. Skønnet over antallet af visiteringer er erfaringsmæssigt særdeles vanskeligt at foretage, idet indrejsetallets størrelse og sammensætningen af ansøgerne kan variere betydeligt fra måned til måned, afhængigt af flygtningestrømmenes bevægelser, både globalt og regionalt. Sammensætningen af gruppen af ansøgerne har endvidere afgørende betydning for længden af sagsbehandlingstiden, da der er forskel på, hvor mange samtaler, det er nødvendigt at afholde med ansøgerne, ligesom anerkendelsesprocenten i høj grad påvirkes af asylansøgere nationalitet.

Udlændingestyrelsen vurderer på det nuværende grundlag, at der i 2026 vil blive givet opholdstilladelse til 600 flygtninge, som vil skulle visiteres til kommunerne.

Landstallet for 2026 fastsættes således til 600 personer.

Det bemærkes i den forbindelse, at personer, der søger om opholdstilladelse efter lov om midlertidig opholdstilladelse til personer, der er fordrevet fra Ukraine, ikke indgår i det fastsatte landstal, jf. § 30, stk. 1, i lov om midlertidig opholdstilladelse til personer, der er fordrevet fra Ukraine (særloven).

Personer, som meddeles opholdstilladelse efter særloven, fordeles i stedet efter reglerne i særlovens § 30, stk. 3-4.

Regionskvoter for 2026

Det følger af integrationslovens § 7, stk. 1, at Udlændingestyrelsen fastsætter det antal flygtninge, som påregnes boligplaceret inden for de enkelte regioner i et kommende kalenderår. De fastsatte regionskvoter udsendes samtidig med landstallet.

Regionskvoterne fastsættes således:

	2026
Region	Antal
Region Hovedstaden	148
Region Sjælland	123
Region Syddanmark	114
Region Midtjylland	133
Region Nordjylland	82
Total (landstal)	600

Kommunekvoter for 2026

Det følger af § 2, stk. 4 i bekendtgørelse nr. 550 af 5. maj 2022 om boligplacering af flygtninge, at til brug for indgåelse af aftaler om kommunekvoter, jf. § 5, stk. 1, udsendes sammen med landstallet de i § 8 nævnte opgørelser, dvs. en opgørelse over befolkningen, jf. § 8, stk. 1, en opgørelse over antallet af indvandrere og flygtninge, jf. § 8, stk. 2, og en opgørelse over antallet af familiesammenførte til flygtninge, jf. § 8, stk. 5.

På den baggrund vedlægger Udlændingestyrelsen de nævnte opgørelser i bilag A.

Udlændingestyrelsen skal nu bede kommunerne i hver region om at søge at indgå en aftale om kommunekvoter for 2026, jf. integrationslovens § 8, stk. 1. Udlændingestyrelsen anbefaler, at eventuelle aftaler indeholder en stillingtagen til, hvorvidt aftalen fortsat skal gælde, hvis landstallet for 2026 på et senere tidspunkt bliver ændret. Aftalen skal meddeles Udlændingestyrelsen inden den 10. september 2025.

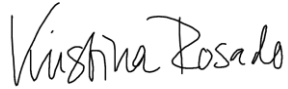
Har kommunalbestyrelserne inden for en region ikke inden den 10. september 2025 givet meddelelse til Udlændingestyrelsen om indgåelse af en aftale om kommunekvoter for 2026, fastsætter Udlændingestyrelsen inden den 30. september 2025 for hver kommune i regionen det antal flygtninge, som påregnes boligplaceret inden for de enkelte kommuner i det kommende år, jf. integrationslovens § 8, stk. 3.

Hvis der ikke indgås aftale om kommunekvoter, agter styrelsen at fastsætte kommunekvoterne således som anført i bilag B.

Spørgsmål vedrørende proceduren omkring landstallet og kvoterne kan rettes til Udlændingestyrelsen, specialkonsulent Hanne Lopdrup, e-mail hnlp@us.dk, telefonnummer 40 24 44 17.

Spørgsmål vedrørende de bagvedliggende beregninger for landstallet kan rettes til Udlændingestyrelsen, chefkonsulent Per Würtz Jacobsen, e-mail prjc@us.dk, telefonnummer 23 24 22 80.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Kristina Rosado'.

Kristina Rosado

Bilag A: Opgørelse over indbyggere samt flygtninge og indvandrere bosat i kommunerne pr. 1. januar 2025

Kommune nr. og kommune	Indbyggertal pr. 1. januar 2025, ekskl. Christiansø	Antallet af udenlandske statsborgere fra ikke-vestlige lande bosat i kommunerne pr. 1. januar 2024, ekskl. Christiansø	Antal asylansøgere indkvarteret på centre pr. 6. april 2025
Danmark i alt	5.992.644	342.335	2.552

Region Hovedstaden	1.930.703	146.740	448
101 København	667.099	52.544	
147 Frederiksberg	105.840	6.474	
151 Ballerup	52.939	4.621	
153 Brøndby	40.401	6.403	
155 Dragør	14.450	457	
157 Gentofte	75.076	3.851	
159 Gladsaxe	70.958	6.359	
161 Glostrup	24.869	2.516	
163 Herlev	30.784	3.008	
165 Albertslund	28.117	3.952	
167 Hvidovre	53.760	5.003	
169 Høje-Taastrup	59.059	7.792	
173 Lyngby-Taarbæk	58.713	3.030	
175 Rødovre	44.734	4.583	
183 Ishøj	24.365	4.366	
185 Tårnby	44.034	2.951	
187 Vallensbæk	18.322	2.214	
190 Furesø	42.540	2.615	
201 Allerød	26.128	1.201	360
210 Fredensborg	42.186	3.008	
217 Helsingør	63.953	3.837	
219 Hillerød	54.855	3.233	
223 Hørsholm	25.168	1.268	88
230 Rudersdal	57.342	2.742	
240 Egedal	45.563	2.137	
250 Frederikssund	47.052	2.173	
260 Halsnæs	31.633	1.610	
270 Gribskov	41.797	1.572	
400 Bornholm	38.966	1.220	

Region Sjælland	854.902	41.323	115
253 Greve	53.536	4.237	
259 Køge	63.335	3.725	
265 Roskilde	91.623	4.427	
269 Solrød	24.732	1.044	
306 Odsherred	32.225	1.042	
316 Holbæk	74.490	3.637	
320 Faxe	37.820	1.365	
326 Kalundborg	48.103	1.871	
329 Ringsted	36.286	2.334	
330 Slagelse	80.481	4.922	
336 Stevn	23.612	810	
340 Sorø	30.641	1.037	
350 Løjre	29.594	1.002	115
360 Lolland	39.122	1.708	
370 Næstved	84.895	4.200	
376 Guldborgsund	59.350	2.460	
390 Vordingborg	45.057	1.502	

Region Syddanmark	1.240.472	63.688	952
410 Middelfart	40.318	1.447	
420 Assens	40.469	1.177	
430 Faaborg-Midtfyn	52.284	1.623	
440 Kerteminde	23.949	933	
450 Nyborg	32.329	1.511	
461 Odense	210.803	15.377	
479 Svendborg	60.001	2.480	
480 Nordfyns	29.342	961	
482 Langeland	11.973	343	158
492 Ærø	5.881	162	
510 Haderslev	55.354	2.618	
530 Billund	27.168	1.314	
540 Sønderborg	74.096	4.029	
550 Tønder	36.399	1.349	304
561 Esbjerg	115.157	5.473	310
563 Fanø	3.270	77	
573 Varde	49.410	1.577	
575 Vejle	42.702	1.785	
580 Aabenraa	58.621	2.721	
607 Fredericia	52.616	3.355	
621 Kolding	95.897	5.893	
630 Vejle	122.433	7.483	180

Region Midtjylland	1.373.799	67.764	772
615 Horsens	97.921	6.044	
657 Herning	90.006	4.650	
661 Holstebro	59.201	2.604	553
665 Lemvig	18.800	562	
671 Struer	20.229	896	
706 Syddjurs	44.101	1.276	
707 Norddjurs	36.658	1.316	
710 Favrskov	49.359	1.658	
727 Odder	24.083	816	
730 Randers	100.356	4.666	
740 Silkeborg	101.574	4.036	
741 Samsø	3.656	74	
746 Skanderborg	65.760	2.334	
751 Århus	373.388	25.748	
756 Ikast-Brande	43.009	2.203	219
760 Ringkøbing-Skjern	55.582	2.025	
766 Hedensted	48.167	1.556	
779 Skive	44.328	1.506	
791 Viborg	97.621	3.794	

Region Nordjylland	592.768	22.820	265
773 Morsø	19.520	501	
787 Thisted	42.698	1.500	
810 Brønderslev	36.706	1.232	
813 Frederikshavn	57.882	1.984	
820 Vesthimmerland	35.818	1.203	265
825 Læsø	1.719	25	
840 Rebild	30.942	748	
846 Mariagerfjord	41.606	1.525	
849 Jammerbugt	37.954	1.067	
851 Aalborg	224.612	10.680	
860 Hjørring	63.311	2.355	

Opgørelse over Familiesammenføringer til flygtninge tilgået kommune i 2024	
Kommune	Familiesammenføringer til flygtninge, tilgået kommunen i 2024
Region Hovedstaden	
101 København	20
147 Frederiksberg	7
151 Ballerup	1
153 Brøndby	2
155 Dragør	3
157 Gentofte	18
159 Gladsaxe	7
161 Glostrup	-
163 Herlev	1
165 Albertslund	-
167 Hvidovre	3
169 Høje-Taastrup	9
173 Lyngby-Taarbæk	1
175 Rødovre	1
183 Ishøj	-
185 Tårnby	3
187 Vallensbæk	-
190 Furesø	2
201 Allerød	-
210 Fredensborg	5
217 Helsingør	7
219 Hillerød	5
223 Hørsholm	4
230 Rudersdal	19
240 Egedal	9
250 Frederikssund	6
260 Halsnæs	8
270 Gribskov	11
400 Bornholm	1
Region Hovedstaden i alt	153

Region Sjælland	
253 Greve	3
259 Køge	7
265 Roskilde	8
269 Solrød	-
306 Odsherred	3
316 Holbæk	7
320 Faxe	2
326 Kalundborg	1
329 Ringsted	18
330 Slagelse	8
336 Stevns	4
340 Sorø	2
350 Løjre	2
360 Lolland	3
370 Næstved	8
376 Guldborgsund	7
390 Vordingborg	7
Region Sjælland i alt	90

Region Syddanmark	
410 Middelfart	9
420 Assens	9
430 Faaborg-Midtfyn	2
440 Kerteminde	1
450 Nyborg	7
461 Odense	27
479 Svendborg	6
480 Nordfyns	3
482 Langeland	-
492 Ærø	-
510 Haderslev	6
530 Billund	7
540 Sønderborg	10
550 Tønder	7
561 Esbjerg	14
563 Fanø	-
573 Varde	-
575 Vejen	11
580 Aabenraa	5
607 Fredericia	7
621 Kolding	18
630 Vejle	22
Region Syddanmark i alt	171

Region Midtjylland	
615 Horsens	14
657 Herning	31
661 Holstebro	6
665 Lemvig	-
671 Struer	6
706 Syddjurs	2
707 Norddjurs	5
710 Favrskov	5
727 Odder	4
730 Randers	8
740 Silkeborg	7
741 Samsø	-
746 Skanderborg	15
751 Århus	46
756 Ikast-Brandø	8
760 Ringkøbing-Skjern	8
766 Hedensted	12
779 Skive	5
791 Viborg	19
Region Midtjylland i alt	201

Region Nordjylland	
773 Morsø	-
787 Thisted	8
810 Brønderslev	6
813 Frederikshavn	7
820 Vesthimmerland	6
825 Læsø	-
840 Rebild	2
846 Mariagerfjord	9
849 Jammerbugt	5
851 Aalborg	32
860 Hjørring	6
Region Nordjylland i alt	81

Danmark i alt	696
----------------------	------------

Bilag B. Beregnede kommunekvoter	
	2026
Region Hovedstaden	
101 København	63
147 Frederiksberg	13
151 Ballerup	4
153 Brøndby	-
155 Dragør	1
157 Gentofte	-
159 Gladsaxe	-
161 Glostrup	1
163 Herlev	1
165 Albertslund	-
167 Hvidovre	1
169 Høje-Taastrup	-
173 Lyngby-Taarbæk	12
175 Rødovre	1
183 Ishøj	-
185 Tårnby	4
187 Vallensbæk	-
190 Furesø	6
201 Allerød	6
210 Fredensborg	2
217 Helsingør	6
219 Hillerød	6
223 Hørsholm	2
230 Rudersdal	-
240 Egedal	2
250 Frederikssund	6
260 Halsnæs	-
270 Gribskov	1
400 Bornholm	10
Region Hovedstaden i alt	148

Region Sjælland	
253 Greve	4
259 Køge	6
265 Roskilde	14
269 Solrød	6
306 Odsherred	6
316 Holbæk	10
320 Faxe	8
326 Kalundborg	12
329 Ringsted	-
330 Slagelse	7
336 Stevns	3
340 Sorø	7
350 Lejre	6
360 Lolland	7
370 Næstved	12
376 Guldborgsund	9
390 Vordingborg	6
Region Sjælland i alt	123

Region Syddanmark	
410 Middelfart	3
420 Assens	4
430 Faaborg-Midtfyn	13
440 Kerteminde	5
450 Nyborg	1
461 Odense	5
479 Svendborg	10
480 Nordfyns	6
482 Langeland	4
492 Ærø	2
510 Haderslev	7
530 Billund	-
540 Sønderborg	6
550 Tønder	3
561 Esbjerg	14
563 Fanø	1
573 Varde	14
575 Vejen	1
580 Aabenraa	9
607 Fredericia	3
621 Kolding	1
630 Vejle	2
Region Syddanmark i alt	114

Region Midtjylland	
615 Horsens	5
657 Herning	-
661 Holstebro	9
665 Lemvig	5
671 Struer	-
706 Syddjurs	11
707 Norddjurs	5
710 Favrskov	9
727 Odder	3
730 Randers	16
740 Silkeborg	20
741 Samsø	1
746 Skanderborg	4
751 Århus	16
756 Ikast-Brande	2
760 Ringkøbing-Skjern	8
766 Hedensted	3
779 Skive	8
791 Viborg	8
Region Midtjylland i alt	133

Region Nordjylland	
773 Morsø	6
787 Thisted	4
810 Brønderslev	5
813 Frederikshavn	10
820 Vesthimmerland	5
825 Læsø	1
840 Rebild	8
846 Mariagerfjord	3
849 Jammerbugt	7
851 Aalborg	23
860 Hjørring	10
Region Nordjylland i alt	82

Danmark i alt	600
----------------------	------------

2.7

Orienteringssag: Status på implementering af sundhedsreformen i KKR Sjælland og nationalt

Bilag: Governance for sundhedsområdet i KKR Sjælland

Frem mod og særligt i tiden efter sommerferien vil implementeringsarbejdet blive intensiveret og mere konkret, rettet mod forberedelserne af den nye struktur med seks sundhedsråd (heraf to i KKR Sjælland) i en ny Region Østdanmark samt ny opgavefordeling og udførelsen af disse.

Samarbejde mellem KKR Hovedstaden og KKR Sjælland

KKR-formandskaberne har taget initiativ til et tværgående samarbejde. Der er etableret en tværgående direktørgruppe med K17-tovholderne for K17 og for K17-sundhed og KKR Hovedstadens panderter, understøttet af KKR-sekretariatene.

Gruppen har fokus på de fælles opgaver for kommunerne i Østdanmark ift. sundhedsreformen under følgende overskrifter:

1. En fælles tids- og procesplan for hele Østdanmark
2. En fælles forståelse og ramme med Region Østdanmark for, hvordan der indgås aftaler omkring sundhedsrådene.
3. Positionspapirer om kommunernes forventning til rammer og forløb for borgere og medarbejdere indenfor sundhedsrådene
4. Rammen for sundhedsrådene og tilgang for de kommunale samarbejder

Der pågår indledende drøftelser på administrativt niveau mellem de to KKR'er og de to regioner. Og der arbejdes på et fælles politisk møde.

Samarbejde mellem KKR Sjælland og Region Sjælland

Det er aftalt i KKR-formandskabet at etablere en samarbejdsorganisation for samarbejdet mellem kommunerne og regionen vedr. sundhedsreformen:

- KKR+ - Det politiske samarbejdsforum bygger oven på KKR formandskabet og vil have tre repræsentanter fra det politiske niveau i Region Sjælland samt fire borgmestre (KKR-formandskabet + Gert Jørgensen, Sorø + Knud Vincents, Slagelse).
- SSU+ - Det administrative samarbejdsforum bygger ovenpå det administrative formandskab for Sundhedssamarbejdsudvalget og vil have regionsdirektør, en koncerndirektør samt to koncerndirektører fra Region Sjælland samt to kommunaldirektører (Anders Agger og Nikolaj W. Mortensen) og direktør Margrethe Kusk Pedersen, Slagelse og direktør Thomas de Richelieu, Lolland.

Der er inviteret til kickoff dialogmøde den 24. juni 2025 for politikere og ledere fra kommuner og region. Og der planlægges informationsaktiviteter til både politisk og administrativt niveau, afhængig af indhold

Kommunerne inddrages i en række aktiviteter i regi af Region Sjællands reformprogram, som kører i seks spor (se vedlagte bilag), hvoraf de vigtigste for kommunerne omhandler den politiske organisering med bl.a. nye sundhedsråd og omstilling af sundhedsopgaven mod det nære sundhedsvæsen, hvorunder opgaveflytning og det udadvendte hospital ligger.

Der er afholdt og aftalt møder om ovennævnte mellem regionen/sygehusene og sundhedsdirektørkredsene i de to sundhedsrådsgeografier, herunder løbende møder med regionens direktion. Konkret er der inviteret til møder den 10. og 11. juni mhp. konkret erfaringsudveksling om de opgaver, der flyttes fra kommuner til region.

Den nye samarbejdsorganisation supplerer de eksisterende fora, herunder Sundhedssamarbejdsudvalget (SSU) og det administrative samarbejde herunder.

Samarbejde mellem kommunerne i KKR Sjælland

Det overordnede strategiske samarbejde under KKR Sjælland er forankret hos K17-tovholderne for sundhed (Anders Agger, kommunaldirektør i Lejre Kommune og Nikolaj Weyser Mortensen, kommunaldirektør i Solrød Kommune).

K17-tovholderne samarbejder med sundhedsdirektørerne og -cheferne i de 17 kommuner i følgende grupper:

- Strategisk direktørgruppe for sundhedsområdet (7 sundhedsdirektører + K17-tovholderne): Denne gruppe drøfter tværgående strategiske emner af betydning for kommunerne, og rådgiver K17-tovholderne på området, herunder ift. evt. oplæg til beslutning i K17 og KKR.
- Kommunalt Sundhedsforum (direktører og chefer fra de 17 kommuner): Afholder løbende møder med tværgående erfaringsudveksling og udviklingsperspektiver

Sundhedskoordinationsforum for Østdanmark

For at understøtte de kommunale repræsentanter i sundhedsrådene, herunder sikre kommunal koordination både regionalt og nationalt, har KL's bestyrelse besluttet, at der skal etableres fire koordinationsfora – et i hver region.

Hvert af de seks sundhedsråd i Østdanmark udpeger to politikere, som indgår i et sundhedskoordinationsforum (SKF). Valg af medlemmer samt formand og næstformand til sundhedskoordinationsfora sker ved forholdstalsvalg på grundlag af stemmetallene ved det forudgående kommunevalg.

Formand og en næstformand har til opgave at varetage kontakten med KL's politiske udvalg, regionen på politisk niveau og være en samlet stemme overfor regionen. Formålet er at sikre koordination mellem de kommunale medlemmer samt give en kommunal balance/modvægt til regionerne.

De fire sundhedskoordinationsfora (SKF) har til formål at:

- Understøtte politisk koordination på tværs af sundhedsråd samt give et rum for at drøfte og afstemme holdninger og ønsker til omstilling og udvikling af sundhedsvæsenet i de enkelte sundhedsråd..
- Sikre sammenhæng og koordination af arbejdet i sundhedsrådene og KL's politisk linje. Der vil med faste mellemrum blive arrangeret fælles dialog mellem SKF-formandskaberne og KL's sundheds- og ældreudvalg med det formål at koordinere decentrale og centrale politiske positioner.
- Repræsentere kommunerne i dialog med regionen om tværgående regionale sundhedsopgaver, så den kommunale stemme bliver hørt ifm. regionens opgaver af mere tværregional karakter
- Medvirke til at sikre sammenhæng mellem sundhedsrådene og øvrige relevante kommunale områder.

Sekretariatsunderstøttes af KL.

	Nuværende		Overgangsperiode/ implementeringsorganisering (2025-2026)		Efter reform	
	Regional	Lokal/delregional	Regional	Lokal/delregional	Regional	Lokal/delregional
Politisk	• Sundhedssamarbejdsudvalg (SSU) • KKR • KKU-formandskab	• Klynger • Kommunalbestyrelser	• KKU-formandskab+ (KKR-formandskabet + 2 borgmestre) • KKR	• Forberedende sundhedsråd • Kommunalbestyrelser	• KL-Sundhedskoordinationsforum Østdanmark (2 pr. sundhedsråd) • (KKR)	• Sundhedsråd • Kommunalbestyrelser
Strategisk/administrativt	• Adm. Formandskab • K17 • Kommunalt Sundhedsforum	• Fagligt/strategisk niveau (direktører)	• Adm. SSU+ • K17 • Kommunalt Sundhedsforum	• Region/sygehuse • Sundhedsdirektører i sundhedsrådsgeografier	IKKE AFKLARET	• Region Østdanmark/sygehuse • (kommunalt IKKE AFKLARET) • Sundhedsdirektører i sundhedsrådsgeografier
Sekretariatsbetjening	• Region Sjælland • Det fælleskommunale sekretariat (FKS) • KKR-sekretariat	• Akutsygehus • Klyngemedformandskommune • Enkeltkommune • FKS	• Region Sjælland • Det fælleskommunale sekretariat (FKS) • KKR-sekretariat	• Enkeltkommune • (FKS) • (KKR-sekretariat)	• KL: Regional konsulent + Sundhed&Ældre • De fælleskommunale sekretariater • Enkeltkommuner (KKR-sekretariat)	• Enkeltkommune • (FKS) • (KKR-sekretariat)

2.7

Orienteringssag: Status på implementering af sundhedsreformen i KKR Sjælland og nationalt

Kommissorie for kommunernes samarbejde i Østdanmark om implementering af sundhedsreform

Dato: 31. marts 2025

Sags ID: SAG-2024-02567
Dok. ID: 3560994

Formål med papiret

Kommunerne i KKR Hovedstaden og KKR Sjælland ønsker i fællesskab at sikre en god implementering af sundhedsreformen. Sundhedsreformen sætter retningen for et vigtigt kvalitetsløft af sundhedsområdet og indebærer samtidig store ændringer af både regionernes og kommunernes ansvarsområder på sundhedsområdet.

www.kl.dk
Side 1 af 4

KKR-formandskaberne for KKR Hovedstaden og KKR Sjælland har derfor nedsat en tværgående direktørgruppe til at håndtere de administrative processer samt planlægge og forberede oplæg til politisk beslutning om implementering af sundhedsreformen på tværs af de to KKR. Det sikres, at arbejdet i gruppen koordineres med de nationale processer (KL's linje) samt med tværregionale og regionale processer. Kommissoriet beskriver de opgaver, som gruppen som udgangspunkt fokuserer på.

Gruppen består af:

- Henrik Harder, K29-tovholder, kommunaldirektør i Albertslund Kommune
- Stella Hansen, EMSU-formand, direktør i Helsingør Kommune
- Per Bennetsen, adm. direktør Sundheds- og Omsorgsforvaltningen i Københavns Kommune
- Kristina Koch Sloth, K17-tovholder, kommunaldirektør i Vordingborg Kommune
- Anders Agger, K17-tovholder sundhed, kommunaldirektør i Lejre Kommune
- Nikolaj Weyser Mortensen, K17-tovholder sundhed, kommunaldirektør i Solrød Kommune

Gruppen sekretariatsbetjenes af KKR-sekretariatene.

Kommissoriet er godkendt af formandskaberne for KKR og kommunale medformænd for SSU i Region Sjælland og Region Hovedstaden den [XX. måned 2025].

Den fælles opgave for kommunerne i Østdanmark ift. sundhedsreformen

Det er afgørende for en god start på sundhedsreformens implementering, at kommuner og region er afklarede og enige om rammen for det videre samarbejde indenfor sundhedsrådene. Samtidig skal kommunerne være proaktive for at medvirke til at definere kommunernes rolle i fremtidens nære sundhedsvæsen, fx i rollen som leverandør på sundhedsopgaver på vegne af regionen og koblingen til de øvrige kommunale velfærdsområder. Gruppen

skal bidrage til at sikre klare og ensartede rammer for de 46 kommuner i KKR Hovedstaden og KKR Sjælland i implementeringen.

I omstillingen frem mod 2027 skal kommunerne og Region Østdanmark afklare og beslutte en række forhold ift. den fremtidige kvalitet i sundhedstilbuddene til borgerne og en række organisatoriske forhold. En god reformimplementering er betinget af tydelighed i opgavesnittet ift. de opgaver, som overflyttes fra kommuner til regioner og økonomien forbundet hermed. Klarheden om opgaverne har særlig betydning for indgåelse af aftaler mellem region og kommuner om evt. fortsat drift af opgaverne.

Supplerende er det afgørende, at rammerne for det fremtidige samarbejde indenfor sundhedsrådene er klare, og at både region og kommuner fremmer et godt samarbejde med lige vilkår for alle medlemmer af sundhedsrådene.

Formålet med kommissoriet er at opstille de elementer, som kommunerne i Østdanmark ønsker at samarbejde omkring ift. ambitioner og ønsker til sundhedsreformen. Konkret indenfor følgende overskrifter:

1. En fælles tids- og procesplan for hele Østdanmark
2. En fælles forståelse og ramme med Region Østdanmark for, hvordan der indgås aftaler omkring sundhedsrådene.
3. Positionspapirer om kommunernes forventning til rammer og forløb for borgere og medarbejdere indenfor sundhedsrådene
4. Rammen for sundhedsrådene og tilgang for de kommunale samarbejder

1. En fælles tids- og procesplan for hele Østdanmark

KKR Hovedstaden og KKR Sjælland sikrer, at der laves én fælles tids- og procesplan for hele Region Østdanmark, som er på plads og godkendt senest medio 2025.

Planen skal for kommunerne sikre, at man kan tilrettelægge lokale processer, som sikrer at kommunerne har kendte rammer for

- grundlag for at være leverandør for et sundhedsråd – herunder ift. økonomi, organisering, forventninger til kvalitet og grundlag/mulighed for
- Af hensyn til at kunne bevare nødvendig kapacitet og kvalitet har kommunerne behov for senest [tidspunkt] at få tilkendegivelse på, om regionen ønsker at pålægge kommunerne/enkelte kommuner at være leverandør frem til udgangen af 2028.
- Kommissoriets 2 og 4 er væsentlige opgaver, der skal indarbejdes i tidsplanen.

Tidsplanen skal synliggøre hhv. politiske og administrative spor/beslutninger og under hensyn til, hvorvidt fokus er på enkeltkommunalt niveau; fælleskommunalt, tværsektorielt inkl. regionalt niveau i nuværende regioner; sundhedsrådsniveau; Region Østdanmark-niveau og/eller nationalt niveau.

Tid

- KKR-sekretariatene har taget initiativ til opstart heraf med de to regioner. Ambitionen er, at der er en fælles plan gældende fra sommeren 2025.

Dato: 31. marts 2025

Sags ID: SAG-2024-02567
Dok. ID: 3560994

E-mail: ASCM@kl.dk
Direkte: 3057 1267

Albertslund Kommune
Nordmakrs Alle
2620 Albertslund

www.kl.dk
Side 2 af 4

2. "Aftalespor" - En fælles forståelse og ramme med Region Østdanmark for, hvordan der indgås aftaler omkring sundhedsrådene.

Afklaring af lovgivning og overordnede aftaler om økonomi og snitflader sker mellem KL, Danske Regioner og staten.

De nationale aftaler skal omsættes imellem kommuner og region i Østdanmark indenfor en relativ kort periode fra efteråret 2025 – 1. juli 2026. For at mindske kompleksiteten i forhandlingerne indenfor denne tidsperiode kan der laves forhåndsftaler om rammerne for, hvordan forhandlinger og tilgang kan være.

Foruden at opstille rammen for den enkelte kommune, kan det også opstille rammer indenfor hvert sundhedsråd omkring kommunernes leverandørrolle. Eksempelvis, om flere kommuner kan samarbejde om at være leverandør eller en eller flere kommuner kan være leverandør på tværs af kommunerne indenfor et sundhedsråd.

Tid

- En aftale bør være på plads, så den fx kan godkendes af KKR Hovedstaden og KKR Sjælland i starten af september 2025.

3. Positionspapirer om kommunernes forventning til rammer og forløb for borgere og medarbejdere indenfor sundhedsrådene

Kommunerne har mulighed for at sætte en dagsorden ind i sundhedsråd og regionen med klare udmeldinger for snitflader og udvikling. Gruppen udarbejder positionspapirer med udgangspunkt i behov og rammer/rettigheder for borgere og kommunale medarbejdere. KL planlægger at lave tilsvarende fokusområder, hvor der kan være samordning til.

Det kan fx være positionspapirer der beskriver:

- *Det gode borgerforløb* – hvilke forventninger og ambitioner har vi for borgernes forløb mellem hospitaler og kommuner indenfor sundhedsrådene – eks. med fokus på sundheds- og omsorgspladser (*hvornår er en borger klar til at forlade pladserne?*) og hvordan kan vi indrette tilbuddene i borgernes eget hjem (*hvordan skal rammerne for akutsygepleje og hjemmebehandlingsteams være?*).
- *Psykiatriområdet* – bruge sammenlægningen af psykiatri og somatik samt 10-årsplanen for psykiatri som anledning til, at sikre øget sammenhæng og kvalitet mellem regional psykiatri og socialpsykiatri. Fx med fokus på, at vi ønsker planområderne skal være de samme som sundhedsrådene og at der de samme ambitioner for samordning og sammenhæng, som er i somatikken.
- *Ambitioner for faglig udvikling og samordning* – hvilke ambitioner for faglig udvikling har vi fra kommunerne, herunder når vi på tværs af parterne i Region Østdanmark skal skabe fælles udvikling og samordning. Det gælder fx en fælles kommunikationsaftale og aftaler ift. IV og telemedicin. Men det kan også være aktuelle faglige udviklinger som sygeplejerskernes selvstændige virksomhedsområde – hvilke opgaver kan de kommunale sygepleje løfte fremadrettet?

Dato: 31. marts 2025

Sags ID: SAG-2024-02567
Dok. ID: 3560994

E-mail: ASCM@kl.dk
Direkte: 3057 1267

Albertslund Kommune
Nordmakrs Alle
2620 Albertslund

www.kl.dk
Side 3 af 4

- *Digital understøttelse af opgaveløsningen* – Systemerne skal kunne håndtere, at der sikres adgang til nødvendige oplysninger for borgerne og på tværs af sektorerne, herunder ift. overleveringer mellem sygehus, sundheds- og omsorgspladser; hjemmebehandlingsteams og kommunal sygepleje. Desuden skal der systemer ift. digital understøttet behandling (videokonsultationer, it-baseret træning/selvbehandling m.v.) .

Tid

- Det skal prioriteres, hvilke positionspapirer, der først skal udarbejdes. De første skal være klar, når dialog og forhandling konkretiseres med regionen i efteråret 2025.

4. Rammen for sundhedsrådene og tilgang for de kommunale samarbejder

Nationalt godkendes lovgivning for, hvordan overgangsrådene og de permanente sundhedsråd skal drives, herunder formelle rammer for kommunernes direkte indflydelse ind i sundhedsrådene. Indenfor denne ramme skal der laves en forretningsorden for Sundhedsrådene i Region Østjylland, om hvordan region og kommuner samarbejder om sundhedsrådene

- Der skal laves et fælleskommunalt oplæg til kommunernes ønsker, som danner rammen for dialogen/forhandlingen med Region Østjylland, herunder konkrete forslag til forretningsorden.

Det er besluttet, at KKR Hovedstaden og KKR Sjælland fortsættes indenfor Region Østjylland. Desuden er det besluttet, at KL etablerer et sundhedskoordinationsforum, der består af to kommunale repræsentanter fra hvert sundhedsråd. Rådet skal som udgangspunkt

- Understøtte politisk koordination på tværs af sundhedsråd, både på sundheds- og psykiatriområdet
- Sikre sammenhæng og koordination af arbejdet i sundhedsrådene med KL's politiske linje på sundhedsområdet.

Gruppen skal i sammenhæng hermed lave oplæg for, hvordan kommunerne samarbejder og koordinerer politisk og administrativt, så de kommunale sundhedsrådsmedlemmer har de bedste vilkår for deres arbejde. Herunder tilgange som sikrer vidensdeling til og involvering af alle 46 kommuner.

Tid

- Input og forventninger til sundhedsrådenes/regionens forretningsorden afhænger af regionens proces, men skal forventeligt være klar oktober 2025.
- Samarbejdsstrukturen for kommunerne i Østjylland skal afstemmes med KL's understøttelse og initiativer, men skal være klar ultimo 2025, hvor de forberedende sundhedsråd og sundhedskoordinationsforum starter op.

Dato: 31. marts 2025

Sags ID: SAG-2024-02567
Dok. ID: 3560994

E-mail: ASCM@kl.dk
Direkte: 3057 1267

Albertslund Kommune
Nordmakrs Alle
2620 Albertslund

www.kl.dk
Side 4 af 4