

Indholdsfortegnelse - Bilag

Indholdsfortegnelse - Bilag	1
2.1 Temadrøftelse: Rammeaftale og resultatkontrakt for erhvervshuse	2
Bilag 1: Forståelsespapir om Erhvervshus Sjælland med filial	2
Bilag 2: Decentralt kapitel om Sjælland i decentral erhvervsfremmestrategi	5
2.2 Temadrøftelse: Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse og national erhvervsfremmestrategi – proces for strategi 2020	9
Bilag 1: Oplæg fra ERST til møde i Erhvervshus Sjælland 16. januar 2019	9
Bilag 2: Proces for resultatkontrakt samt input til erhvervsfremmestrat	45
2.3 Temadrøftelse: Opdatering af Sjælland baner vejen frem	51
Bilag 1: 2a bilag - Projekter kategoriseret Reg Sj.....	51
Bilag 2: Vejprojekter status 29. januar 2019	58
Bilag 3: Baneprojekter status 29. januar 2019	64
2.4 Beslutningssag: Fælleskommunalt samarbejde om sundhed	71
Bilag 1: faktaark-sundhedsreform.....	71
Bilag 2: Bilag_Sundhedspoltisk Forum Sjælland	85
2.5 Beslutningssag: Dimensionering af uddannelsen til pædagog 2019/2020	87
Bilag 1: Indstilling til KKR om dimensionering på pædagoguddannelsen for 2019-2020.....	87
2.6 Orienteringssag: Movia – Flextrafik og mulighed for Plustur	89
Bilag 1: Bilag_Orientering til KKR om flextur og plustur-608403	89
Bilag 2: Initiativtekst transportministeriet	96
5.1 Meddelelser	102
Bilag 1: GC EUoffic_Oversigt_bestyrelse_og_styregruppe	102
Bilag 2: Svar til KKR Sjælland vedr. frit valg af leverandører af madservice	105

2.1

Temadrøftelse: Rammeaftale og resultatkontrakt for erhvervshuse

Forståelsespapir om Erhvervshus Sjælland med hovedsæde i Sorø og filial i Vordingborg

KKR Sjælland har som led i udmøntningen af "Aftale om forenkling af erhvervsfremmesystemet" af 24. maj 2018 mellem regeringen og Dansk Folkeparti overfor erhvervsministeren og aftalepartierne ønsket en organisering af erhvervshuse i Sjællandsregionen, der giver et stærkt sammenhængende tilbud, som sikrer, at virksomhederne får den bedst mulige service og rådgivning – og dermed det optimale grundlag for at skabe vækst og arbejdspladser. Ønsket gik særligt på at skabe mulighed for enstrengt politisk og strategisk ledelse af erhvervshus-aktiviteterne samt optimal ressource- og kompetenceudnyttelse på tværs af den sjællandske geografi.

Med det afsæt, er der enighed i KKR Sjælland om, at der pr. 1. januar 2019 kan etableres ét erhvervshus "Erhvervshus Sjælland" med hovedsæde i Sorø og filial i Vordingborg.

Erhvervshus Sjælland etableres med én samlet bestyrelse og én direktør med det samlede ledelsesansvar for hovedsæde og filial.

Erhvervshusene skal i videst muligt omfang baseres på de eksisterende Væksthuse. Der indgås en rammeaftale mellem regeringen (Erhvervsministeriet) og KL om etablering af erhvervshuse samt arbejdsdelingen mellem den tværkommunale indsats i erhvervshuse og indsatsen i kommunerne enkeltvis (under udarbejdelse). Det forventes, at rammeaftalen og erhvervshusenes virke evalueres efter to år.

Den samlede ramme for Erhvervshus Sjælland med filial udgøres af basisbevilling til kerneopgaven specialiseret erhvervsservice til alle virksomheder med udgangspunkt i finansiering fra kommunerne i dækningsområdet (foreløbigt opgjort til ca. 15,2 mio. kr. for Sorø og 8,7 mio. kr. for Vordingborg), indstationerede statslige funktioner/medarbejdere (fx Eksportråd, Vækstfond m.v.) samt de aktiviteter, der knytter sig til udvikling, administration og drift af eksternt finansierede projekter.

Det forventes, at det samlede antal medarbejdere vil være ca. 55.

KKR Sjælland er enig om, at den organisering, der er beskrevet i dette forståelsespapir fastholdes

Erhvervshus Sjælland – Sorø (hovedsæde)

Hovedsæde for Erhvervshus Sjælland placeres i Sorø, som således også bliver sæde for direktøren og hjemsted for bestyrelsen.

Hovedsædet i Sorø varetager kerneopgaven med specialiseret erhvervsservice til virksomhederne i de (11) kommuner, der indgår i dækningsområdet.

Dato: 31. august 2018

Sags ID: SAG-2018-00806
Dok. ID: 2618516

E-mail: JEBJ@kl.dk
Direkte:

Solrød Kommune
Solrød Center 1
2680 Solrød Strand

www.kl.dk/kkr-sjælland
Side 1 af 2



De højt specialiserede, statslige ordninger (Vækstfond, Eksportråd, Innovationsfond) placeres i Sorø.

Det er forventningen, at ca. 30 medarbejdere vil have daglig arbejdsplads i hovedsædet i Sorø.

Erhvervshus Sjælland – Vordingborg (filial)

Filialen i Vordingborg etableres med en afdelingsleder.

Filialen i Vordingborg varetager kerneopgaven med specialiseret erhvervs-service til virksomhederne i de (6) kommuner, der indgår i dækningsområdet.

Stabsfunktioner for det samlede Erhvervshus Sjælland, herunder økonomi, administration, HR og IT placeres i Vordingborg.

Herudover placeres administration, styring og udvikling af projekter (eksternt finansierede fra EU's strukturfonde, udviklingsmidler (hidtidigt regionale) m.v.) i Vordingborg.

Det er forventningen, at ca. 25 medarbejdere vil have daglig arbejdsplads i Vordingborg.

Dato: 31. august 2018

Sags ID: SAG-2018-00806
Dok. ID: 2618516

E-mail: JEBJ@kl.dk
Direkte:

Solrød Kommune
Solrød Center 1
2680 Solrød Strand

www.kl.dk/kkr-sjælland
Side 2 af 2

2.1

Temadrøftelse: Rammeaftale og resultatkontrakt for erhvervshuse

4.5. Sjælland

Det sjællandske erhvervslivs behov og potentialer beskrives i dette kapitel med afsæt i forslag fra KKR Sjælland til centrale prioriteter. Kapitlet bygger på den regionale vækst- og udviklingsstrategi, som region, kommuner og øvrige parter på erhvervsfremmeområdet i Region Sjælland har udarbejdet som grundlag for at sikre regionens borgere og virksomheder de bedste muligheder og for at skabe vækst og udvikling i hele regionen. (REVUS 2019-2022).

De fleste sjællandske virksomheder klarer sig godt efter den økonomiske krise, men Sjælland har generelt lavere vækst- og produktivitetsudvikling end resten af landet. Virksomhederne er i særlig grad hæmmet af en lav grad af internationalisering, en svag kapitalstruktur og manglende investeringer i automatisering og digitalisering. Samtidig har virksomhederne svært ved at rekruttere kvalificerede medarbejdere.

KKR Sjælland peger på tre erhvervsrettede indsatsområder, som udgangspunkt for den decentrale erhvervsfremmeindsats på Sjælland i 2019; Styrke virksomhedernes konkurrencekraft; Vækstområder, der driver regionens udvikling fremad og Klar til fremtidens arbejdsmarked. Samtidig peges der på, at indsatser i regionen med fordel kan tage udgangspunkt i den samlede metropolregion Greater Copenhagen, som dækker Hovedstadsområdet, Sjælland, Skåne og fra 1. januar 2019 også Halland.

En afgørende forudsætning for vækst og sammenhæng i Sjællandsregionen er god infrastruktur. Borgerne i regionen udgør de mest mobile i arbejdsstyrken. Det stiller krav til både veje og kollektiv trafik, ligesom digitaliseringen fordrer hurtigt internet til både virksomheder, borgere og institutioner.

Erhvervsfremmeindsatsen i regionen foreslås på den baggrund primært fokuseret på de tværgående indsatsområder. Det skyldes, at der er få klyngelignende virksomhedsgrupperinger i regionen, og at mange af de mest fremgangsrige virksomheder er nicheorienterede. Relative styrkepositioner skal afsøges yderligere i initiativerne, men det skal gøres under mere generelle aktiviteter rettet mod vækstdrivere.

jf. boks x

Tabel x. Særligt prioriterede indsatsområder og tværgående vækstdrivere på Sjælland

Særligt prioriterede indsatsområder			
Styrke virksomhedernes konkurrencekraft			
Vækstområder, der driver regionens udvikling fremad			
Klar til fremtidens arbejdsmarked			
Tværgående Vækstdrivere			
Stærke bycentre og attraktive landområder.	Femern-forbindelsen som vækstdriver.	Partnerskaber om grøn omstilling, rent miljø og sundhed	Bioøkonomi

Særligt prioriterede indsatsområder

Styrke virksomhedernes konkurrencekraft. Stort set alle virksomheder i regionen er små eller mellemstore virksomheder med under 250 medarbejdere. Virksomhederne skal have adgang til attraktive samarbejder og kompetent arbejdskraft samt viden og rådgivning, der kan styrke deres konkurrencekraft og omstille dem til fremtidens måde at drive virksomhed, herunder digitalisering, industri 4.0, nye forretningsmodeller mv.

Vækstområder, der driver regionens udvikling fremad. KKR Sjælland peger på behovet for at skabe økosystemer omkring virksomhederne, hvor regionale forskningsstyrker inden for grøn omstilling, cirkulær økonomi og serviceinnovation bruges til at tiltrække og skabe innovation og nye vækstvirksomheder. Samtidig kan der sættes ind for at hjælpe SMV'er med at blive en del af et globalt arbejdsmarked.

Klar til fremtidens arbejdsmarked. Virksomhederne mangler medarbejdere for at høste gevinsterne ved de digitale og teknologiske løsninger. Samtidig efterspørger bl.a. transportbranchen og bygge- og anlæg mange faglærte. For at imødekomme efterspørgslen skal flere unge uddanne sig inden for de efterspurgte kompetencer, og virksomhederne skal opkvalificere og efteruddanne deres medarbejdere. 30 pct. af arbejdsstyrken er ufaglærte. Samtidig har Sjælland landets største andel af unge, der hverken er i uddannelse eller arbejde.

Særligt prioriterede vækstdrivere

KKR Sjælland har i samarbejde med Region Sjælland defineret en række vækstdrivere, der kan drive regionens udvikling fremad. Vækstdriverne er: Stærke bycentre og attraktive landområder, Femern-forbindelsen som vækstdriver samt Partnerskaber om grøn omstilling, rent miljø og sundhed.

Stærke bycentre og attraktive landområder.

Virksomhedernes adgang til talenter og dygtige medarbejdere er en grundpræmis for vækst og udvikling i de kommende år. Både borgere og virksomheder flytter til de større byer i regionen og det er vigtigt at skabe byområder, hvor virksomhederne har adgang til den rette viden og de bedste talenter, og hvor det er attraktivt at bo, uddanne sig, arbejde og drive virksomhed. Der er derfor potentiale i at udvikle vækstområder omkring de større byer i regionen, blandt andet for at afhjælpe de udfordringer, flere af byerne står over for i forhold til detailhandel og bosætning. Indsatserne kan desuden med fordel tage udgangspunkt i lokale specialiseringer.

Koblingen mellem stærke bycentre og attraktive landområder skal styrkes, så det fastholdes, at man i Sjællandsregionen altid er tæt på storbyens puls og attraktive landområder.

Der skal skabes gode rammer og attraktive tilbud, så flere mennesker vil bo i og besøge regionen. Det vil samtidig være et stærkt grundlag for at styrke turismen – både i kyst- og naturområderne og i byerne.

Femern-forbindelsen som vækstdriver.

Danmark investerer 55 mia. kr. i byggeriet af Femern-tunnelen. Det bliver verdens længste sænketunnel og en stor teknologisk bedrift, der vil give økonomisk vækst og beskæftigelse i mange år frem. For mange regionale virksomheder vil byggeriet give ekstra opgaver og flere arbejdspladser. Det gælder blandt andet inden for bygge/anlæg, som er en erhvervsmæssig specialisering på tværs af regionen, og inden for

transport/logistik, som understøtter udviklingen af Sjællandsregionen som Østdanmarks store trafikskryds. hvor øst-vestlig trafik møder nord-sydgående trafikstrømme. Hele regionen skal være klar med den rette viden, arbejdskraft og ekspertise, og byggeriet skal bruges til at skabe teknologisk udvikling i virksomhederne.

Partnerskaber om grøn omstilling, rent miljø og sundhed

Løsninger på store samfundsudfordringer inden for klima, sundhed og grøn omstilling rummer et stort erhvervspotentiale. KKR Sjælland foreslår, at der understøttes samarbejder mellem virksomheder, forskningsmiljøer og offentlige institutioner, som kan gøre Sjællandsregionen til en grønnere, sundere og mere bæredygtig region. På den måde kan innovation og grøn omstilling hos virksomhederne bidrage til et renere miljø og mere moderne sundhedstilbud. For at lykkes, ønsker KKR Sjælland at der skabes stærke partnerskaber og at udviklingen drives både lokalt og regionalt, sådan som det er tilfældet med den højt specialiserede biotek-produktion i Kalundborg, der bygger på et samarbejde mellem verdensførende virksomheder, uddannelsesinstitutioner og offentlige myndigheder.

2.2

Temadrøftelse: Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse og national erhvervsfremmestrategi – proces for strategi 2020

Fremtidens erhvervsfremme

Midtjylland

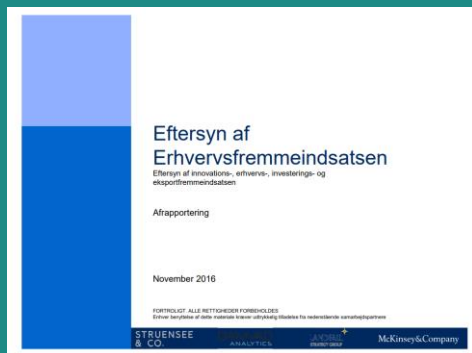
Søren Asp Mikkelsen

Kontorchef

Agenda

1. Lov om erhvervsfremme
2. Bestyrelsen
3. Strategi for decentral erhvervsfremme
4. Konsolidering Klynger og Innovationsnetværk
5. Bedre sammenhæng i turismeindsatsen
6. Opbygning af sekretariatet i Silkeborg

Hvad er gået forud



De politiske aftaler mellem regeringen og DF samt regeringen og KL

Forenklingsudvalget for Erhvervsfremme

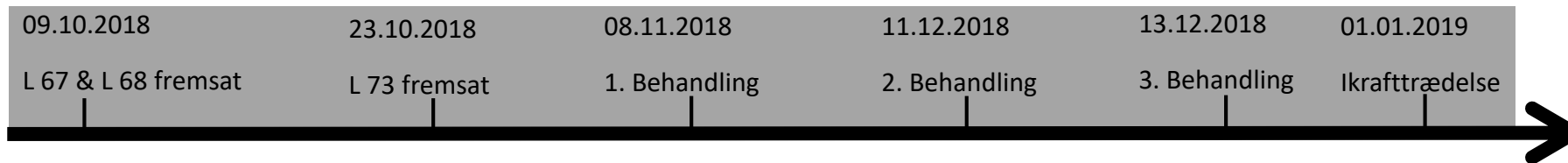
FOKUSERET & FREMTIDS-SIKRET

6. APRIL 2018

Forenklingsudvalget for Erhvervsfremme blev nedsat af regeringen i juni 2017 for at udvikle en model for et nyt og bedre erhvervsfremmesystem til gavn for virksomhederne og dermed også til gavn for vækst og beskæftigelse.



Lovbehandling i Folketinget



Samlet lovpakke:

- ❖ L 73 - Forslag til lov om erhvervsfremme.
- ❖ L 68 - Forslag til lov om ændring af lov om administration af tilskud fra Den Europæiske Regionalfond og Den Europæiske Socialfond.
- ❖ L 67 - Forslag til lov om ændring af lov om dansk turisme og lov om Visitdenmark.

Fire fokusområder i nyt erhvervsfremmesystem

- ❖ **Bedre kvalitet og tilgængelighed i erhvervsservicen.** Der oprettes tværkommunale erhvervshuse og etableres en digital erhvervsfremmeplatform – fortsat stærk kommunal forankring.
- ❖ **En sammenhængende decentral erhvervsfremme.** Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse overtager ansvaret fra de regionale vækstfora, og klyngeindsatsen konsolideres.
- ❖ **Forenkling af den statslige erhvervsfremme.** Virksomhedernes indgang til lån og egenkapitalindsatser samles i Vækstfonden og indgange til tilskudspuljer for innovation samles i Innovationsfonden.
- ❖ **Stærke destinationer og bedre sammenhæng i turismefremmeindsatsen.**

Opgaver for Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse

- en sammenhængende decentral erhvervsfremme

- ❖ Bestyrelsen skal formulere en **strategi for den decentrale erhvervsfremmeindsats**
- ❖ Bestyrelsen skal **igangsætte og finansiere decentrale erhvervsfremmeindsatser**
- ❖ Bestyrelsen skal **indstille erhvervs- og teknologiområder**, inden for hvilke Uddannelses- og Forskningsministeriet tildeler statslige forsknings- og udviklingsmidler til aktiviteter i klynger og innovationsnetværk.
- ❖ Bestyrelsen skal **evaluere sammenhæng** mellem lokale erhvervsfremmeindsatser og den decentrale erhvervsfremmestrategi, samt inddragelsen af private aktører i den offentligt finansierede erhvervsfremme.
- ❖ Bestyrelsen skal på anmodning **rådgive erhvervsministeren** om udformningen af den nationale erhvervs- og vækstpolitik.
- ❖ Bestyrelsen skal udtale sig som **høringspart** om regionernes udviklingsstrategier.

Bestyrelsen

Medlemmer af Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse

- Jakob Riis (formand), adm. direktør, Falck A/S – udpeget af erhvervsministeren
- Peter Rindebæk, COO, Bladt Industries A/S – indstillet af DI
- Betina Hagerup, direktør, KMD A/S – indstillet af Dansk Erhverv
- Nicolai Hansen, direktør, KMC Amba – indstillet af Landbrug & Fødevarer
- Dorte Zacho Martinsen, direktør, BM Silo A/S – indstillet af SMV Danmark
- Steen Munk, vicedirektør, Nykredit Bank A/S – indstillet af Finans Danmark og Forsikring & Pension
- Dorte Krak, adm. direktør, Arp-Hansen Hotel Group A/S – indstillet af HORESTA
- Ejner K. Holst, næstformand, LO – indstillet af LO/FTF
- Claus Jensen, formand, CO-Industri – indstillet af CO-industri
- Arne Boelt, borgmester, Hjørring Kommune – udpeget af KKR Nordjylland
- Gert Jørgensen, borgmester, Sorø Kommune – udpeget af KKR Sjælland
- Peter Rahbæk Juel, borgmester, Odense Kommune – udpeget af KKR Syddanmark
- Morten Slotved, borgmester, Hørsholm Kommune – udpeget af KKR Hovedstaden
- Peter Sørensen, borgmester, Horsens Kommune – udpeget af KKR Midtjylland
- Stephanie Lose, regionsrådsformand, Region Syddanmark – udpeget af Danske Regioner
- Per Michael Johansen, rektor, Aalborg Universitet – udpeget af Uddannelses- og Forskningsministeren
- Line Nørbæk, erhvervspolitisk direktør, Erhvervsministeriet (statslig repræsentant) – udpeget af erhvervsministeren

Møder i Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse i 2019

- ❖ Møde 1: 29 januar – København
- ❖ Møde 2: 26 marts – Nordjylland
- ❖ Møde 3: 13 maj – Fyn
- ❖ Møde 4: 26 juni – Syddjylland
- ❖ Møde 5: 24 september – Midtjylland
- ❖ Møde 6: 25 november – Sjælland

www.erhvervsfremmebestyrelsen.dk

Strategi for decentral erhvervsfremme

Formålet med strategi for decentral erhvervsfremme 2019



Erhvervsministerens strategi for decentral erhvervsfremme i 2019 tager udgangspunkt i eksisterende regionale og nationale strategier. Den udgør en strategisk ramme for bestyrelsen i perioden frem til bestyrelsen har udarbejdet sin egen strategi.

Rammer for strategien fra 2020 og frem iht. Lov om Erhvervsfremme og forordningsgrundlag for Strukturfonde

Danne grundlag for udmøntningen af decentral erhvervsfremme

Sikre en fokuseret indsats med kritisk masse, færre overlap og bedre kvalitet

Sikre en sammenhængende og koordineret indsats med statslige strategier

Indeholde sektor specifikke og regionale kapitler om lokalt forankrede indsatser

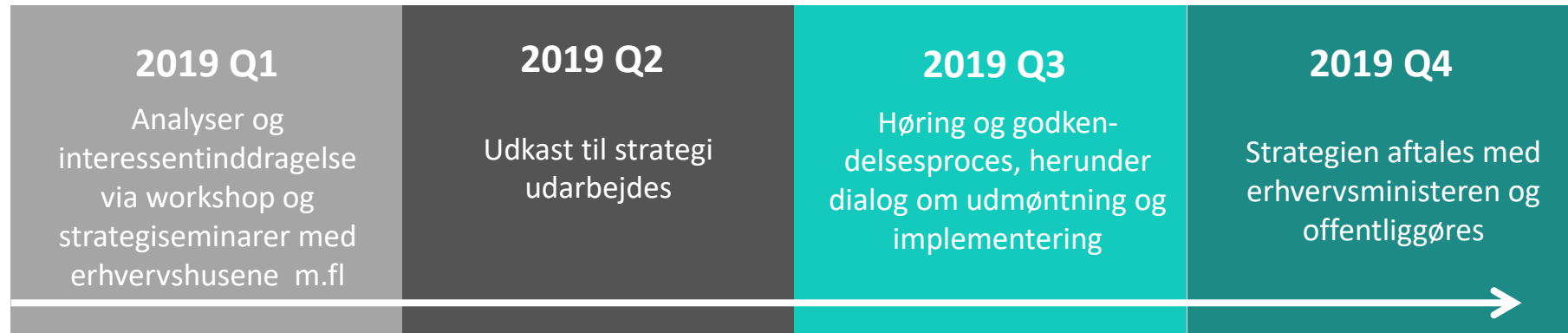
Erhvervshusene skal bidrage til strategien, herunder de regionale kapitler

Indeholde afsnit om turisme, med bidrag fra Det Nationale Turismedeforum

Strategien skal udmønte EU's strukturfonde indenfor rammerne af de nationale strukturfundsprogrammer

Udpege 10-12 erhvervs- og teknologiområder (styrkepositioner), og et mindre antal spirende start-up klynger inden for spirende teknologier og markeder

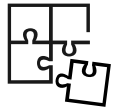
Forventet overordnet procesplan for strategiarbejdet



For nærmere info – kontakt:
Chefkonsulent Kresten Laursen
KreLau@erst.dk

Konsolideringsproces af offentligt finansierede klynger og innovationsnetværk

De lovgivningsmæssige rammer vedr. klynger og innovationsnetværk



- Erhvervsfremmebestyrelsen udpeger styrkepositioner i strategiprocesen



- 10-12 styrkepositioner og et mindre antal start-up klynger



- Én klynge eller innovationsnetværk per styrkeposition



- Klyngerne og innovationsnetværkene skal være landsdækkende

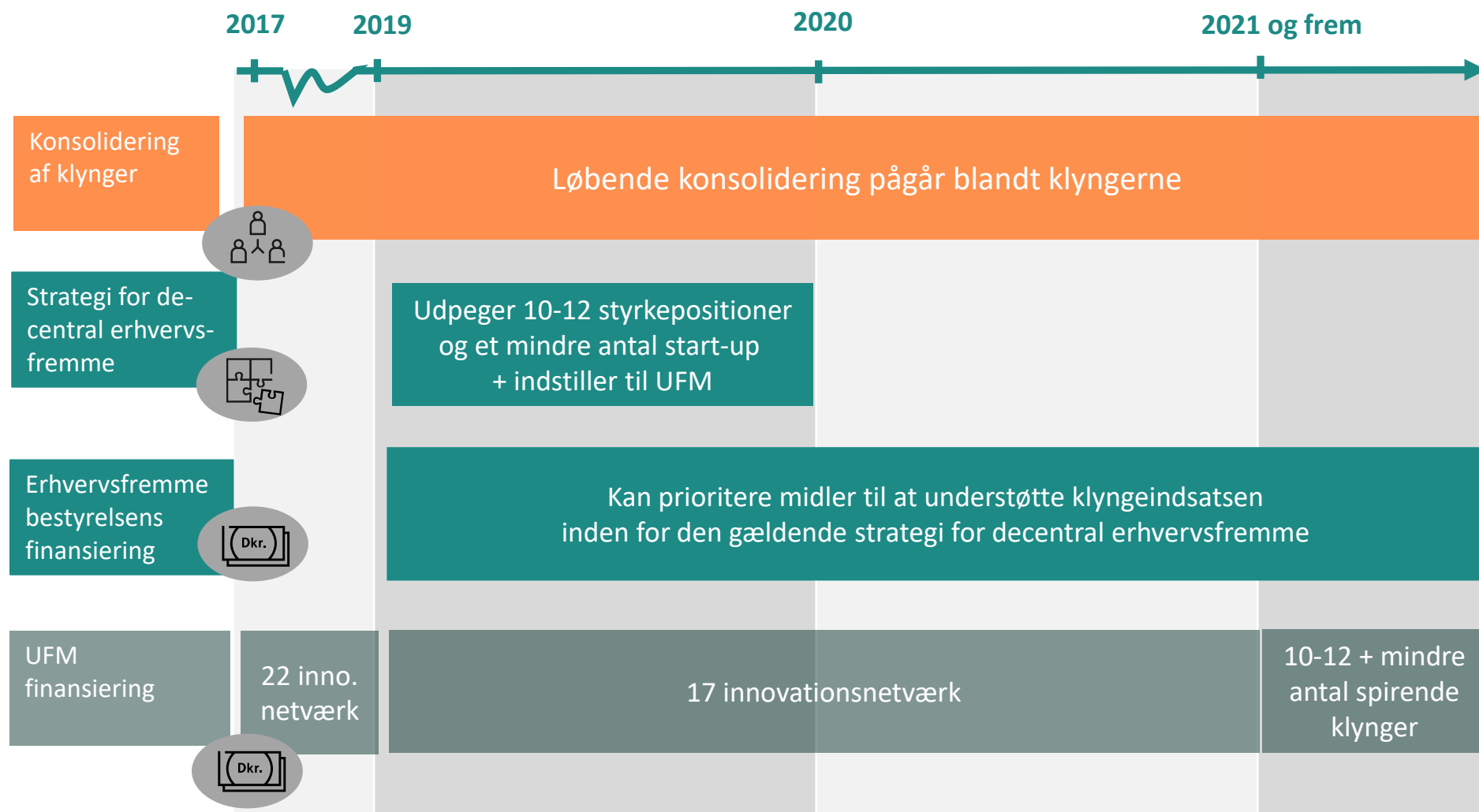


- Uddannelses- og Forskningsministeriet tildeler midler til klynger/netværk i konkurrence



- Erhvervsfremmebestyrelsen råder over egne midler, der kan prioriteres til at understøtte klynge/-netværksindsatsen

Konsolidering af klynger og netværk



Tænk med!

- Hvilke kriterier/forhold bør DEB lægge vægt på ved udpegning af 10-12 styrkepositioner og spirende teknologier og markeder?
- Hvilken rolle/funktion skal de landsdækkende klynger spille fremadrettet, og hvilke konkrete services efterspørges i det nye erhvervsfremmesystem?
- Hvilke opmærksomhedspunkter er væsentlige at have for øje i forbindelse med konsolideringsprocessen hen mod landsdækkende klynger?



Workshops med inddragelse fra interessenter vil finde sted i Q1

For nærmere info – kontakt:
Chefkonsulent Kasper Juel Gregersen
KasGre@erst.dk

Stærke destinationer og bedre
sammenhæng i
turismefremmeindsatsen

Stærke destinationer og bedre sammenhæng i turismefremmeindsatsen

- ❖ Forenklingen skal understøtte **stærke destinationer** og **bedre sammenhæng** i turismefremmeindsatsen samt en mere **effektiv anvendelse** af de offentlige turismefremmemidler.
- ❖ Den kommunale turismefremmeindsats skal **konsolideres i 15-25 destinationsselskaber** med henblik på at fremme udviklingen af stærke og attraktive destinationer i Danmark
 - ❖ aftalt med KL, og opgaven med konsolidering af destinationsselskaber inden udgangen af 2020 ligger i kommunerne
- ❖ Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse har ansvar for at **udmønte 50 mio. kr. årligt til lokale og tværgående turismeprojekter** inden for rammerne af Den nationale strategi for dansk turisme:
 - ❖ Heraf er 40 mio. kr. afsat til destinationsudviklingspuljen, der kun kan søges af destinationsselskaber.
 - ❖ Øvrige 10 mio. kr. er afsat til bl.a. destinationsudvikling i ø-kommuner – men også andre formål.

Forventet overordnet proces for annoncering og udmøntning af turismemidler i 2019

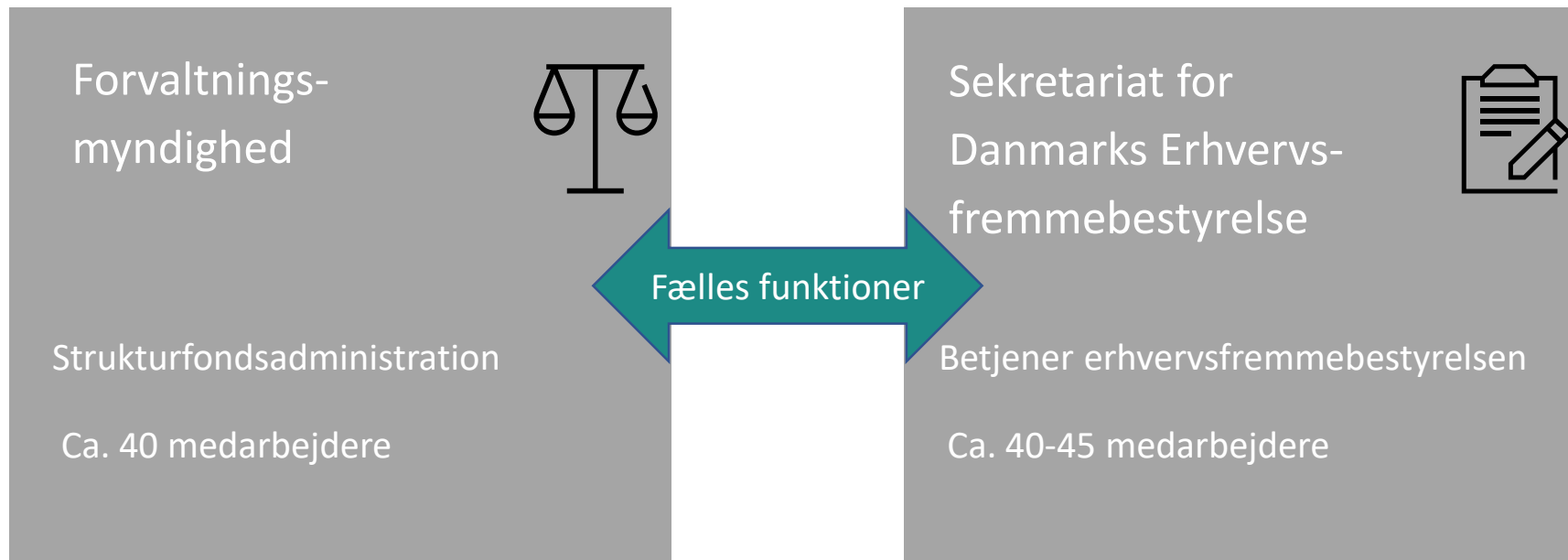


For nærmere info – kontakt:
Specialkonsulent Lasse Fridberg Bilstrup
LasBil@erst.dk

Nyt sekretariat for Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse

Sekretariatsbetjening af Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse

- ❖ Hjemmehørende i Erhvervsstyrelsens afdeling i Silkeborg
- ❖ Placeret sammen med forvaltningsmyndigheden for strukturfondsadministrationen



Nyt sekretariat - folk med erfaring fra hele landet



Danmarks
Erhvervsfremmebestyrelse

Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse – midler og udmøntning

Merete Woltmann

Chefkonsulent

Økonomi og finansiering af decentral erhvervsfremme i 2019

Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse

Decentrale erhvervsfremmemidler

345,7 mio. kr. årligt

EU's strukturfonde

Regional- og Socialfond

National og lokal erhvervsfremme

295,7 mio. kr.

Turisme

50 mio. kr.

heraf til lokal indsats

147,9 mio. kr.

heraf destinations-
udviklingspulje

40 mio. kr.

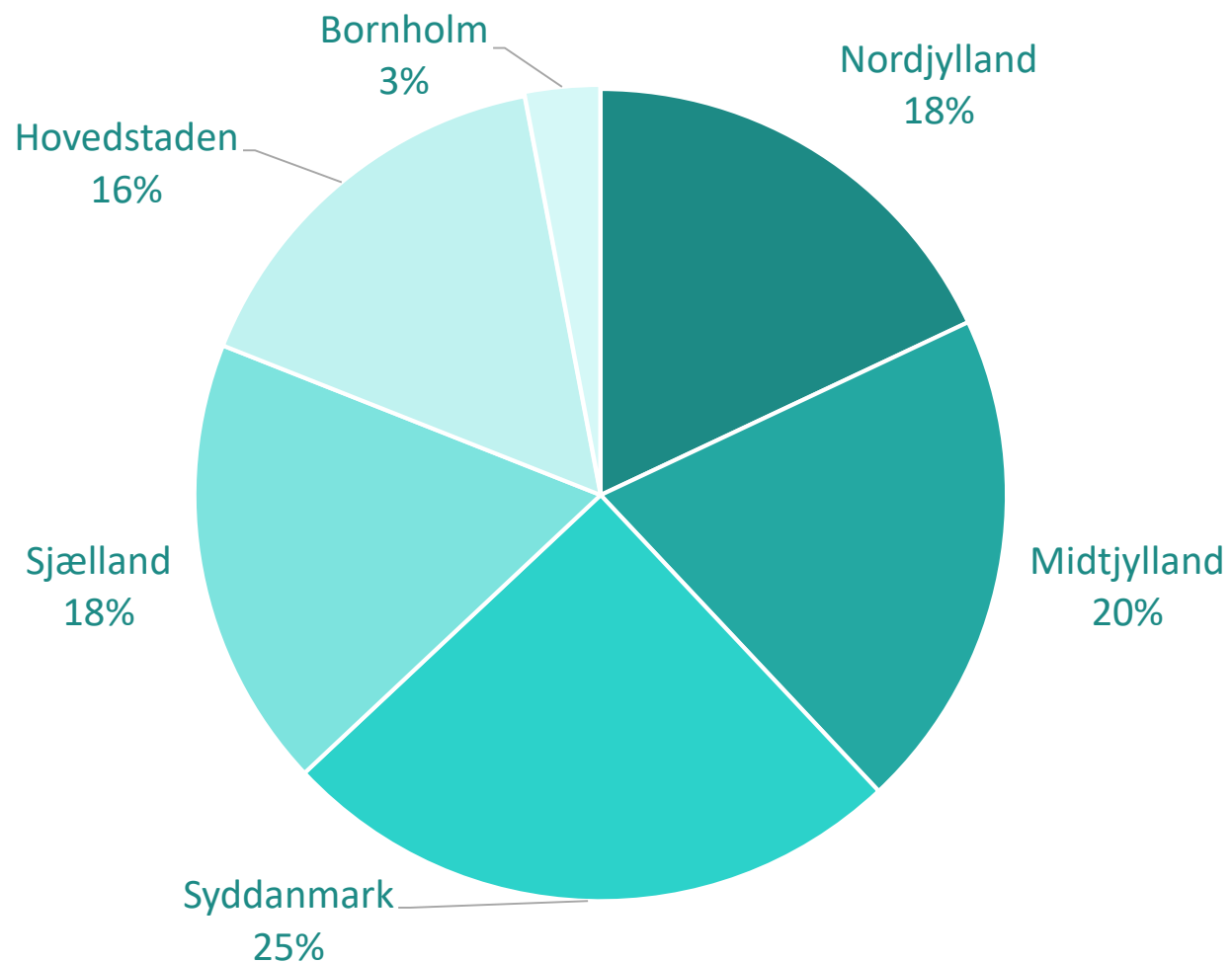
og lokal og tværgående
turisme

10 mio. kr.

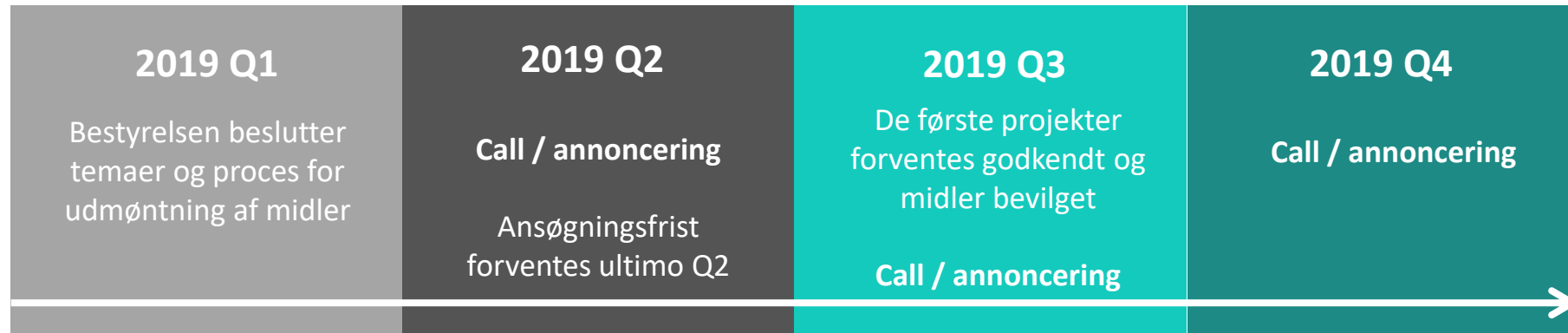
Socialfond + Regionalfond

Restmidler til 2019-2020
forventes at udgøre 350 -
400 mio. kr.

Vejledende regional fordeling af decentrale erhvervsfremmemidler



Forventet overordnet proces for projektannoncering og første udmøntning af midler



Erhvervsstyrelsen overtager ca. 350 erhvervsfremmeprojekter fra Regionerne

- Erhvervsstyrelsen overtager pr. 1.1.2019 ca. 350 igangværende projekter bevilget og igangsat af regionale vækstfora efter den tidligere lov om erhvervsfremme.
- Projekterne gennemføres og afsluttes i overensstemmelse med projekttilsagn givet af regionerne.

Region	Antal
Region Midtjylland	90-100
Region Syddanmark	90-100
Region Nordjylland	60-70
Region Hovedstaden	35-40
Region Sjælland	30-40
Bornholm	10
I alt	315-365

Hvad overtager vi fra regionerne?

- Erhvervsstyrelsen overtager ansvaret for ca. 350 projekter fra regionerne. Projekterne løber en årrække
- Fremadrettet vil der blive færre og større projekter samt færre overlap set på tværs af landet

	2019	2020	2021	2022	2023
Igangværende regionale projekter	350	190	120	40	0

- Vigtigt at sikre fremdriften i eksisterende projekter, det arbejder vi på
- Arbejder på at skabe overblik over hvor mange midler, der er i spil i hver region og til hvad

Gode råd til sekretariatet for Danmarks
Erhvervsfremmebestyrelse

Gode råd til hvordan vi i fællesskab kan sikre et godt samspil mellem Sekretariatet for Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse og aktørerne i Midtjylland

FORM

Hvordan skal vi samarbejde?

- _____
- _____
- _____
- _____
- _____
- _____
- _____
- _____

INDHOLD

Hvad skal vi samarbejde om?

- _____
- _____
- _____
- _____
- _____
- _____
- _____
- _____

Gode råd til hvordan vi bedst muligt kan lytte til virksomhedernes behov

Hvordan skal vi lytte?

- _____
- _____
- _____

Hvor skal vi lytte?

- _____
- _____
- _____

Hvad skal vi lytte efter?

- _____
- _____
- _____

Øvrige input?

- _____
- _____
- _____
- _____
- _____
- _____
- _____
- _____
- _____
- _____

Kontaktinfo

- Sekretariatet for Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse:
deb@erst.dk / 35 29 17 17
- Søren Asp Mikkelsen: SorMik@erst.dk
- Merete Woltmann: MerWol@erst.dk
- Kresten Laursen: KreLau@erst.dk
(Strategi)
- Kasper Juel Gregersen: KasGre@erst.dk
(Klynger og styrkepositioner)
- Lasse Bilstrup: LasBil@erst.dk
(Turisme)

2.2

Temadrøftelse: Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse og national erhvervsfremmestrategi – proces for strategi 2020

Baggrund

På baggrund af input fra bestyrelserne for de seks Erhvervshuse, skal Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse formulere en national strategi, der danner grundlaget for udmøntning af den decentrale erhvervsfremmeindsats.

Erhvervshusenes bestyrelser skal bidrage til strategien gennem regionale kapitler, som udarbejdes i samarbejde med KKR, lokale erhvervsorganisationer, viden- og uddannelsesinstitutioner m.fl.

2019 er et overgangså, og for 2019 gælder, at der udarbejdes en interim strategi på baggrund af de regionale vækst- og udviklingsstrategier. Interim strategien vil kun gælde ét år.

KKR varetager en styrende rolle for Erhvervshusene og skal inddrages i udarbejdelsen af erhvervshusenes bidrag til erhvervsfremmestrategien, og indgår bl.a. årlige resultatkontrakter med Erhvervshusene om konkrete mål og indsatser. KKR Sjælland skal således indgå resultatkontrakt med Erhvervshus Sjælland for 2019. Første udkast til resultatkontrakt for 2019 forventes behandlet på KKR Sjællands møde den 6. februar 2019 og godkendes på KKR Sjællands møde den 24. april 2019.

Med udgangspunkt i, at 2019 bliver et overgangså, og at resultatkontrakten for 2019 vil være af interim karakter, så kan arbejdet skydes i gang med fokus på den permanente tilstand fra 2020 og fremad.

Proces for Erhvervsstrategi 2020

Erhvervshusene skal fungere som stærke tværkommunale kompetencecentre og samle de specialiserede faglige kompetencer om virksomhedsdrift og -udvikling. Erhvervshusenes ydelser skal være tilgængelige for alle virksomheder med behov for specialiseret vejledning. Erhvervshus Sjælland skal udvikle en arbejdsform, der involverer erhvervslivet og byrådene. Formålet er at udnytte reformen til at forbedre erhvervsservicen i Region Sjælland og skabe et bedre erhvervsklima.

Bestyrelsen holdt første bestyrelsesmøde tirsdag d. 18/12.

Der lægges op til at igangsætte en proces med involvering af de 17 byråd/kommunalbestyrelser.

Formålet er at involvere virksomheder og lokalpolitikere i arbejdet med at bidrage til:

- KKR Sjællands indspil til den nationale erhvervsfremmestrategi 2020
- En resultatkontrakt mellem KKR Sjælland og Erhvervshuset for 2020
- Arbejdsprogram for Erhvervshus Sjælland 2020
- Principper for hvordan Erhvervshuset skal arbejde med virksomhederne om den lokale erhvervsservice
- Principper for samarbejdet mellem erhvervshuset på den ene side og de lokale erhvervsråd og byrådene

Bidragene samles i en hvidbog. Arbejdet igangsættes snarest og afrapporteres til Erhvervshusets Bestyrelse og KKR i juni 2019.

Særligt vedrørende 2019

Med udgangspunkt i en strategidag for byrådspolitikere, lokale erhvervsråd m.fl. i marts/april 2019 er der mulighed for at samle inspiration og forslag til erhvervshusets arbejde i overgangsåret 2019.

Strategidagen skal herudover bruges til at hente input til det fremadrettede strategiarbejde.

Økonomi

Aktiviteterne skal tilpasses økonomien. Konferenceudgifter skal afholdes af erhvervshusets budget samt eventuel medfinansiering fra KL.

Udførende

Arbejdet med resultatkontrakten sker via Erhvervshus Sjælland og KKR-fællessekretariatet.

Der nedsættes en styregruppe med deltagelse fra de lokale erhvervsfremmesekretariater med to medlemmer og fra KKR fællessekretariatet.

K17's erhvervsgruppe er administrativ styregruppe for processen.

[Bestyrelsen for Erhvervshus Sjælland er politisk styregruppe.]

Strategidagen arrangeres af erhvervshuset i et tæt projektsamarbejde med KKR fællessekretariatet.

Se vedlagte tids- og aktivitetsplan.

Tids- og aktivitetsplan

Tid	Aktivitet	Ansvarlig
25. januar	K17-møde. Indledende drøftelse af proces samt grundlag og input til strategidag	KKR-sekretariatet
6. februar	KKR-møde. Indledende drøftelse af proces samt grundlag og input til strategidag	KKR-sekretariatet
Marts/april 2019	<p>Strategidag for byrådspolitikere, medlemmer af de lokale erhvervsråd samt de organisationer/institutioner, der indgår i Erhvervshusets bestyrelse (Fx med analyser, forskningsresultater, evt. udviklingsperspektiver ift. uddannelse + fra arbejdstagerne)</p> <p>Endvidere kan inviteres yderligere operatører som Copenhagen Capacity, Wonderful Copenhagen, Greater Copenhagen EU-office,</p> <p>Programmet kan fx sammensættes med indlæg fra erhvervsminister/ministerium, erhvervshusets bestyrelsesformand og to virksomheder.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fx et indlæg fra ministeren eller fra direktør for erhvervsfremmeenheden i Silkeborg. • Bestyrelsesformand, direktører og tre brugere vil give deres indspil på, hvad det er, der er vigtigt for virksomhederne i Sjællandsregionen, og der indbydes endvidere deltagere fra Erhvervsministeriet. • Dertil indlæg fra ankerpersonen for udvikling af den digitale erhvervsplatform. 	Erhvervshus Sjælland (KKR-sekretariatet)
Marts/april	<p>Der laves opsamling på strategidagen.</p> <p>Erhvervshusets bestyrelse og KKR-sekretariatet fremsender en sagsfremstilling, som de enkelte byråd kan behandle, hvor bestyrelsen lægger sit strategiske bud på indholdet af en resultatkontrakt 2019 frem, så man kan få lejlighed til at kommentere og supplere i de enkelte byråd med frist medio april.</p> <p>Erhvervshuset og KKR-sekretariatet samler og bearbejder byrådenes bemærkninger og oversender til Erhvervshusets bestyrelse.</p> <p>Det skal tydeligt frem i invitationen til byrådene, at man ikke kan efterkomme alle synspunkter og ideer. Der vil dog ske en dokumentation af alle de kommunale forslag.</p> <p>Dialog på administrativt niveau med Region Sjælland (om infrastruktur og uddannelse/kompetence) og Erhvervshus Hovedstaden samt input fra Greater Copenhagen</p>	

5. april	K17-erhverv/K17-møde. Opsamling på indkomne input samt på drøftelser med Region Sjælland, Erhvervshus Hovedstaden og Greater Copenhagen. 1. Behandling af udkast til strategi og resultatkontrakt 2020	
8. april	Erhvervshus Sjællands bestyrelse 1. Behandling af udkast til strategi og resultatkontrakt 2020	
24. april	KKR-møde. Opsamling på indkomne input samt på drøftelser med Region Sjælland, Erhvervshus Hovedstaden og Greater Copenhagen. 1. Behandling af udkast til strategi og resultatkontrakt 2020 Godkendelse af resultatkontrakt 2019 for Erhvervshus Sjælland.	
Primo maj	KKR-formandskab og bestyrelsen for Erhvervshuset afholder dialogmøder med grupper af kommuner om bestyrelsens strategiske bud på indholdet af en resultatkontrakt 2020 Erhvervshusets bestyrelse udarbejder parallelt (med inddragelse af KKR sekretariatet og K17 Erhverv) udkast til Sjællands strategibidrag til national erhvervsfremmestrategi 2020.	
24. maj	K17-møde. 2. Behandling af udkast til strategi og resultatkontrakt 2020.	
18. juni	KKR-møde. 2. Behandling af udkast til strategi og resultatkontrakt 2020.	
26. juni	Erhvervshus Sjællands bestyrelse 2. Behandling af udkast til strategi og resultatkontrakt 2020	
Juni – september	Erhvervshus Sjællands bestyrelse Indsender udkast til regionalt kapitel til Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse	Dialog med ERST Drøftelse i DEB
Q3	Høring og godkendelsesproces – dialog om udmøntning	
August til november	Bestyrelsen udarbejder udkast til Resultatkontrakt 2020, som oversendes til KKR ultimo august, der efterfølgende tilrettelægger forelæggelse til vedtagelse/opbakning i de enkelte byråd.	

	<p>Dialog og koordination med hhv. Erhvervshus Hovedstaden og KKR Hovedstaden mhp. at sikre fokus på fælles indsatser og kobling til Greater Copenhagen-dagsorden.</p> <p>KKR afgiver samlet tilbagemelding ultimo oktober, og der arrangeres et styringsdialogmøde, hvor byrådenes feedback overleveres og drøftes.</p> <p>Bestyrelsen udarbejder udkast til den endelige resultatkontrakt 2020 medio november.</p>	
30. august	K17-møde – 1. behandling af udkast til resultatkontrakt 2020	
10. september	KKR-møde - 1. behandling af udkast til resultatkontrakt 2020	
25. oktober	K17-møde – 2. behandling af udkast til resultatkontrakt 2020	
7. november	KKR-møde – endelige godkendelse af resultatkontrakt for Erhvervshus Sjælland for 2020	
Q4	Samlet strategi for 2020 godkendes i DEB, drøftes med erhvervsministeren og offentliggøres	

2.3

Temadrøftelse: Opdatering af Sjælland baner vejen frem

Sjælland baner vejen frem opdatering 2019

Indkomne projektforslag pr. 16. januar 2019

Vejprojekter

Kalundborgmotorvejen

Motorvej mellem Næstved og Rønnede

Resterende tværforbindelse Næstved - Slagelse - Kalundborg

Udvidelse af holbækmotorvejen til seks spor til afkørsel 15, Gevninge

Omfartsvej mellem Stevns og Sydmotorvejen

Ring 5 Syd (undersøgelse af alternative løsninger)

Analyse af forbindelse mellem Syd- og Vestmotorvejen

Opgradering af rute 9 og etablering af fremskudt færdighavn ved Tårs

Opgradering af E55 på strækningen mellem Nykøbing Falster og motorvejen

Borup omfartsvej (Analyse og investering)

Opgradering rute 6, Roskilde - Ringsted

Opgradering rute 14, Roskilde - Køge

Forbedrede vejforbindelser fra Roskilde, Næstved og Holbæk til Ringsted

Færdiggørelse af Frederikssundsmotorvejen

Baneprojekter

Den sjællandske timemodel (banebetjening) - fra SBVF

Nedsættelse af togtiderne mellem København og Nykøbing Falster

Dobbeltspor mellem Køge og Køge Nord (Analyse og investering)

Direkte tog til Københavns Lufthavn - Næstved via Roskilde (Ring Syd)

Stop for hurtig jernbane forbindelse Næstved, Vordingborg og/eller Nykøbing Falster - fra SBVF

Ringsted station (stop for eventuelt superlyntog, knudepunkt)

Etablering af dobbeltspor helt til Kalundborg

Elektrificering til Kalundborg (bibeholdes)

Direkte tog Nykøbing Sjælland-Kbh.

Vendespor ved Carlsberg Station (S-tog)

Forbedring af de kollektive trafik (jernbane betjeningen)

Perronforlængelser på Herfølge og Haslev Stationer (Lille Syd) OBS er på plads

Station (trinbræt) i Trylleskov Strand

Mindre vejprojekter

Støjafskærmning langs motorveje (Analyse og investering)

Nordvendte ramper ved Ulse (sydmotorvejen)

Østvendte tilslutningsramper på Holbækmotorvejen ved Elverdamsvej

Vestvendte tilslutningsramper på Holbækmotorvejen ved Hvalsøvej

Andet

Kombiterminal ved STC, Køge (videre undersøgelser)

Parker- og Rejsanlæg Køge Nord Station (videre udbygning)

Samkørselspladser ved motorvejstilslutningsanlæg (videre undersøgelse)

Supercykelsti langs Køge Bugt, forlængelse af C77 (yderligere undersøgelser)

Parker og rejsfunktioner på Sjælland, herunder Roskilde Vest Station

Erstatning for afkortet regional buslinje (120) mellem Karlslunde og Køge

Forbedring af forhold for pendlere, herunder Roskilde - Viby - Trekroner

Store anlæg og projekter uden for kategori

Udvikling af Femern Bælt korridoren - fra SBVF

Fast forbindelse over Kattegat - fra SBVF

2.3

Temadrøftelse: Opdatering af Sjælland baner vejen frem

Vejprojekter status 29. januar 2019

Som grundlag for kommunernes indmeldelse og prioritering af projekter besluttede KKR Sjælland i november 2018 følgende vurderingskriterier i notatet:

1. *Fælles/regional betydning.* Projektet skal have en vis størrelse og opbakning på tværs af kommuner der gør, at det meningsfyldt kan indeholdes i et fælles trafikudspil
2. *Projektet skal have en vis grad af modenhed* i planlægningen, af hensyn til muligheden for at kunne sætte arbejdet i gang hurtigt efter en evt. beslutning
3. *Samfundsøkonomisk forrentning.* Denne tillægges en stor vægt. Den giver dog ikke lige stor mening for alle typer af ønsker eller projekter. Men specielt for vejprojekter vil denne kunne benyttes, og det bør være et krav, at den findes eller tilvejebringes Som en del af den samfundsøkonomiske forrentning indregnes trafikbelastningen under gevinster for brugerne. Her medregnes faldet i både direkte omkostninger, tidsomkostninger og øvrige omkostninger.
4. *Vækst og udvikling i regionens erhvervsliv.* Betydning for erhvervsudviklingen i Region Sjælland fx i forhold tilgængeligheden af kvalificeret arbejdskraft, godstransport og tiltrækningen af virksomheder
5. *Pendling og tilgængelighed til arbejde og uddannelse for regionens borgere.* Regionen er helt afhængig af pendlingsmulighederne internt og i forhold til Hovedstaden.

Dato: 29. januar 2019

Brevid: 3876453

Regional UdviklingAlléen 15
4180 Sorøregionaludvikling
@regionsjaelland.dkwww.regionsjaelland.dk

Der er indkommet og peget på 14 separate ønsker til vejprojekter samt behovet for en række nye motorvejsramper og støjskærm.

Der er meget stor forskel på ønskerne blandt andet i forhold til modenhed af projektet, størrelse og konkretisering.

Nogle ønsker går på yderligere undersøgelser og andre på selve investeringen.

Der synes derfor umiddelbart, at være god basis for at kunne indsnævre problemstillinger og behovet for valg eller prioriteringer i forhold til indplaceringen af de enkelte ønsker i forhold til Sjælland baner vejen frem.

Nedenstående gennemgås de indkomne ønsker ultrakort med en umiddelbar vurdering med afsæt i de besluttede kriterier samt

anbefaling i forhold til den videre behandling og indplacering i forhold til Sjælland baner vejen frem.

Vejstrækninger

- Overvejende tværkommunalt/regionalt sigte

KKR Sjælland besluttede på møde i marts 2018, at den fælles interessevaretagelse på baggrund af den gældende version af Sjælland baner vejen frem tager udgangspunkt i nr. 1-3 (i prioriteret rækkefølge).

De øvrige projekter er vurderet umiddelbart med afsæt i de besluttede principper, men ikke prioriteret eller rangordnet. Visse af de mindre, indmeldte projekter, er samlet under bredere overskrifter. Det vil derfor ikke være alle projekter, der kan genfindes i den indmeldte form. En oversigt over, hvilke projekter der er samlet under bredere dækkende overskrifter, findes i særskilt oversigt sidst i notatet.

1. Kalundborgmotorvejen

Forventes at indgå i en kommende investeringsplan. Hvis den ikke gør dette vil en umiddelbar mulighed være at bibeholde den som 1. prioritering uden videre behandling og vurdering.

2. Motorvej mellem Næstved og Rønnede

Forventes at indgå i en kommende investeringsplan. Hvis den ikke gør dette vil en umiddelbar mulighed være at bibeholde den som 2. prioritering uden videre behandling og vurdering.

3. Resterende tværforbindelse Næstved – Slagelse – Kalundborg

Indgår i nuværende Sjælland baner vejen frem. Det skal besluttes, om den skal nyvurderes sammen med nye relevante vejønsker.

- Overvejende lokalt/kommunalt sigte

Omfartsvej mellem Stevns og Sydmotorvejen

Det indgår i finanslovsaftalen for 2019, at der i de kommende år skal laves en VVM-redegørelse for strækningen.

Det synes umiddelbart relevant, at lade den indgå i en videre vurdering i forhold til Sjælland baner vejen frem. Resultatet af en VVM vil formentlig foreligge omkring 2020/21.

Forbindelsen skal i øvrigt til en vis grad ses i sammenhæng med ønsker til at sammenbinde Syd- og Vestmotorvejen og i den forbindelse Ring 5 (Syd) motorvejen. En samlet stillingtagen kunne overvejes eventuelt, som et forslag til proces.

Opgradering af rute 9 og etablering af fremskudt færgehavn ved Tårs

Der har i 2018 været lavet en officiel undersøgelse af Sund&Bælt/Incentive. Den viser blandt andet en samfundsøkonomisk forretning der umiddelbart er noget under de 4%, men med en relevant variant (takstnedsættelse på færgeforbindelsen), som giver en forretning på 5%. Undersøgelsen peger på at der skal foretages en yderligere række tekniske undersøgelser.

En overvejelse kunne derfor være, at der i Sjælland baner vejen frem foreslås igangsat disse videre undersøgelser. Måske suppleret med en vision for forbindelsen relateret til Femern Bælt forbindelsen og udviklingen af området i øvrigt.

Borup omfartsvej

Der er tale om en ganske lille vejinvestering på ca. 34 mio. kr. som synes meget lokal og ligger ikke på statsvejnettet. Køge kommune er i øvrigt gået i gang med en del af den.

Den synes ikke umiddelbart relevant i forhold til Sjælland baner vejen frem.

Opgradering af E55 på strækningen mellem Nykøbing Falster og Motorvejen

Det indgår i finanslovsaftalen for 2019, at der i de kommende år skal laves en VVM-redegørelse for strækningen.

Det synes umiddelbart relevant, at lade den indgå i en videre vurdering i forhold til Sjælland baner vejen frem. I overvejselsen skal tillige indgå, at den synes at have sit eget liv.

Resultatet af en VVM vil formentlig foreligge omkring 2020/21.

På trods af dette forelægger der tilsyneladende ikke umiddelbart meget baggrundsmateriale.

Færdiggørelse af Frederikssundmotorvejen

Kunne måske være indeholdt i en kommende investeringsplan. I finanslovsaftalen for 2019 er er indeholdt en opdatering af VVM.

Da forbindelsen ligger i Region Hovedstaden og vel har størst betydning for dem hører den måske ikke umiddelbart med i Sjælland baner vejen frem. Den indgår desuden i region Hovedstaden og nogle kommuners tilsvarende anbefalinger (VIP projekter).

Undersøgelser

Ring 5 Syd (undersøgelse af alternative løsninger)

Køge kommune foreslår, at der undersøges alternative løsninger ned mod Køge. Der er indgået aftale om, at Køge medfinansierer en forundersøgelse i samarbejde med Region Hovedstaden og en række hovedstadskommuner. Heri indgår angiveligt også forbindelse mellem Syd- og vestmotorvejen.

Ring 5 har været omtalt i forrige udgave af Sjælland baner vejen frem, men ikke som et prioriteret ønske. Det har dog fremgået, at blev der etableret en ring 5, så skulle der indgå en sammenbinding af Syd- og vestmotorvejen.

Der er måske et behov for at man sammen forholder sig samlet til Ring 5 og eventuelle alternativer herunder sammenbindingen mellem Syd- og vestmotorvejen.

Dette kunne afspejles i Sjælland baner vejen frem.

Udvidelse af Holbækmotorvejen til seks spor til afkørsel 15 Gevninge (øst for Roskilde).

Projektet indgår i nuværende udgave af Sjælland baner vejen frem. Der er dog planlægningsmæssigt ikke sket noget. På længere sigt bliver en udvidelse sikkert relevant.

Det skal overvejes, hvordan denne vejstrækning skal indgå. I overvejselserne skal også indgå en måske kommende fast Kattegatforbindelse og færdiggørelse af Kalundborgmotorvejen.

Analyse af forbindelse mellem Syd- og vestmotorvejen.

Lægger sig tæt op af ønske 4 og 9, se bemærkningerne til disse.

Opgradering rute 14, Roskilde – Ringsted

Opgradering rute 6, Roskilde – Køge

Forbedrede vejforbindelser fra Roskilde, Næstved og Holbæk til Ringsted.

Disse vejprojekter skal i samarbejde med kommunerne beskrives og vurderes yderligere, inden de forelægges KKR igen til en endelig prioritering af et nyt samlet trafikudspil.

Motorvejsramper og støjafskærmning

Der er indkommet ønsker til en række nye motorvejsramper og støjafskærmning. Disse er af overvejende lokal karakter og tidligt i planlægningsfasen. De vurderes ikke umiddelbart relevante i forhold til Sjælland baner vejen frem.

ARBEJDSNOTAT

ARBEJDSNOTAT

2.3

Temadrøftelse: Opdatering af Sjælland baner vejen frem

Baneprojekter status 29. januar 2019

Dato: 29. januar 2019

Indledning

Som grundlag for kommunernes indmeldelse og prioritering af projekter har KKR og regionen besluttet følgende kriterier:

1. *Fælles/regional betydning.* Projektet skal have en vis størrelse og opbakning på tværs af kommuner der gør, at det meningsfyldt kan indeholdes i et fælles trafikudspil
2. *Projektet skal have en vis grad af modenhed i planlægningen,* af hensyn til muligheden for at kunne sætte arbejdet i gang hurtigt efter en evt. beslutning
3. *Samfundsøkonomisk forrentning.* Denne tillægges en stor vægt. Den giver dog ikke lige stor mening for alle typer af ønsker eller projekter. Men specielt for vejprojekter vil denne kunne benyttes, og det bør være et krav, at den findes eller tilvejebringes Som en del af den samfundsøkonomiske forrentning indregnes trafikbelastningen under gevinster for brugerne. Her medregnes faldet i både direkte omkostninger, tidsomkostninger og øvrige omkostninger.
4. *Vækst og udvikling i regionens erhvervsliv.* Betydning for erhvervsudviklingen i Region Sjælland fx i forhold tilgængeligheden af kvalificeret arbejdskraft, godstransport og tiltrækningen af virksomheder
5. *Pendling og tilgængelighed til arbejde og uddannelse for regionens borgere.* Regionen er helt afhængig af pendlingsmulighederne internt og i forhold til Hovedstaden.

Der er indkommet og peget på 12 separate ønsker til baneprojekter samt ønsker omkring Parker & Rejs, kombiterminal mv.

Der synes derfor umiddelbart, at være god basis for at kunne indsnævre problemstillinger og behovet for valg eller prioriteringer i forhold til indplaceringen af de enkelte ønsker i forhold til Sjælland baner vejen frem.

Generelt

I dag indgår de væsentligste baneprojekter i Sjælland baner vejen frem.

Men samtidigt findes den ligeledes fælles "Vision for banetrafikken i Region Sjælland" fra marts 2013

<https://www.regionsjaelland.dk/Udvikling/trafik-og-infrastruktur/Documents/Vision%20for%20banetrafikken%20i%20Region%20Sjælland.pdf>

Denne går mere i dybden med banetrafikken og beskriver blandt andet ønskerne i de fire store banekorridorer.

Det vil være oplagt at vurdere, om ikke ”Vision for banetrafikken i Region Sjælland” efterfølgende eller sideløbende opdateres. Denne vil kunne opsamle en række ønsker, som det måske ikke skønnes skal indgå i Sjælland baner vejen frem.

Indkomne forslag

Nedenstående gennemgås de indkomne forslag ultrakort med en umiddelbar vurdering med afsæt i de besluttede kriterier samt anbefaling i forhold til den videre behandling og indplacering i forhold til Sjælland baner vejen frem.

Den sjællandske timemodel (banebetjening) - fra SBVF **Nedsættelse af togtiderne mellem København og Nykøbing Falster**

Der har i meget lang tid eksisteret en fælles vision om maksimalt en times rejsetid til Hovedstaden gældende for både vej og bane.

I forbindelse togfonden og tilstræbelsen af den store timemodel (mellem de store danske byer) blev landspolitisk introduceret den sjællandske timemodel af den daværende transportminister. Dette var en reaktion på, at Region Sjælland ikke umiddelbart havde den store glæde af den rigtige timemodel. Fixpunkterne har været Kalundborg og Nykøbing F. Der synes, at være ganske langt til opnåelsen af de ”lovede” rejsetider.

I forhold til Kalundborg mangler en opgradering af hastigheden på Nordvestbanen, som er en del af togfondens fase 2 og en forudsætning i forhold til opnåelsen af rejsetidsmålet.

Det vurderes at være meget væsentlig at holde fast i den sjællandske timemodel. Den er meget nem at kommunikere.

Den bør nok ganske kort indgå i Sjælland baner vejen frem.

Stop for hurtig jernbane forbindelse Næstved, Vordingborg og/eller Nykøbing Falster - fra SBVF **Ringsted station (stop for eventuelt superlyntog, knudepunkt)**

I den eksisterende Sjælland baner vejen frem indgår og er der taget stilling til standsningsmønsteret for ”Superlyntoget” på den store timemodel og i forhold en eventuel hurtig forbindelse over Femern. Dette var en reaktion på, at den store timemodel som udgangspunkt ikke havde stop i region Sjælland, og at det tilsvarende blev frygtet i forhold til en hurtig Femern forbindelse.

Der blev derfor separat opnået enighed om, at Superlyntoget bør have stop i Ringsted og at en hurtig Femern forbindelse bør have stop i Næstved, Vordingborg og/eller Nykøbing Falster ligesom et stop i Tingsted også kunne være relevant.

Om der vil være behov for at aktivere/bruge disse beslutninger i den kommende fremtid kan være svært at vurdere. Men beslutningerne bør nok ganske kort bibeholdes i Sjælland baner vejen frem.

Dobbeltspor mellem Køge og Køge Nord (Analyse og investering)

Det er aftalt med staten, at den regionale Østbane forlænges fra Køge til Roskilde. Det er et fælles ønske fra regionen og kommunerne langs banen, at kunne etablere kvartersdrift mellem Køge (Hårlev) og Roskilde. Dette umuliggøres af manglende banekapacitet på den statslige strækning nord for Køge station. Banekapaciteten synes i øvrigt at være spændt til det yderste på dette stykke.

Der er ikke et egentlig plangrundlag men dog vurderinger fra blandt andet Banedanmark. Der er tale om et relativt begrænset projekt skønnet til at koste omkring 100 mio. kr.

Der er tale om et veldokumenteret og synliggjort ønske. Der arbejdes hele tiden for det, og sandsynligheden for at det realiseres i de kommende år er tilstede.

Om det bør indgå i Sjælland baner vejen frem afhænger nok af den endelige udformning af denne. Måske er projektet for lille.

Direkte tog til Københavns Lufthavn - Næstved via Roskilde (Ring Syd)

Ring Syd er betegnelsen for en baneforbindelse fra Roskilde via Glostrup og Ny Ellebjerg til Københavns lufthavn.

Der foreligger et beslutningsgrundlag fra Banedanmark. Der er flere mulige løsninger som koster fra ca 0,2 mia. kr. til ca 1,1 mia. kr. Der er en samfundsøkonomisk forrentning på mellem 1 og 14%.

Blandt andet Roskilde kommune har et ønske/forslag om en eventuel forlængelse til Næstved.

Der har tidligere været et fælles ønske om bedre forbindelser til lufthavnen.

I en eventuel vurdering af den nye forbindelse skal ligeledes indgå, at en sådan forbindelse vil ske på bekostning af forbindelserne til Københavns hovedbanegård. En hoved-idé bag projektet er netop at frigøre kapacitet på Hovedbanegården.

Det noteres, at projektet indgår som et "VIP-projekt" i Region Hovedstaden.

Projektet vil nok have en sådan karakter, at det kunne indgå i Sjælland baner vejen frem. Der vil være en relativ stor sandsynlighed for, at det kan realiseres.

Det anbefales dog, at de involverede kommuner og regionen først bliver enige om en eventuel anbefaling af projektet og præmisserne for dette.

Elektrificering til Kalundborg (bibeholdes)

Etablering af dobbeltspor helt til Kalundborg

Omkring elektrificering til Kalundborg. Denne indgår i det besluttede elektrificeringsprojekt, men er blevet udskudt som følge af problemer i signalprogrammet. Det betyder, at der i denne periode vil skulle bruges dieselmateriel f.eks. IC3. Det noteres, at projektets gennemførelse ind i mellem bringes i tvivl. Det noteres samtidigt, at udviklingen af batteritog undersøges af transportministeriet og måske på sigt kan være et alternativ.

Dobbeltspor til Kalundborg bringes i forslag af Lejre af hensyn til driftssikkerhed og muligheden for flere afgang.

Der foreligger intet plangrundlag.

Det noteres, at der i togfondens fase 2 indgår en hastighedsopgradering af strækningen, som er vigtig for at opnå fornuftige rejsetider.

Det anbefales, at de involverede kommuner og regionen drøfter sagen.

Hastighedsopgraderingen vil måske med fordel kunne nævnes i Sjælland baner vejen frem, hvis den sjællandske timemodel nævnes.

Vendespor ved Carlsberg Station (S-tog)

Køge kommune har indmeldt projektet fordi de frygter, at der kan opstå en situation, hvor S-togsbetjeningen mod Køge nedgraderes i forhold til betjeningen mod Frederikssund. Et vendespor ved Carlsberg betyder, at alle S-togene ikke behøver at videreføres mod København H men får denne som ende station. Derved kan betjeningen mod Frederikssund udvides uden at det går ud over betjeningen mod Køge.

Der foreligger beslutningsoplæg fra Banedanmark med en anlægsinvestering på ca. 150 mio. kr. og en forrentning på ca. 7%.

Det vil måske være lidt specielt at tage den med i Sjælland baner vejen frem da projektet egentlig er opstået af hensyn til Frederikssund.

Omvendt er Køges perspektiv sikkert korrekt.

Projektet er måske også for lille til at indgå helt selvstændigt i Sjælland baner vejen frem.

Det skal overvejes, om ikke interessevaretagelsen varetages mere fornuftigt ved, at der direkte tages vare om projektet i forhold til en løbende udbygning af S-togsnettet. Dette kan gøres i samarbejde med regionen og de involverede kommuner.

Forbedring af den kollektive trafik (jernbanebetjeningen)

Roskilde kommune har indmeldt projekt "Forbedring af forhold for pendlere, herunder bedre regelmæssighed og flere pladser i regionaltogetsbetjeningen for Roskilde, Viby og Trekroner"

Beskrivelse er mere bred på regionaltogetsbetjening på Sjælland. Der fokuseres på togmateriellet. Det indeholder et ønske om, at det fremtidige regionaltogetsmateriel for det tilstrækkelige antal siddepladser og komfort mv. DSB har dette materiel i udbud.

I det nuværende Sjælland baner vejen frem indgår noget tilsvarende med en generel sætning.

Hvis der i den nye Sjælland baner vejen frem bibeholdes generelle afsnit og banetrafikken kunne dette synspunkt indgå. Det er nok for småt til at være et selvstændigt punkt.

Det kunne uanset dette overvejes om man i fællesskab skal tilkendegive interesse for det kommende materielindkøb over for staten/DSB.

Direkte togforbindelse mellem Nykøbing Sjælland og København

Der har i mange år været arbejdet for, at der kunne komme direkte (statslige) tog fra de regionale lokalbaner Lollandsbanen (Nakskov) og Odsherredsbanen (Nykøbing S) mod København. Det har specielt været regionen der har lagt vægt på disse muligheder og det forventes at dette fortsætter. Betjeningen ud på Odsherredsbanen er nok den mest oplagte mulighed. Det har haft overskriften Samdrift og dækker over en række samdriftsmuligheder

herunder ovennævnte. Der har som regel været taget udgangspunkt i, at det kunne være et antal myldretidstog.

Det skal noteres, at dette også (kan) hænge sammen med betjeningen mod Kalundborg.

Der foreligger en del overordnet plangrundlag. Men det kræver absolut viderebearbejdning og stillingtagen til en række spørgsmål.

I dag er samdrift nævnt ultrakort i Sjælland baner vejen frem, men ikke specifikt for Odsherredsbanen.

Alt efter det endelige niveau for Sjælland baner vejen frem kunne dette bibeholdes eventuelt suppleret med at nævne Odsherredsbanen.

Perronforlængelser på Herfølge og Haslev Stationer (Lille Syd) - er formentlig på plads

Dette projekt er formentlig på plads. Der mangler dog en endelig beskæftigelse fra Transportministeriet.

Det er dog nok for småt til at kunne indgå i Sjælland baner vejen frem under alle omstændigheder.

Station (trinbræt) i Trylleskov Strand

Solrød foreslår et trinbræt/stop på i S-banen ved Trylleskov Strand.

Der foreligger ikke umiddelbart noget materiale ligesom det ikke er klart hvordan de andre kommuner langs banen forholder sig.

Det vurderes umiddelbart at være for småt til at indgå i Sjælland baner vejen frem.

Andet

Herudover nævnes blandt andet Parker & Rejs af flere samt en mulig kombiterminal ved Køge.

Der har i mange år i fællesskab været arbejdet med at fremme Parker & Rejs blandt andet med udgangspunkt i et større projekt finansieret af Region Sjælland men også mere specifikke projekter om f.eks. Roskilde Vest, Køge Nord, Haslev station mfl.

Parker & Rejs nævnes i den nuværende udgave af Sjælland baner vejen frem ganske kort.

Det bør nok bibeholdes og måske skærpes i en ny udgave.

Der har været arbejdet med mulighederne for en ny kombiterminal ved Køge. Der er i dag en kombiterminal i Høje Taastrup. De ligger ved hver deres hovedbane. En ny terminal ved Køge kunne især være relevant, hvis den fremtidige godstransport over en kommende Femern Bælt forbindelse vil skulle ske via den nye Ringstedbane, derved vil den ikke kunne betjenes af terminalen i Høje Taastrup.

Der foreligger en analyse/rapport om en sådan terminal. Alt efter den fremtidige betjening er terminalen ikke samfundsøkonomisk rentabel eller meget rentabel helt op til ca 22%. Staten har for ganske mange år siden vurderet denne mulighed, hvor man ikke anbefalede den.

Med udgangspunkt i dette kunne terminalen medtages i Sjælland baner vejen frem med ønsket om, at staten foretager en fornyet vurdering af den.

ARBEJDSNOTAT

2.4

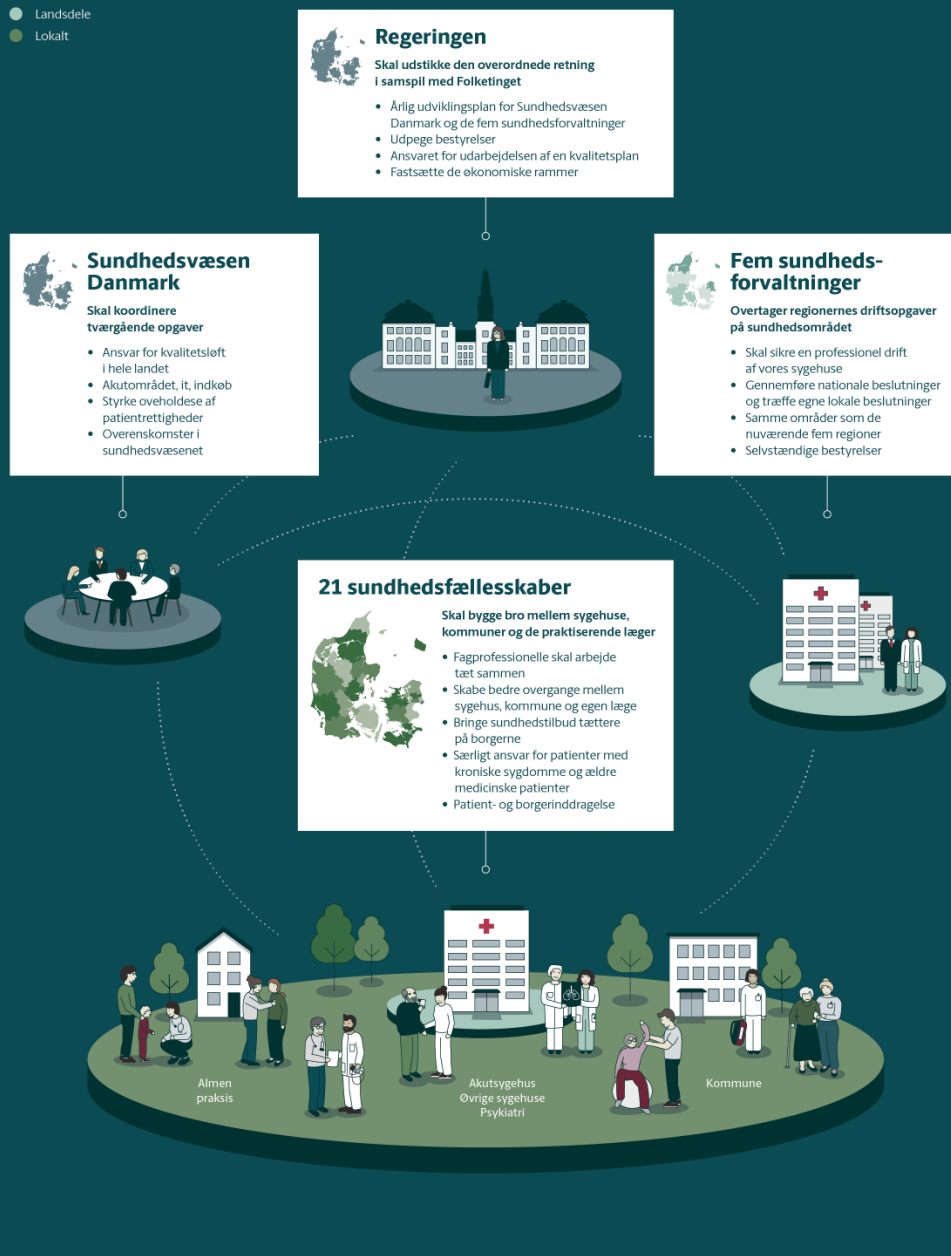
Beslutningssag: Fælleskommunalt samarbejde om sundhed

Danmarks nye sundhedsvæsen

Danmarks nye sundhedsvæsen

Ansvar for sundhed

- Hele Danmark
- Landsdele
- Lokalt



Initiativer i udspillet ”Patienten først – nærhed, sammenhæng, kvalitet og patientrettigheder”

Regeringens sundhedsreform indeholder 22 initiativer fordelt under fire indsatsområder: Nærhed, sammenhæng, kvalitet og stærke patientrettigheder.

Nærhed: Nye sundhedshuse og flere kompetencer i det nære sundhedsvæsen

Nye moderne sundhedshuse

Flere nye moderne sundhedshuse, skal bidrage til at forbedre patientbehandlingen ved at tilbyde et nært og fleksibelt sundhedstilbud af høj kvalitet i hele landet. Regeringen vil forud for etableringen af Nærhedsfonden i 2020 – allerede i 2019 i forbindelse med sundhedsreformen – opslå en pulje på 200 mio. kr. til etablering og modernisering af sundhedshuse og lægehuse.

Flere medarbejdere og styrkede kompetencer i det nære sundhedsvæsen

Der skal flere medarbejdere og styrkede kompetencerne i det nære sundhedsvæsen hos både almen praksis og kommunerne. Regeringen vil i regi af Nærhedsfonden give kommunerne midler til at kunne ansætte mere sundhedspersonale og løfte kompetencerne blandt medarbejderne i det nære sundhedsvæsen.

En ny kvalitetsplan skal øge kvaliteten i det nære sundhedsvæsen

En ny kvalitetsplan skal sætte standarder for faglighed og kvalitet over hele landet og sætte retning for, hvordan mere behandling kan foregå i det nære sundhedsvæsen – hos både almen praksis og i kommunerne. Sundhedsstyrelsen peger på KOL, diabetes, hjertekarsygdom, muskel-skeletsygdom samt angst og depression. Efterhånden kan flere patientgrupper komme til.

Sammenhæng: Sundhedsfællesskaber skal bygge bro og skabe sammenhæng

21 sundhedsfællesskaber skal sikre sammenhæng

21 nye sundhedsfællesskaber med udgangspunkt i akutsygehusenes optageområder, med deltagelse af sygehuse, kommuner og almen praksis skal sikre sammenhængende forløb og tilbud af høj kvalitet i borgernes nærmiljø.

Udadvendte sygehuse skal bidrage med rådgivning og udredning

Sygehusene skal forpligtes til at yde rådgivning over for almen praksis og kommuner i forhold til forebyggelse, behandling og rehabilitering af den enkelte patient, og sundhedsfællesskaberne skal understøtte, at sygehusene vender sig mere mod resten af sundhedsvæsenet.

Almen praksis skal fremtidssikres og moderniseres

Den praktiserende læge bliver et centralt omdrejningspunkt i patientbehandlingen, og sektoren vil med udviklingen blive tilført i størrelsesordenen 100 nye ydernumre. Regeringen vil derudover væsentligt løfte antallet af uddannelsesstillinger i almen medicin, yderligere end allerede udmeldt med ”En læge tæt på dig”. Det vil betyde i alt 160 ekstra pladser i 2019 og 2020. Det er regeringens klare ambition at fortsætte satsningen i den næste dimensioneringsplan for 2021-2025.

Nye fælles muligheder skal sikre samarbejde på tværs af sektorer

Sundhedsforvaltninger og kommuner skal have mulighed for fælles finansiering og fælles opgavevaretagelse af sundhedstilbud under én myndighed, fx i forhold til behandlingsredskaber og hjælpemidler. Der skal sikres bedre mulighed for at dele relevante helbredsoplysninger om patienter i fælles digitale løsninger på tværs af sektorer som fx det samlede patientoverblik.

Kvalitet: Flere fælles løsninger og god behandling i hele landet

Et forpligtende nationalt samarbejde om højt specialiseret behandling

Et særligt forpligtende nationalt samarbejde mellem de sygehuse, hvor der foregår højt specialiseret behandling, skal sikre, at patienter med behov for højt specialiseret behandling ses som fælles patienter på tværs af sygehusene. Det skal sikre en bedre udnyttelse af kapaciteten og den faglige viden, der er på landsplan.

Øget samarbejde og flere tværgående løsninger på it- og dataområdet

Den nationale kompetence skal styrkes til at fastlægge digitale løsninger og systemer, der skal virke nationalt på tværs af sundhedsvæsenet. Samtidig skal kvalitetsdata bruges bedre til at udvikle ny behandling, og ikke mindst skal viden om det nære sundhedsvæsen forbedres i takt med, at opgaverne flyttes tættere på borgeren.

Tryghed på akutområdet

Alle borgere i Danmark skal være trygge ved, at de får den nødvendige hjælp, hvis de bliver ramt af akut sygdom eller kommer ud for en ulykke. Der etableres 10-15 flere akutberedskaber i form af akutlæge- og akutbiler til områder, hvor der er behov for at forbedre responstiderne. Der oprettes ét landsdækkende lægevagtnummer 113 til akut visitation og behandling, så alle kan få samme høje kvalitet i det akutte beredskab, uanset hvor de bor.

Patienten først: Stærke rettigheder skal komme alle til gavn

Patienten skal kende sine rettigheder med bedre vejledning og et fælles patientnummer

Patienten skal kende sine rettigheder med bedre vejledning og et fælles patientnummer. Patientrettigheder om udredning, behandling og genoptræning skal samles i en særlig lov, så der er et godt og solidt overblik over ens rettigheder som patient. Rådgivningen af patienterne skal styrkes med flere patientvejledere lokalt på sygehusene og med ét fælles patientnummer, hvor alle nemt og hurtigt kan få fat i deres lokale patientvejledere og få den vejledning, som de har behov for.

Patienternes rettigheder skal respekteres i hele landet

De eksisterende patientrettigheder skal overholdes i hele landet. Patienterne skal ikke opleve forskelle i fortolkning af deres rettigheder, afhængig af hvor de bor i landet, eller hvor ressourcestærke de er. Sundhedsvæsen Danmark forpligtes til at følge op på, at sygehusene lever op til både udrednings- og behandlingsretten.

Patienter skal hjælpes videre til et alternativt behandlingstilbud

Patientrettighederne skal udvides. Fremover skal sygehusene være forpligtet til at oplyse om et alternativt behandlingssted, som kan tilbyde hurtigere behandling, hvis det ikke selv har mulighed for at tilbyde behandling inden for 30 dage – i stil med retten til udredning i dag.

Patientrettigheder udbredes til speciallægeområdet

Patientrettigheder skal udbredes til også at omfatte speciallægeområdet. Det er vigtigt for patienterne. På kort sigt – og som en trædesten frem mod en egentlig rettighed – sikres hurtig adgang til konsultation inden for en række udvalgte specialer. Regeringen nedsætter et udvalg, der skal fastlægge en nærmere model.

Ret til to dages sygehusophold til alle førstegangsfødende

Fødende skal have gode og trygge rammer, så alle børn kan få en god start på livet. Derfor skal førstegangsfødende have ret til et to dages ophold på sygehuset eller patienthotel, så familien kan komme godt i gang med amning og pleje af det nye familiemedlem. De fødende og nybagte familier skal desuden mødes af en mere sammenhængende indsats fx i nye sundhedshuse, hvor jordemødre og sundhedsplejersker kan have et tættere samarbejde.

Flere muligheder for eksperimentel behandling ved livstruende sygdom

Patienter skal have bedre mulighed for eksperimentel behandling ved livstruende sygdom. En ny informationsindsats skal understrege, at panelet om eksperimentel behandling er til gavn for alle patienter.

ter med livstruende sygdomme. Der oprettes to nye centre for eksperimentel behandling inden for livstruende neurologiske sygdomme og livstruende hjertesvigt.

En ny organisering af sundhedsområdet med fælles retning og nationalt samarbejde

Regeringen fastsætter den politiske retning med en udviklingsplan

De politiske prioriteringer fastlægges fremover nationalt. Regeringen fastlægger hvert år en udviklingsplan for Sundhedsvæsen Danmark og de fem sundhedsforvaltninger, som beskriver de overordnede prioriteringer på sundhedsområdet.

Sundhedsvæsen Danmark skal sikre sammenhæng og ensartede løsninger i hele landet

Der etableres et nationalt Sundhedsvæsen Danmark (placeret i Aarhus), som ledes af en bestyrelse bestående af stærke fagligheder og med repræsentation af patientforeningerne. Sundhedsvæsen Danmark får kompetence til at koordinere opgaveløsningen, og fem sundhedsforvaltninger ledet af bestyrelser skal have driftsansvaret for sygehuse og praksissektor.

Nye sundhedsforvaltninger erstatter regionerne

De nuværende regioner omdannes til fem sundhedsforvaltninger. Sundhedsforvaltningerne får samme geografiske inddeling som regionerne i dag. De administrative hovedsæder forbliver samme sted. Det skal sikre tryk for medarbejderne og kontinuitet i styringen, blandt andet af de store sygehusbygninger.

Sundhedsreformen frigør penge til sundhed

En Nærhedsfond giver et løft på 6 mia. kr. 2020-2025

Det nære sundhedsvæsen får et ekstraordinært løft med en Nærhedsfond på 6 mia. kr. i perioden 2020-25. Fonden er blandt andet finansieret af besparelserne ved omdannelsen af regionerne. Pengene i fonden kommer ud over de midler, der ellers afsættes til sundhedsområdet over de kommende år.

Flere ressourcer til sundhed og mindre på administration

Der skal fremover bruges færre ressourcer på administration og flere ressourcer på sundhed. Den nye organisering frigør direkte ressourcer ved at nedlægge regionerne, som vi kender dem i dag, og ved at reducere administration til de ikke-sundhedsopgaver, som hidtil har været placeret i regionerne.

Fokus på sundhedsområdet: Reformens betydning for andre områder

En bedre opgavefordeling

Regionernes øvrige opgaver, som ikke hører naturligt sammen med sundhed, flyttes til kommunerne og staten, hvor de ligger i forlængelse af andre eksisterende opgaver. Det drejer sig om opgaver inden for blandt andet trafik, miljø og kultur. Enkelte opgaver vil også falde bort. Dette skal sikre en mere enkel, effektiv og sammenhængende opgaveløsning.

Nærhed – flere patienter skal behandles tættere på hjemmet

I dag skal alt for mange på sygehuset for mindre komplicerede sygdomme. Det er besværligt for patienter og pårørende, som kan have lang vej til sygehuset. Og det belaster sygehusene og tager tid fra de mere komplicerede behandlinger.

Regeringen vil skabe et sundhedsvæsen, hvor borgerne bliver behandlet så tæt på deres hjem, som det er muligt uden at gå på kompromis med kvaliteten. Det, der ikke er svært, skal være nært.

Nærhedsfond på 6 mia. kr. skal styrke det nære sundhedsvæsen

Regeringen vil sætte en udvikling i gang, så de praktiserende læger og kommunerne gradvist opbygger kapacitet og kompetencer til at løse flere opgaver, som i dag foregår på sygehuset.

I dag er der stor forskel på, hvor veludbyggede de nære tilbud er rundt om i landet. For eksempel er nogle praktiserende læger bedre til at løfte behandlingen af KOL- og type 2-diabetespatienter selv, mens andre henviser de fleste af deres patienter til sygehuset.

Regeringen vil ekstraordinært afsætte 6 mia. kr. i en Nærhedsfond for at styrke det nære sundhedsvæsen. Nærhedsfonden skal blandt andet udmøntes til:

- Moderne sundhedshuse med f.eks. praktiserende læger og andet sundhedspersonale
- Mere sundhedspersonale og et kompetenceløft i kommuner og almen praksis
- Flere uddannelsesstillinger i almen medicin

Nærhedsfonden skal også medvirke til at skabe øget tryghed på akutområdet. Regeringen vil indsætte flere ambulancer, akutbiler og akutlægebiler for at nedbringe responstiderne i områder, hvor behovet er størst. Regeringen vil fremlægge en samlet akutpakke med bl.a. et nyt landsdækkende lægevagt-nummer ved ikke-livstruende sygdom. Man skal fortsat ringe 112, når der er akut livsfare.

De 6 mia. kr. i Nærhedsfonden kommer ud over de midler, der ellers afsættes til sundhedsområdet over de kommende år.

Nærhedsfonden er muliggjort gennem de administrative besparelser ved sundhedsreformen, og finansieres herudover bl.a. gennem afsatte reserver på finansloven til sundhedsreformen.

Målsætning om 500.000 færre ambulante besøg og 40.000 færre indlæggelser på sygehuset

En ny national kvalitetsplan peger på konkrete områder, hvor borgerne kan behandles tættere på hjemmet i stedet for på sygehuset. Det vil i første omgang omfatte de store kroniske lidelser som lungesygdommen KOL og type 2-diabetes, hjertekarsygdomme, muskel-skelet-lidelser samt angst og depression. Det vurderes, at patienterne i 2025 kan undgå 500.000 ambulante besøg på sygehuset, fordi det sundhedsfagligt giver mening at løse flere opgaver i eller tættere ved hjemmet.

Det vurderes, at vi samtidig kan forebygge 40.000 indlæggelser i 2025, hvis vi skaber bedre tilbud hos ens egen læge og hos kommunen. Især ældre medicinske patienter kan undgå lange udmattende indlæggelser.

Sundhedsfællesskaberne skal være drivkraft for, at flere patienter får behandling i det nære sundhedsvæsen, hvor det samtidig sikres, at der følger penge med, når fx kommunerne skal løse nye opgaver.

21 nye sundhedsfællesskaber skal skabe sammenhæng og nærhed

Regeringen vil etablere 21 nye sundhedsfællesskaber, som skal styrke samarbejdet mellem sygehuse, kommuner og de praktiserende læger.

Hovedopgaven for sundhedsfællesskaberne bliver at skabe sammenhængende forløb for patienterne og tilbud af høj kvalitet i borgernes nærmiljø. Hvert sundhedsfællesskab bygges op omkring ét af de nuværende 21 akutsygehuse.

Sundhedsfællesskaberne er samarbejdsfora, der skal arbejde for, at sundhedsvæsenet fremstår som et samlet hele i forhold til borgeren. Det vil fortsat være sygehuset, den praktiserende læge og det kommunale sundhedspersonale, som borgerne møder, når de har brug for hjælp.

Sundhedsfællesskaberne skal bestå af repræsentanter fra områdets sygehuse, herunder psykiatrien, samt almen praksis og alle kommuner i området. Sundhedsfællesskaberne skal drøfte samarbejdsudfordringer, finde frem til konkrete fælles løsninger og bringe sundhedsvæsenet tættere på borgerne.

En politisk overbygning for hvert sundhedsfællesskab mødes som udgangspunktet kvartalsvist for at fastlægge den strategiske retning. Her vil kommunen være repræsenteret ved borgmesteren og den relevante udvalgsformand. Det vil sikre et lokaldemokratisk perspektiv på beslutningerne i det nære sundhedsvæsen.

Sundhedsfællesskaberne får til opgave at inddrage patienter, pårørende og borgere. Disse erfaringer kan bruges aktivt i sundhedsfællesskabernes arbejde med at finde de bedste løsninger og skabe sammenhængende forløb for patienterne.

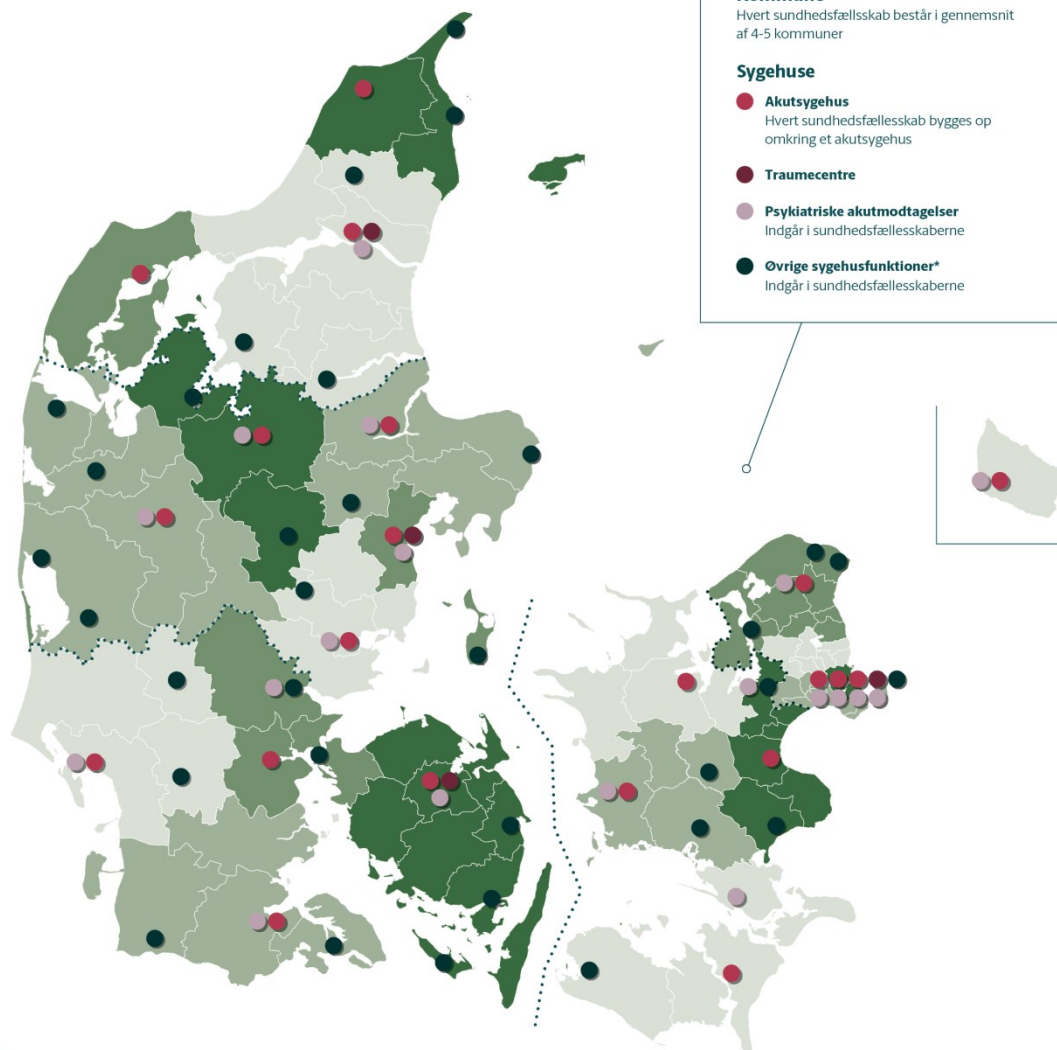
Opgaver i de 21 sundhedsfællesskaber

- Udvikle samarbejdet mellem sygehuse, praktiserende læger og kommuner
- Skabe bedre sammenhæng og overblik for patienterne
- Bringe behandlinger og kontroller tættere på borgerne
- Inddrage borgerne i udvikling af sundhedsområdet
- Følge op på nationale anbefalinger og lokale mål

Sundhedsfællesskaberne kan over tid få ansvar for flere opgaver.

Kort over de 21 sundhedsfællesskaber

- Sundhedsfællesskaberne
- Grænser mellem sundhedsforvaltninger



Aktører i hvert sundhedsfællesskab

Almen Praksis

Hvert sundhedsfællesskab består i gennemsnit af 160-170 praktiserende læger

Kommune

Hvert sundhedsfællesskab består i gennemsnit af 4-5 kommuner

Sygehuse

● Akutsygehus

Hvert sundhedsfællesskab bygges op omkring et akutsygehus

● Traumecentre

● Psykiatriske akutmodtagelser
Indgår i sundhedsfællesskaberne

● Øvrige sygehusfunktioner*
Indgår i sundhedsfællesskaberne

● Akutsygehuse

Bispebjerg Hospital
Nordsjællands Hospital, Hillerød
Herlev Hospital
Hvidovre Hospital
Bornholms Hospital
Holbæk Sygehus

Sjællands Universitetssygehus, Køge
Nykøbing Falster Sygehus
Slagelse Sygehus
Sydvestjysk Sygehus, Esbjerg
Sygehus Lillebælt, Kolding

Odense Universitetshospital
Sygehus Sønderjylland, Aabenraa
Aarhus Universitetshospital
Regionshospitalet Herning, Hospitalsenheden Vest
Hospitalsenhed Midt, Viborg

Regionshospitalet Horsens
Regionshospitalet Randers
Aalborg Universitetshospital
Aalborg Universitetshospital, Thisted
Regionshospital Nordjylland, Hjørring

* Steder med én eller flere matrikler, hvor der bedrives offentlig somatisk og/eller psykiatrisk sygehusemæssig aktivitet pr. 1. januar 2018.

Kvalitetsplan for det nære sundhedsvæsen

Der er i dag for stor forskel på kvaliteten i sundhedstilbuddene i det nære sundhedsvæsen – kommuner, almen praksis og udgående sygehusfunktioner.

Regeringen vil med en ny national kvalitetsplan styrke udviklingen i det nære sundhedsvæsen, så borgere og sundhedspersonale kan være trygge ved, at forebyggelse, behandling og rehabilitering løses med den fornødne faglige kvalitet.

Kvalitetsplanen skal dels understøtte det eksisterende kvalitetsniveau, så alle lever op til minimum samme standard, og dels løbende afklare, hvordan opgaver fremover vil kunne flyttes ud af sygehuse og varetages mere hensigtsmæssigt i borgernes nærmiljø, hos almen praksis og i kommunen.

Det betyder også, at kvalitetsplanen vil udvikle sig løbende.

Kvalitetsløft af eksisterende opgaver i det nære sundhedsvæsen

Der vil allerede i 2019 blive udarbejdet faglige kvalitetsstandarder på områder, hvor kommunerne i dag enten varetager opgaven eller dele af opgaven. Det skal styrke og ensarte kvaliteten i opgaveløsningen, som fx Sundhedsstyrelsens kvalitetsstandarder for akutfunktioner fra 2017. Standarderne udvikles gradvist og vil starte med følgende områder:

- Kommunernes rammesættende og borgerrettede forebyggelsestilbud.
- Generelle forebyggelses- og rehabiliteringstilbud til borgere i risiko for udvikling af kronisk sygdom, fx KOL og diabetes.
- Diagnosespecifikke rehabiliteringstilbud, fx til borgere med kræft eller erhvervet hjerneskade.
- Sundhedsfaglige indsatser i kommunale psykosociale tilbud.

For hvert område vil der blive udviklet en faglig standard og der vil blive stillet krav til en specifik opgavevaretagelse, herunder kompetencer, befolkningsgrundlag, organisering mv. Standarderne vil også omfatte krav til rådgivning og sparring fra almen praksis og sygehuse, da opgavevaretagelsen i kommunerne ofte vil være afhængig af, at ansvaret for patienten er fastlagt, og at det er muligt at komme i kontakt med en læge.

En ændret opgavevaretagelse – nye opgaver til kommuner og almen praksis

Derudover bliver der i kvalitetsplanen peget på områder og indsatser, hvor det fagligt giver mening, at hele eller dele af behandlingen ikke længere udføres på sygehuse, men finder sted tættere på patienternes eget hjem.

Sundhedsstyrelsen skal udarbejde faglige standarder for, hvordan opgavevaretagelsen kan tilrettelægges. Det vil være op til sundhedsfællesskaberne og de involverede parter at beslutte, på hvilke områder og i hvilken hastighed der arbejdes videre med omstillingen. Såfremt man lokalt vælger ikke at følge en given standard, skal man forklare, hvorfor man ønsker en anden løsning. På sigt vil man fra nationalt niveau følge op på, om den ønskede opgaveomstilling har fundet sted.

Faktorer som størrelse, geografi og sygdomsforekomst i de enkelte sundhedsfællesskaber og den enkelte kommune betyder, at man lokalt er nødt til at forholde sig forskelligt til opgaven. Nogle kommuner har en størrelse, som betyder, at de selv kan tilbyde en række indsatser. Andre kommuner vil skulle indgå i tværkommunale samarbejder for at kunne tilbyde de samme indsatser for at sikre et tilstrækkeligt borgergrundlag til at kunne vedligeholde og udvikle kompetencerne til at varetage opgaven.

Sundhedsstyrelsen peger med sundhedsreformen på en række områder, der i dag varetages i sygehusregi, og som mere hensigtsmæssigt kan foregå uden for sygehuse i det nære sundhedsvæsen:

KOL, type 2-diabetes, hjertekarsygdom, muskel-skeletsygdom samt angsttilstande og depression.

Sundhedsstyrelsens foreløbige skøn over potentialer for en omstilling:

- **KOL-patienter (kronisk obstruktiv lungesygdom):** Op til 75-80 pct. færre planlagte ambulante sygehuskontakter og 20-30 pct. færre sengedage.
- **Patienter med Type-2 diabetes:** Op til 75-80 pct. færre planlagte ambulante sygehuskontakter.
- **Patienter med hjertekarsygdomme:** 30-40 pct. færre planlagte ambulante sygehuskontakter, og potentiale for at knap 14.000 patienter årligt kan modtage hjerterehabilitering i kommunerne.
- **Patienter med muskel-skelet lidelser:** 30-40 pct. færre planlagte ambulante sygehuskontakter og 10-20 pct. færre sengedage.
- **Patienter med let til moderate angstlidelser og depression:** 25 pct. færre planlagte ambulante sygehuskontakter. Ca. 25 pct. af kontakter hos praktiserende speciallæge i psykiatri kan varetages i almen praksis eller i psykologregi.

En forudsætning for, at potentialerne kan nås, er, at den kommunale forebyggelses- og rehabiliteringsindsats styrkes, og at der etableres et styrket tværfagligt samarbejde uden for sygehusene mellem de praktiserende læger og fx kommunale sygeplejersker, fysioterapeuter, ergoterapeuter, diætister, psykologer, kiropraktorer, jordemødre, og social- og sundhedsassistenter.

Der vil løbende blive peget på nye områder.

Ved udarbejdelsen af kvalitetsplanen vil KL og repræsentanter fra kommunerne få en central rolle i arbejdet og vil løbende blive inddraget, ligesom faglige selskaber og organisationer vil blive inddraget tæt.

Stærkere patientrettigheder

Patienternes ret til hurtig udredning og behandling er bygget op gennem en årrække. Og vi har i Danmark i dag nogle af de stærkeste rettigheder i verden.

VK-regeringen udvidede i 00'erne det frie sygehusvalg. Patienterne kan i dag vælge et privat sygehus og få betalt regningen, hvis ventetiden på de offentlige sygehuse er over 30 dage. Senest har patienter fået en reel ret til hurtig udredning og behandling i 2016 og ret til hurtig genoptræning efter sygehusindlæggelse i 2018.

Stærke patientrettigheder og god vejledning er især til gavn for de borgere, der har mindst overskud til selv at navigere i sundhedsvæsenet.

Sådan ser sundhedsreformens patientrettighedspakke ud:

Patienten skal sættes først og skal kende sine rettigheder

- En ny samlet lov om patientens ret til udredning, behandling og genoptræning.
- Bedre information og vejledning til patienter med et nyt fælles patientnummer.
- Flere patientvejledere lokalt på sygehuse.
- Bedre ventetidsoplysninger på mitsygehusvalg.dk.

Patienternes rettigheder skal respekteres i hele landet

- Opfølgning på, hvordan patientrettigheder overholdes.
- Samme gode patientrettigheder i hele landet.

Nye stærke patientrettigheder

- Patienter skal hjælpes videre til et alternativt behandlingstilbud.
- Patientrettigheder udbredes til speciallægeområdet.
- Flere muligheder for eksperimentel behandling ved livstruende sygdom.
- Ret til to dages ophold på sygehus eller patienthotel for førstegangsfødende.

En fælles national retning

Regeringen vil styrke den nationale retning for sundhedsvæsenet, så borgerne får behandling af høj kvalitet alle steder i landet.

I dag er der for store forskelle i sundhedstilbuddene, alt efter hvor man bor. Patienter i Region Nordjylland venter i gennemsnit 2½ uge længere på en operation, end man gør i Region Midtjylland. Nogle kommuner er bedre end andre til at hjælpe ældre medicinske patienter i hjemmet, så de slipper for en indlæggelse på sygehuset.

Samtidigt mangler der på en række områder koordination og fremdrift, selvom der er gode grunde til at løse opgaverne i fællesskab. Det gælder eksempelvis sygehusenes it-systemer, akutområdet, fælles indkøb og overholdelse af patientrettighederne. Et af problemerne i dag er, at de gode løsninger ikke spredes hurtigt nok over hele landet.

Den nye organisering skal styrke den landspolitiske styring af sundhedsområdet med flere fælles løsninger og mere ensartede sundhedstilbud på tværs af landet.

I dag er ansvaret for sundhedsvæsenet fordelt på flere politiske niveauer. Fremover skal den overordnede politiske retning for sundhedsvæsenet fastsættes nationalt. Fem sundhedsforvaltninger overtager regionernes driftsopgaver på sundhedsområdet. De skal sikre en professionel drift af vores sygehuse og gennemføre nationale beslutninger.

Regeringen skal hvert år udstikke retningen for sundhedsvæsenet i en udviklingsplan til *Sundhedsvæsen Danmark* og de fem nye sundhedsforvaltninger. Her fastlægges de overordnede prioriteringer på sundhedsområdet. Desuden skal regeringen udpege bestyrelsen for Sundhedsvæsen Danmark og bestyrelserne for de fem sundhedsforvaltninger.

Sundhedsvæsen Danmark

En ny national myndighed Sundhedsvæsen Danmark skal være en drivkraft for at udvikling af sundhedsvæsenet og skubbe på sundhedsforvaltningerne for at løfte kvaliteten og sammenhængen. Det skal blandt andet ske ved erfaringsopsamling og ved at udbrede fælles løsninger. Herudover skal Sundhedsvæsen Danmark fremover koordinere på en række områder.

Sundhedsvæsen Danmark får en bestyrelse på elleve personer, som regeringen udpeger. I bestyrelsen vil indgå personer, der har erfaring med sundhedssektoren. Derudover udpeges et medlem på baggrund af forslag fra patientforeningerne.

De fem bestyrelsesformænd for sundhedsforvaltningerne er fødte medlemmer. Det skal skabe sammenhæng mellem de fem sundhedsforvaltninger og det nationale Sundhedsvæsen Danmark, som derved får en lokal forankring. Sekretariatet for Sundhedsvæsen Danmark skal ligge i Aarhus.

Opgaver i Sundhedsvæsen Danmark

- Koordinere tværgående løsninger (akutområdet, it og data samt indkøb)
- Styrke overholdelsen af patienternes rettigheder
- Godkende større it-projekter i de fem sundhedsforvaltninger
- Erfaringsudveksling på tværs af sundsvæsenet
- Overenskomster med de ansatte i sundhedsvæsenet og praksissektoren
- Et styrket Amgros og Medicinrådet

Uddannelse af sygeplejersker

Sygeplejersker er nøglemedarbejdere i alle dele af det danske sundhedsvæsen – blandt andet på sygehusene, i almen praksis og i de kommunale sundhedsordninger. De gør hver dag en stor forskel for mange borgere og er med til at sikre et stærkt og trygt sundhedsvæsen.

Sygeplejersker er derfor en eftertragtet ressource. Det betyder også, at det er vigtigt, at vi uddanner tilstrækkeligt mange sygeplejersker til at dække efterspørgslen både i kommuner, på sygehuse og i almen praksis.

De seneste år er dimensioneringen af sygeplejerskeuddannelsen udvidet med 514 pladser fra 3.330 pladser i 2014 til 3.844 pladser i 2018. Optaget på uddannelsen er i perioden 2015-2018 steget med i alt 1.310 pladser i forhold til perioden 2011-2014.

Med finanslovaftalen for 2019 slog regeringen fast, at den ønsker at øge optaget på sygeplejerskeuddannelsen, så den fremtidige efterspørgsel kan efterleves. Regeringen vil derfor gå i dialog med de relevante uddannelsesinstitutioner, KL og Danske Regioner om at øge optaget, herunder for at tilvejebringe det nødvendige antal praktikpladser.

Afsættet for regeringens dialog med parterne vil være en ambition om at øge dimensioneringen af sygeplejerskeuddannelsen med minimum 150 pladser årligt frem til 2022, hvilket indebærer, at der kan optages i alt 600 flere på sygeplejerskeuddannelsen i 2022 ift. 2018, *jf. tabel 1*.

Tabel 1

Optag på sygeplejerskeuddannelsen

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Antal optagne	3.218	3.299	3.373	3.342	3.434	3.581	3.757	3.770	3.920	4.070	4.220	4.370

Anm.: Fra 2019 og frem er det antaget, at udviklingen i optaget følger udviklingen i dimensioneringen på 150 årligt.

Det betyder samlet, at der i perioden 2019-2022 vil kunne optages omkring 2.000 flere på sygeplejerskeuddannelsen end i perioden 2015-2018, *jf. tabel 2*.

Tabel 2

Sammenligninger på tværs af regeringsperioder

Optag for perioden 2011-2014	13.232
Optag for perioden 2015-2018	14.542
Forventet optag for perioden 2019-2022	16.580

Stigning

Stigning i optag fra 2011-2014 til 2015-2018	1.310
Forventet stigning i optag fra 2015-2018 til 2019-2022	Ca. 2.000

Anm.: Fra 2019 og frem er det antaget, at udviklingen i optaget følger udviklingen i dimensioneringen på 150 årligt.

Regionernes øvrige opgaver

Regionerne løser i dag en række opgaver uden for sundhedsområdet. Opgaver som spænder vidt fra eksempelvis oprensning af forurenet jord, planlægning af de regionale busruter og til drift af tilbud til de borgere, som lever med alvorlige handicap.

Regionernes øvrige opgaver, som ikke hører naturligt sammen med sundhed, flyttes til kommunerne og staten, hvor de ligger i forlængelse af andre eksisterende opgaver. Det drejer sig om opgaver inden for blandt andet trafik, miljø og kultur. Enkelte opgaver vil også falde bort. Dette skal sikre en mere enkel, effektiv og sammenhængende opgaveløsning.

Opgaveflytningerne giver også mulighed for effektiviseringer. Eksempelvis ved flytningen af jordforureningsopgaven til staten forventes der at kunne realiseres en effektiviseringsgevinst på op til 50 mio. kr. årligt, svarende til op til ½ mia. kr. frem mod 2030. Denne effektiviseringsgevinst målrettes indsatsen overfor de ni store såkaldte generationsforureninger som Grindstedværket samt Cheminovas fabriksgrunde og Høfde 42.



2.4

Beslutningssag: Fælleskommunalt samarbejde om sundhed

Sundhedspolitisk Forum Sjælland

Beskrivelse: Politisk niveau mødes to gange om året med kommunernes strategiske ledelse mhp. overordnet strategisk udvikling, planlægning og opfølgning ift. Det kommunale nære sundhedsvæsen/ Sundhedsaftalen.

SUNDHEDSPOLITISK FORUM SJÆLLAND

Formål:

- At påvirke udviklingen af det kommunale nære sundhedsvæsen i forhold til fælleskommunale interesser.
- At sikre de fælleskommunale interesser i samarbejdet om Sundhedsaftalen
- At skabe tættere kontakt mellem Sundhedskoordinationsudvalget, Byrådene og Kommunalt Sundhedsforum, så det politiske niveau er orienteret om kommunernes udfordringer i praksis
- At sætte retning for det fælleskommunale samarbejde
- At etablere en sparringsgruppe for Sundhedskoordinationsudvalget og Praksisplanudvalget

Deltagerkreds

- Byrådene - fx formand eller næstformand for sundheds, social, beskæftigelses og B&U udvalgene. (Maks. 4 politikere fra hver kommune).
- Kommunalpolitiske repræsentanter i SKU og PPU
- Kommunale direktører og centerchefer på sundhedsområdet

Antal møder om året

- 2 halvdagsmøder om året

TO BUDSKABER:

1. KOMMUNALT FÆLLESSKAB
GIVER INDFLYDELSE

2. UDFORDRINGER SKAL
LØSES PÅ TVÆRS AF
KOMMUNALE FAGOMRÅDER

2.5

**Beslutningssag: Dimensionering af uddannelsen til
pædagog 2019/2020**



Til
KKR Sjælland
Solrød Kommune
Solrød Center
Solrød

**Center for Dagtilbud og Skole
Team Pædagogik, Læring og
Udvikling**

Næstved Kommune
5588 5588

www.naestved.dk

Dato
9-1-2019

Sagsnr.
00.24.00-A00-2-14

CPR-nr.

Sagsbehandler
Bente Bækvad Jensen
+4555883055

**Indstilling til KKR om dimensionering på pædagoguddannelsen for
2019/2020**

PPF- Sjælland indstiller hermed til KKR- Sjælland et samlet optag på 747 studiepladser på pædagoguddannelsen for optaget i studieåret 2019/2020.

Efter sædvanlig praksis overbookes med 5% herudover således, at der tages højde for det meget tidlige frafald i uddannelsens start.

I forhold til fordelingen på sommeroptag og vinteroptag indstilles at der optages:

- 55 % på Sommeroptag
- 45 % på Vinteroptag

Til fordeling på de tre specialiseringsretninger indstilles følgende:

Dagtilbud	39 %
Skole/fritid	24 %
Special- /socialområdet	37 %

Venlig hilsen

Carsten Rasmussen
Borgmester
Næstved kommune
Formand for PPF Sjælland

2.6

Orienteringssag: Movia – Flextrafik og mulighed for Plustur

Til: KKR Sjælland

Kopi til:

Dokumentnummer

583323

Dato

03 01 2019

Sagsbehandler:

JNK

Direkte: +45 36 13 16 23

CVR nr: 29 89 65 69

EAN nr: 5798000016798

Orientering til KKR om ny model for flextur og ny mulighed for plustur

Movia gennemfører medio 2019 en ny model for flextur og en ny mulighed for plustur.

Også fremover vil kommunerne skulle beslutte, om de vil servicere borgere og virksomheder med flextur. Kommunerne vil i tillæg kunne vælge mellem en række tilvalgsmuligheder til flexturproduktet, som gør det muligt at tilpasse servicen til den enkelte kommunes behov og samtidig sikre, at flextur er en service, som borgere og virksomheder kender på tværs af kommunegrænser.

Som noget nyt tilbyder Movia også, at kommunerne kan servicere borgere og virksomheder med plustur. Plustur findes allerede i de jyske trafikskaber. Borgerne kan kun bestille en plustur digitalt via rejseplanen, og plusture bestilles som til- eller frabringertrafik til en bus- eller en togrejse. Kommunerne kan beslutte at tilbyde plustur uden at tilbyde flextur.

Flextur er kollektiv transport mellem adresser, der typisk anvendes af ældre

Flextur blev indført i 2000 i kommunerne i Vestsjællands Trafikskab, og i dag har 33 kommuner i Movia besluttet at servicere borgere og virksomheder med flextur.

Kommunerne har med flextur mulighed for at sikre service, særligt i områder eller tidspunkter med få passagerer og samtidig spare udgifter ved at reducere i rutekørslen med busser.

Flextur er et åbent produkt, dvs. det kan ligesom bus og tog bruges af alle og til alle turformål. En flextur skal bestilles senest to timer før afgang, koster en særlig takst og kunderne kan opleve at køre omveje for, at andre passagerer kan køre med samme bil på dele af turen. Erfaringen er, at de der bruger flextur i byerne i højere grad er ældre, og oftere også har hjælpemidler med. Det indikerer, at de har vanskeligt ved at benytte bus og tog. I alt er 65 pct. af kunderne i flextur 70 år eller ældre.

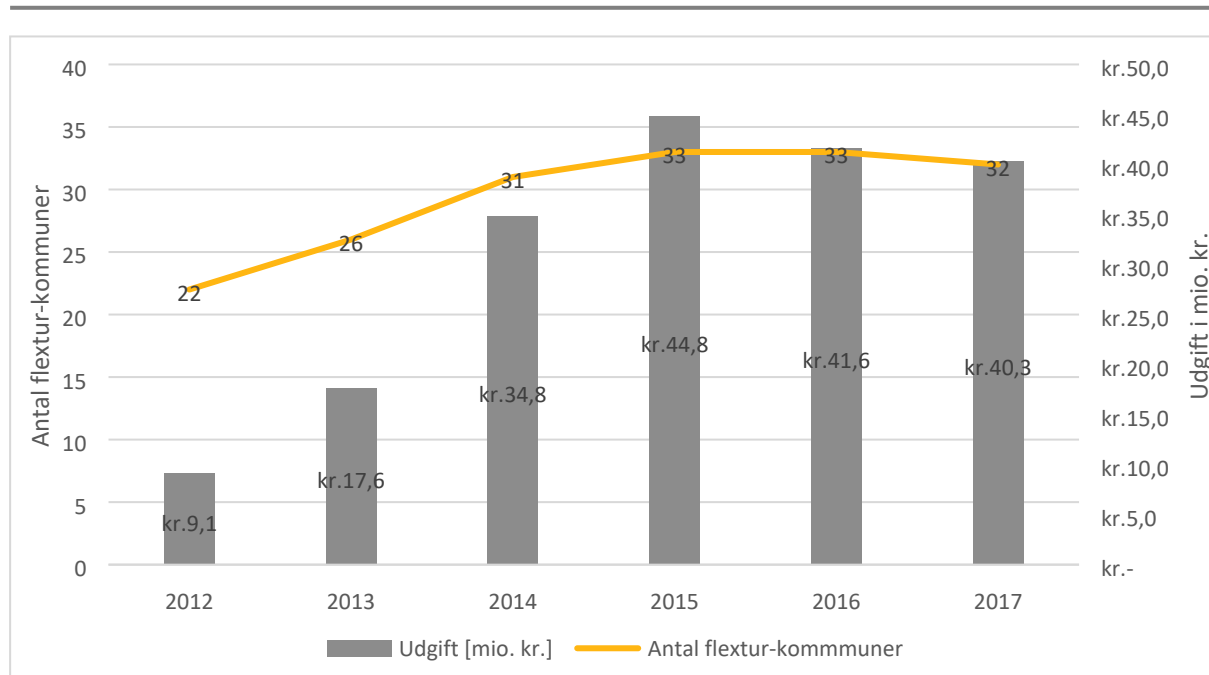
Flextur udgør knap 11 pct. af Movias flextrafik målt på passagerer og 7 pct. af de samlede driftsomkostninger til flextrafik. Den øvrige flextrafik er trafik, som kommuner og regioner visiterer borgerne til. Kommunernes udgift til flextur inkl. administrationsomkostninger var i 2017 ca. 40 mio. kr., og der blev kørt 400.000 passagerer.

Movia har i perioden 2016-2018 gennemført en række forsøg med kommuner mhp. at udvikle flexturproduktet i en retning, som bedre understøtter kommunernes servicebehov og økonomi.

- *Forsøg med dobbelt takst i byområder* (Lolland, Kalundborg, Guldborgsund, Vordingborg og Holbæk kommuner).
- *Forsøg med lukning af byområder for flexture* (Ringsted Kommune)
- *Forsøg med stoppestedsbaseret flextur i byområder* (Næstved Kommune)
- *Forsøg med mulighed for medtagelse af barnevogne på flexture* (Ringsted Kommune)
- *Forsøg med gratis flextur til udvalgt adresse* (Gladsaxe Kommune)

Væksten i kommunernes udgifter til flexitur er stabiliseret siden 2015, hvilket nok primært skyldes, at flere kommuner har valgt at bruge den højere grundtakst på 36 kr. En opgørelse over udviklingen fremgår af nedenstående figur 1.

Figur 1: Udvikling i kommunernes samlede tilskud til flexitur



Forsøg med plustur – få ture og ny målgruppe

I marts 2018 påbegyndte Movia et forsøg, hvor det blev muligt for borgere at bestille flexitur gennem rejseplanen (plustur) som til-/frabringer til bus eller tog. Forsøget startede i Kalundborg og Roskilde i marts 2018 og siden er Holbæk, Sorø og Næstved kommet med i forsøget fra efteråret. De foreløbige resultater er gode. Der er relativt få ture og en beskeden kommunal udgift. Movia vurderer, at det hænger sammen med, at plustur kun tilbydes, når der ikke er et godt alternativ med bus og tog. Til forskel fra flexitur er passagerer, der bruger plustur, primært under 60 år, og den største gruppe er passagerer på 20-40 år – altså umiddelbart den typiske bruger af rejseplanen, der er en digital tjeneste.

Ny model med fleksibel flexitur og ny plustur i rejseplanen

Den nye model indeholder to generelle åbne produkter, som alle borgere kan benytte, når det er besluttet, at produktet findes i kommunen.

1. Det ene produkt er plustur. Plustur kan kun bestilles via rejseplanen og kombineres med bus og tog, hvor det er muligt. I tilfælde, hvor der ikke kan skiftes til bus eller tog, vil der blive tilbudt plustur hele vejen. Plustur afregnes til en fast takst på 21 kr. uafhængigt af rejselængde, men de fleste rejser vil være under 10 km. Plustur er primært til kunder, der bruger bus og tog, og som kan anvende rejseplanen. Plustur øger rækkevidden af den kollektive transport og giver mulighed for at

komme helt frem – også når det er langt fra den nærmeste bus på det aktuelle tidspunkt. Tilbud af plustur forudsætter at kommunen sammen med Movia udvælger en række stationer og busstoppesteder, hvor der hensigtsmæssigt kan foretages skift mellem plustur og bus/tog.

2. Det andet produkt fastholder navnet flextur og ligner på en række områder den kendte flextur. Men når en kommune fremover beslutter at have flextur, skal kommunen tage stilling til en række serviceelementer, så flexturproduktet tilpasses den enkelte kommunes egne behov. Disse serviceelementer gælder for flexture, der foregår inden for den enkelte kommune. Den generelle takst for flextur vil være 36 kr. for de første 10 km og herefter 6 kr. per km kørsel. Kommunerne kan beslutte, at de vil have en særlig lav takst på 24 kr. for kommuneinterne flexture. Kommunerne kan også beslutte, om der skal være en særlig høj bytakst på enten 48 eller 60 kr. i byområder. Fastlæggelsen af et byområde sker i dialog mellem kommunen og Movia. Ligeledes kan en kommune beslutte, at der skal være gratis kørsel til/fra udvalgte destinationer, f.eks. dagcentre for ældre, kulturhuse eller lignende. Flextur retter sig primært mod kunder, der har vanskeligt ved at benytte bus og tog og kunder, som ikke har mulighed for at benytte rejseplanen. Ved ture, der bestilles online, opnår passagererne en rabat på 10 pct. på taksten, svarende til 32 kr. eller 21 kr. for de første 10 km.

De nye modeller træder i kraft 1. juli 2019. De nuværende forsøg og pilottest i flextur ophører derfor også senest 1. juli 2019. Movia vil optage dialog med kommunerne om, hvordan de ønsker at beslutte services med den nye flextur/plusturordning. De kommuner, der i dag har forsøgsordninger, kan vælge, om de vil fortsætte med henholdsvis gratis kørsel til/fra adresser, og høj takst på 48 kr. eller 60 kr. i byer. Næstved Kommune vil kunne erstatte deres forsøg med lukket flextur i og mellem byer med en høj takst i byer. Endelig kan pilotkommunerne med plustur som forsøg selvfølgelig vælge at lade plustur overgå til normal drift.

Alle kommuner kan selv bestemme, om de vil tilbyde plustur og/eller flextur som service i deres kommuner, og om de ønsker at gøre brug af de mulige serviceelementer for de flexture, der kører internt i kommunen. Kommunerne kan indføre flextur med ned til en måneds varsel. Implementeringen af plustur i nye kommuner vil skulle ske gradvis efter 1. juli 2019, fordi plustur forudsætter en dialog mellem Movia og kommunen om, hvilke busstoppesteder og stationer der er egnede som skiftsteder mellem plustur og bus/tog.

Økonomien i flextur og plustur

En kommunes udgift til den enkelte flextur eller plustur udgøres af en vognmandsbetaling for udførelsen af selve turen (fratrullet brugerbetalingen) samt en betaling til Movia pr. passager, der dækker Movias udgifter til kørselssupport, passagerservice og administration.

Betalingen til Movia inkluderer alle de udgifter, der er knyttet til at drive flextur og plustur. I 2017 var den realiserede betaling til Movia pr. passager 34,50 kr. Det samlede bidrag til Movia fordeles som vist nedenfor

1. Kørselssupport (25 pct.): Trafikstyring, planlægning, IT-licenser, IT-udvikling m.v.
2. Passagerservice (50 pct.): Kundecenter, handicapsekretariat m.v.
3. Øvrige udgifter (25 pct.): Administrative udgifter til løn, inventar m.m., der ikke er omfattet af kørselssupport eller passagerservice

I 2018 har Movia en selvbetjeningsandel hos brugerne af flextur på 38 pct. hvilket er næsten dobbelt så højt som det trafikselskab, der ligger næsthøjest i Danmark. Modtagelsen af kundeopkald i Movias Kundecenter udgør en væsentlig andel af betalingen til Movia. Den gennemsnitlige udgift var i 2017 17,20 kr. pr. kald. Hvis andelen af ture bestilt online øges, vil betalingen til Movia blive reduceret. Derfor gives der 10 pct. rabat på taksten til passagerer, der bestiller flextur online. Det er forventningen, at indførelsen af plustur vil bidrage til, at andelen af onlinebestilte ture øges.

Bilag: Effekten af forsøg i flextur

Nedenfor opsummeres de overordnede erfaringer fra de enkelte forsøg i flextur.

- *Dobbelt takst i byområder.* Det blev muligt for kommunerne at lave forsøg med forhøjet (dobbelt) takst i byområder. Forsøg med dobbelttakst grundtakst (72 kr.) i Lolland Kommune resulterede i en reduktion i antallet af ture og udgift med 90 pct. (er afsluttet). Forsøg med dobbelt kommunetakst (48 kr.) i Kalundborg, Guldborgsund, Vordingborg og Holbæk kommuner viser en reduktion i antallet af ture på 40-55 pct. og udgiften med 55-65 pct.
- *Lukning af byområder.* I Ringsted Kommune har der været forsøg med helt at lukke for brugen af flextur internt i Ringsted og Benløse byområde i 2016 (er afsluttet).
- *Stoppestedsbaseret flextur i byområder.* Siden 2015 har Næstved Kommune haft et forsøg, hvor der lukkes for muligheden for at benytte flextur internt i byområder i kommunen. Kørsel mellem adresser i landområder og byområder kan kun ske til/fra udvalgte stoppesteder i byerne.
- *Barnevogne:* I Ringsted Kommune er der forsøg med medtagning af barnevogne i flextur. Der er hidtil kun foretaget én rejse med flextur, hvor der er medtaget en barnevogn siden forsøget startede medio 2016.
- *Gratis flextur til udvalgt adresse.* I Gladsaxe Kommune har det siden januar 2018 været gratis at køre til/fra kulturstationen 'Telefonfabrikken' fra/til adresser i kommunen. Der bestilles nu næsten kun gratis ture til/fra Telefonfabrikken, og antallet af ture er øget med knap 500 pct. (fra i gennemsnit 30 ture pr. måned i 2017 til 180 ture i 2018) og kommunens udgift med over 700 pct. (fra i gennemsnit 3.000 kr. pr. måned i 2017 til 22.000 kr. i 2018).

Bilag 2: Udviklingen i flexstur (antal passagerer, kommuner og udgift)

	Antal flexstur-kommuner	Udgift [mio. kr.]	Antal passagerer
2012	22	kr. 9,1	78.000
2013	26	kr. 17,6	155.000
2014	31	kr. 34,8	299.000
2015	33	kr. 44,8	399.000
2016	33	kr. 41,6	395.000
2017	32	kr. 40,3	389.000

2.6

Orienteringssag: Movia – Flextrafik og mulighed for Plustur



Regeringen vil fremtidssikre hovedstadens offentlige transport

Med regionernes udtræden af den kollektive trafik justeres organiseringen af de kollektive trafiksselskaber i hele landet, således at trafiksselskaberne videreføres som rent kommunale selskaber.

Den kollektive trafik i hovedstadsområdet har dog en særlig karakter, og der er her behov for en ekstra styrkelse af den kollektive trafik. Dette skal sikres ved, at én samlet stærk transportorganisation fremover skal varetage al planlægning og indkøb samt alle kundevendte aktiviteter vedrørende offentlig kollektiv trafik på tværs af transportformerne bus, metro, letbane, privatbaner og S-tog. Den nye transportorganisation, Hovedstadens Offentlige Transport, skal fremtidssikre den kollektive trafik og sikre et attraktivt tilbud til borgerne.

Øget trængsel i hovedstadsområdet

I hovedstadsområdet forventes i de kommende år en betydelig stigning i trængslen. Befolkningstilvæksten fortsætter og mængden af biltrafik følger med. Det har stor betydning for hovedstadsområdet som et attraktivt sted at bo, arbejde og drive virksomhed, at transportmulighederne er tilgængelige og effektive.

Særligt i hovedstadsområdet spiller den kollektive trafik en væsentlig rolle i løsningen på trængselsproblemerne. Men de nuværende prognoser for udviklingen i den kollektive trafik i hovedstadsområdet viser, at den stort set forventes at stagnere frem mod 2030 – dog på nær for metroen, som tegner sig for en stigning i passagerer.

Regeringen vurderer, at der er et stort potentiale for, at den kollektive trafik kan løfte en større del af det kommende mobilitetsbehov end den pt. forventes at gøre, men det kræver at organiseringen understøtter transporttilbuddene.

Nye mobilitetsløsninger

I hovedstadsområdet findes som følge af befolkningsgrundlaget en række offentlige kollektive transporttilbud. Samtidig muliggør den teknologiske og digitale udvikling nye private transportformer og forretningsmodeller, og grænserne mellem offentlig og privat kollektiv trafik udviskes.

Fremtidens mobilitet handler om koblede rejser, det vil sige rejser hvor flere transportformer anvendes, så rejsen med kollektiv trafik understøttes fra dør til dør. Sammenhængende tilbud, hvor man for eksempel via en app kan planlægge, bestille og betale en kombination af en taxitur, en togrejse og en delecycel, kan give en samlet transportløsning, der er konkurrencedygtig med bilen. Det kan understøtte mobiliteten og være med til at bekæmpe trængslen på vejene, men det kræver at de integrerede løsninger gives de rette vilkår, så private og offentlige transporttilbud kan understøtte hinanden. Et afgørende element i løsningen af den stigende trængsel er, at den offentlige kollektive trafik forberedes til at være rygraden i nye mobilitetsløsninger.

Som et led heri har regeringen i december 2018 fremsat et ændringsforslag til lov om trafik-selskaber, der skal understøtte udviklingen af digitale mobilitetstjenester som apps på telefonen, hvor passagerne kan planlægge, booke og betale rejsen.

Gevinsten fra de massive investeringer skal høstes

Der investeres i disse år milliardbeløb i det offentlige transportnet i hovedstaden. I sommeren 2019 åbner den nye Cityring i København og på Frederiksberg; en 15,5 km metrolinje med 17 underjordiske stationer, som forbinder metroen med S-toget yderligere tre steder. Endvidere forventes Nordhavns- og Sydhavnsmetrolinjerne at åbne for passagerer i hhv. 2020 og 2024. Foruden denne store udvidelse af metronettet etableres en ca. 28 km lang letbanelinje i Ring 3 med i alt 29 stop og 5 minutters drift i dagtimerne. Letbanen, der planlægges at åbne i 2025, vil binde S-togsnettet sammen på tværs af fingrene på seks stationer.

For at få det fulde udbytte af, at det offentlige transportnet udbygges og i højere grad bindes fysisk sammen, er det nødvendigt at skabe en tættere organisering i forhold til planlægning af trafikken.

Der etableres en ny stærk organisation for al hovedstadsområdets kollektive trafik

Hovedstadsområdet er karakteriseret ved tæt beboelse og et højt antal transportformer. Disse vilkår gør, at sammenhæng er et nøgleord for et effektivt kollektivt trafiknet. Det handler om, at rutenet og køreplaner skal planlægges ét sted, hvor et sammenhængende kollektiv trafiknet prioriteres over de enkelte transportformer. Det handler også om, at kunderne skal have køreplaner, billetsystemer, trafikinformation og kundeservice fra én organisation i stedet for fire.

Derfor foreslår regeringen, at der som et samarbejde mellem staten og områdets 34 kommuner etableres en ny transportorganisation for hovedstadsområdets offentlige kollektive trafik, som skal sikre en bedre sammenhæng mellem de forskellige offentlige transportformer og samtidig åbne den offentlige transport for samarbejdet med private og deleøkonomiske transportformer, der kan understøtte integrerede dør-til-dør rejser.

Den nye organisation har som formål at forøge brugen af den kollektive trafik og i den forbindelse sikre, at det offentlige tilbud fremstår effektivt og attraktivt.

For det første skal organisationen forestå al planlægningen af transporttilbuddene i hovedstadsområdet – både bus, metro, letbane, privatbaner og S-tog; det vil sige både ruteplanlægning, afgangstider og lignende.

Samtidig skal transportorganisationen varetage kundevedte aktiviteter på tværs af transportformerne; det vil sige salg af billetter, rejseinformation, klager, hittegods mm.

Endvidere skal organisationen have det samlede ansvar for indkøb af trafik på tværs af transportformerne, det vil sige ansvar for udbud og indgåelse af kontrakterne med transportleverandører, eksempelvis private busoperatører som Arriva, Keolis, Nobina, Umove samt Metro

Service A/S. For så vidt angår S-tog fortsætter statens kontraktansvar for den nuværende kontrakt, men forvaltningen af kontrakten overtages af den nye organisation.

Dermed overtager den nye organisation opgaver vedrørende kundevedtatte aktiviteter, trafikindkøb og planlægning fra Movia (bus og privatbaner), fra Metroselskabet (metro), fra DOT (din offentlige transport), samt kundevedtatte aktiviteter og planlægning fra DSB S-tog.

Den nye organisering indebærer ikke ændringer af ejerforholdene for så vidt angår infrastruktur, det vil sige ejerskab af skinnenettet. Etableringen af den nye organisation og den tilknyttede økonomimodel sker under hensyntagen til en fortsat mulighed for ejerne af infrastrukturen til at gældsafdrage på anlægsinvesteringer. Regeringen ønsker at drøfte løsningen af de tilbageværende infrastruktur- og anlægsopgaver i Metroselskabet med de øvrige ejere, idet disse opgaver forventes med fordel at kunne løses af den nye transportorganisation for Metroselskabet men dog fortsat under Metroselskabets bestyrelses beslutningskompetence.

Finansiering af trafikken

Kommunerne bibeholder finansieringen og prioriteringen for så vidt angår serviceniveauet af den kommunale bustrafik.

Finansieringen af den regionale bustrafik overgår til kommunerne, der via bloktilskuddet tilføres midler svarende til regionernes hidtidige udgifter til regional bustrafik. Det vil fremover være den nye transportorganisationens ansvar at prioritere det samlede serviceniveau. Den nye organisation får således kompetencen til at opkræve finansiering for den regionale bustrafik hos alle kommunerne i området.

Finansieringen af privatbanerne overgår til den nye transportorganisation på grundlag af et direkte tilskud, som svarer til det nuværende forbrug på privatbanerne.

Styring af den nye organisation

Bestyrelsen for hovedstadsområdet nye transportorganisation sammensættes af 11 medlemmer. Københavns Kommune udpeger to medlemmer, Frederiksberg Kommune udpeger et medlem, de øvrige kommuner vælger tilsammen fire medlemmer og staten udpeger fire medlemmer. Bestyrelsen vælger selv sin formand blandt de kommunale medlemmer, mens staten udpeger næstformanden.

De kommunale bestyrelsesrepræsentanter, eksklusive Københavns og Frederiksbergs kommuners, vælges ved forholdstalsvalg via et samlet kommunalt repræsentantskab som i trafik-selskaberne i dag, men med stemmevægte baseret på indbyggertal. Denne løsning sikrer, at de mindre kommuner i hovedstadsområdet får mulighed for en plads i bestyrelsen. Københavns Kommune er nemlig så stor, at indgik kommunen i forholdstalsvalget ville den kunne få alle de kommunale bestyrelsespladser. Således har København 30 pct. af alle indbyggerne i hovedstadsområdet. De næste fire kommuner er Frederiksberg, Roskilde, Gentofte og Gladsaxe, som har henholdsvis 5 pct., 4 pct., 4 pct. og 3 pct. af indbyggerne. Modellen sikrer dermed en mindretalsbeskyttelse af de øvrige kommuner. Frederiksberg Kommune sikres en

plads i bestyrelsen som følge af kommunens ejerskab og investeringsforpligtelser i Metrosekskabet.

Bestyrelsen får fremover kompetencen til at opkræve finansiering hos kommunerne til den regionale busstrafik. Det er derfor nødvendigt at sikre repræsentativitet af bestyrelsen gennem stemmewægte efter indbyggertal, således at der er sammenhæng mellem kommunernes indflydelse og finansieringsansvar.

Trafikselskab på det øvrige Sjælland og øerne

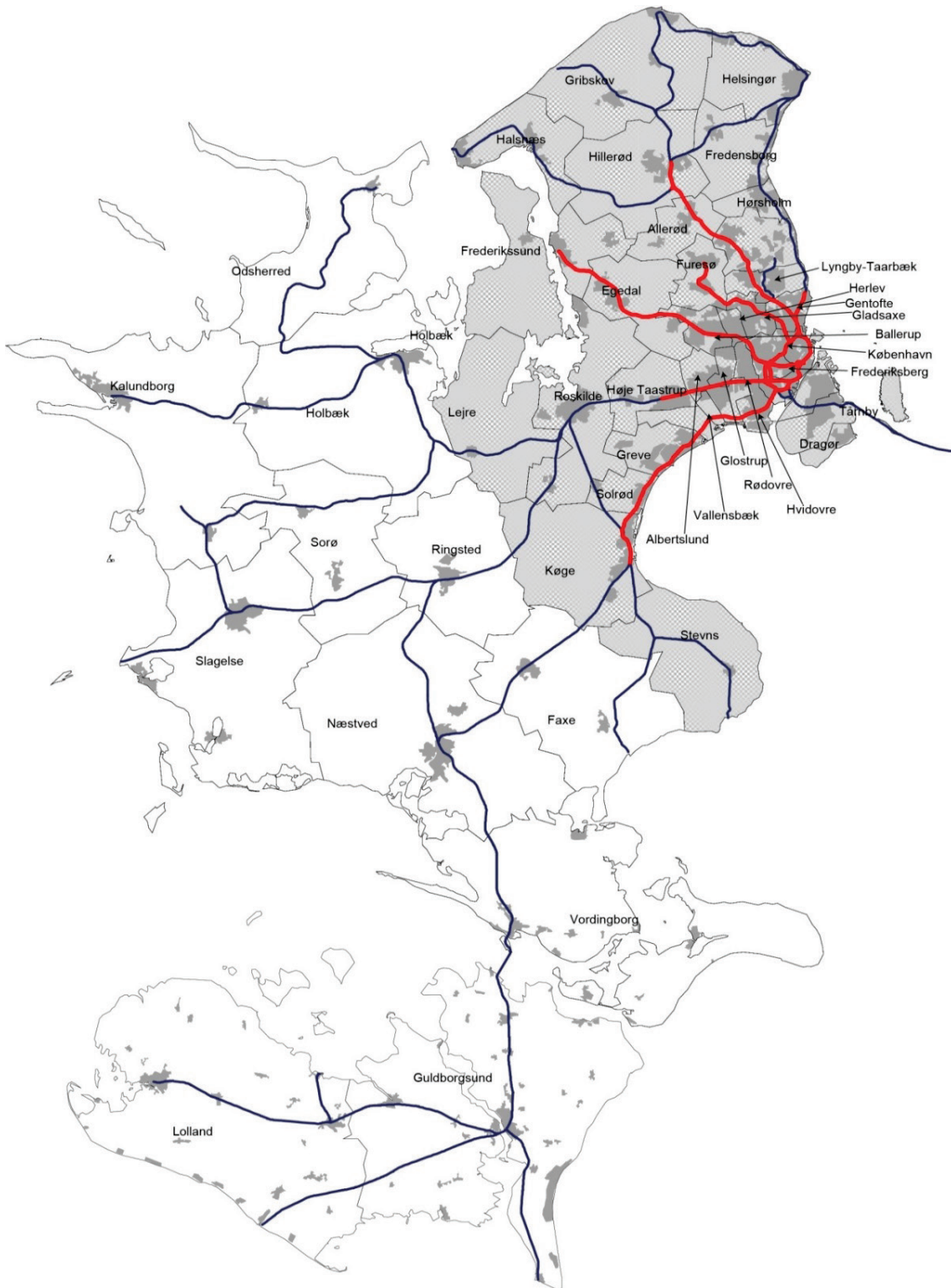
Den nye transportorganisation skal alene dække hovedstadsområdet, og derfor skal der etableres et selvstændigt trafikselskab dækkende det øvrige Sjælland, Lolland, Falster og Møn. Dette selskab vil fungere på linje med de øvrige kommunale trafikselskaber i resten af landet.

Næste skridt

Der nedsættes en tværministeriel styregruppe, som skal fastlægge modellens nærmere detaljer, herunder styringsmodel, økonomi og implementeringsproces.

Endvidere vil Transport-, Bygnings- og Boligministeriet indgå drøftelser med de berørte parter, det vil sige kommunerne og trafikvirksomhederne, om den nærmere udmøntning.









Kort | Den nye transportorganisation for hovedstaden skal dække det grå område



5.1



Meddelelser

MEDLEMMER AF STYREGRUPPEN FOR GREATER COPENHAGEN EU OFFICE

	Annemette Østergaard Hammer , Sekretariatschef, Region Hovedstaden
<i>Afventer billede</i>	Annemarie Munk Riis , Kontorchef, Københavns Kommune
	Claus Henrik Andersen , Kontorchef, Danmarks Tekniske Universitet
	David Meinke , Udviklingschef i Region Sjælland
	Elisabeth Hvas , Kontorchef, Roskilde Universitet
	Kenneth Kristensen , Kommunaldirektør, Dragør Kommune
	Kim Brinckmann , Vicedirektør, Københavns Universitet
	Nikolaj Burmeister , Sekretariatsleder, Copenhagen Business School
	Søren Bonde , Kommunaldirektør, Guldborgsund Kommune

UDPEGET BESTYRELSESMEDLEMMER TIL GREATER COPENHAGEN EU OFFICE

Følgende er udpeget til bestyrelsen:

	Martin Baden, Formand Regionsrådsmedlem, Region Hovedstaden
	Niels Hörup, Næstformand Borgmester, Solrød Kommune / KKR Sjælland
	Katrine Krogh Andersen, Næstformand Forskningsdekan, Danmarks Tekniske Universitet (DTU)
	Eik Bidstrup Borgmester, Dragør Kommune / KKR Hovedstaden
	Karen Melchior Medlem af Borgerrepræsentationen, Københavns Kommune
	Jan Hendeliowitz Regionsrådsmedlem, Region Sjælland
	Jeanette Slora Nielsen Senior Director, Public Customer Operations – Public Atea / Dansk Erhverv

5.1

Meddelelser



**Til Niels Hörup og Carsten Rasmussen,
hhv. formand og næstformand i KKR Sjæl-
land**

Kære Niels og Carsten

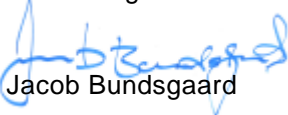
Tak for jeres henvendelse på vegne af KKR-Sjælland vedrørende de udfordringer, som ordningen med frit valg af leverandører af madservice medfører.

Der er desværre, som I påpeger, et mindre antal kommuner, der af hensyn til servicelovens bestemmelser om tilvejebringelse af det frie valg, er nødsaget til at udstede fritvalgsbeviser til visiterede borgere af madservice med en pålydende værdi, der svarer til borgerens egenbetaling. For borgeren vil værdien i de tilfælde alene være visitationen til en specifik diæt og tilsynet med den valgte leverandør.

KL har kendskab til, at 22 kommuner samlet set tilbyder fritvalgsbeviser til borgerne. Heraf benyttes fritvalgsbeviserne i de ni af kommunerne (svarende til ca. 600 borgere på landsplan). I de resterende 13 kommuner anvendes beviserne ikke, men tilbydes for at sikre et frit valg. I en del af disse kommuner har ordningen ikke nogen økonomisk værdi for borgeren.

KL er løbende i dialog med Sundheds- og Ældreministeriet om området. Og det skal bemærkes, at Sundheds- og Ældreministeriet i øjeblikket har fokus på problemstillingen gennem en forsøgsordning. KL følger dette arbejde tæt.

Med venlig hilsen


Jacob Bundsgaard


Kristian Wendelboe

Dato: 14. januar 2019

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 1 af 1