Fem år til Femern

Fra byggeri til vækst og udvikling for hele Danmark

November 2026



IRISgroup



Rapporten er udarbejdet af IRIS Group for
Region Sjælland og Erhvervshus Sjælland.

Billedmateriale:
Sund & Bælt

Grafik og layout:
Mikkel Dollerup Merved, IRIS Group

Indholdsfortegnelse

Sammenfatning 4

Mere ud af Femern Bælt-forbindelsen 8
– fra anlægsprojekt til vækst- og udviklingsprojekt

Indsatsområde 1 – Infrastrukturpakke 10
Fra transitkorridor til vækst- og udviklingsmotor

Indsatsområde 2 – Industripark ved Rødbyhavn 16
Fra anlægsprojekt til nyt industrielt vækstknudepunkt

Indsatsområde 3 – Turismepakke 22
Større overnatnings- og oplevelseskapacitet og styrket markedsføring

Indsatsområde 4 – Tysklandpakke 28
Større samhandel og bedre adgang til international arbejdskraft

Sammenfatning

Femern Bælt-forbindelsen giver Sjælland og øerne en ny strategisk placering centralt i Europa. Det åbner betydelige muligheder for vækst, investeringer og nye arbejdspladser. De kommende år bliver afgørende for at omsætte mulighederne til varig udvikling på Sjælland og øerne og øget velstand i hele Danmark.

Femern Bælt-forbindelsen bliver en af de vigtigste ændringer i Danmarks internationale infrastruktur i nyere tid. Den bringer Danmark tættere på Tyskland og resten af Europa og giver Sjælland og øerne en mere central placering i vækstkorridoren mellem København, Hamborg og Skandinavien.

Det åbner nye muligheder for at virksomhederne kan nå nye kunder, leverandører og samarbejdspartnere på større markeder. Samtidig kan den forbedrede tilgængelighed tiltrække investeringer og internationale turister og styrke det dansk-tyske samarbejde om blandt andet uddannelse, arbejdsmarked og kultur.

Gevinsterne vil række langt ud over Femern Bælt-forbindelsens nærområde og bidrage til øget produktivitet, beskæftigelse og velstand i hele Danmark.

Fra stor anlægsinvestering til varig vækst

Danmark har investeret massivt i Femern Bælt-forbindelsen og den tilknyttede infrastruktur. Nu handler det om at få størst muligt samfundsøkonomisk udbytte af investeringerne. Forbindelsen vil i sig selv skabe betydelige transportgevinster, men målrettede følgeinvesteringer og politiske beslutninger er nødvendige for at skabe rammer for nye virksomheder, investeringer og aktiviteter, som kan forankre væksten på Sjælland og øerne til gavn for hele Danmark.

Det gælder både mulighederne for at skabe større sammenhængende arbejdsmarkeder og tiltrække investeringer. Det gælder også muligheden for at udnytte de industrielle anlæg fra Femern Bælt-byggeriet og udvikle turismen.

Med omkring fem år til forbindelsens forventede åbning er der et vigtigt vindue for handling. Nogle indsatser kræver langsigtede investeringer og politiske beslutninger, mens andre kan iværksættes allerede nu. Skal Danmark høste det fulde udbytte, skal udviklingsarbejdet begynde inden åbningen.



Fire indsatsområder for varig vækst

Rapporten peger på fire strategiske indsatsområder, hvor målrettet handling kan øge udbyttet af Femern Bælt-forbindelsen:

Infrastrukturpakken skal sikre, at den internationale transportkorridor bliver koblet effektivt til hele Østdanmark og dermed bidrage til et større, mere integreret arbejdsmarked, øge attraktiviteten af landsdelens erhvervsarealer og styrke virksomhedernes adgang til internationale markeder.

Industriparken ved Rødbyhavn skal omsætte Femern Bælt-byggeriets milliardinvesteringer i produktionsanlæg og havn til nye industrielle aktiviteter og permanente arbejdspladser med betydning for både dansk erhvervsudvikling og Europas forsyningssikkerhed.

Turismepakken skal udnytte den forbedrede tilgængelighed gennem investeringer i overnatningskapacitet, stærkere oplevelsestilbud og international markedsføring, der kan tiltrække flere gæster og skabe øget værdi. En stærkere turisme kan også styrke bosætningen i regionen.

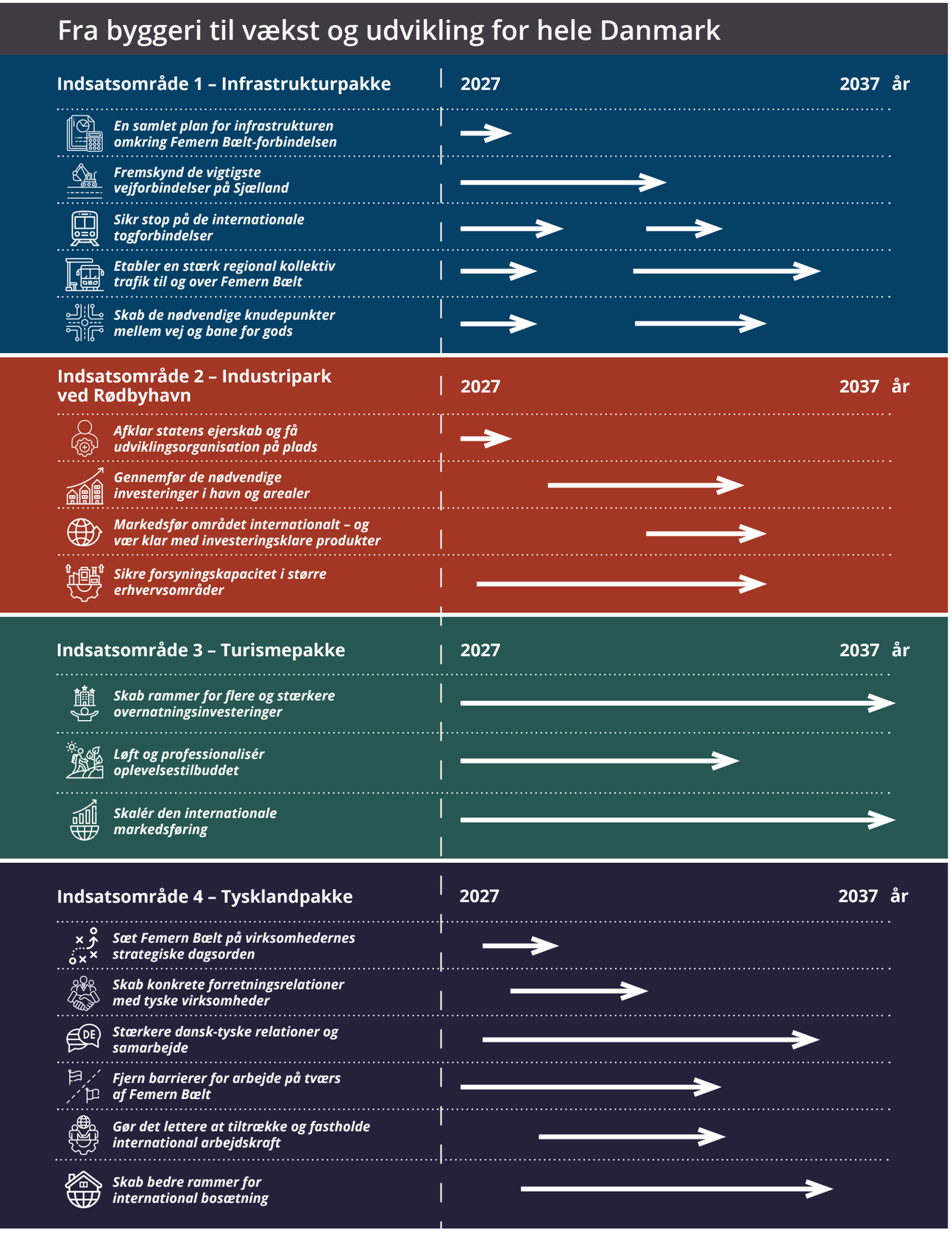
Tysklandpakken skal styrke dansk-tysk samhandel og samarbejde og forbedre adgangen til international arbejdskraft gennem tættere relationer og et mere integreret arbejdsmarked.

Indsatsområderne har forskellige forudsætninger. Infrastrukturpakken og industriparken kræver især statslige beslutninger og investeringer. Turismepakken afhænger i høj grad af private investeringer og rammevilkår, der gør det muligt at realisere dem. Tysklandpakken forudsætter et stærkere samspil mellem virksomheder, uddannelsesinstitutioner og myndigheder på begge sider af grænsen.

De fire områder forstærker samtidig hinanden. Bedre infrastruktur øger værdien af erhvervs- og turismeinvesteringer, mens tættere samarbejde med Tyskland og bedre adgang til arbejdskraft styrker virksomhedernes muligheder for at udnytte den nye geografiske placering.

De fire indsatsområder forstærker hinanden





Fire indsatsområder – 18 konkrete initiativer

Figuren på den modstående side viser rapportens 18 initiativer og deres forventede tidsmæssige forløb frem mod 2037.

På alle fire indsatsområder er der behov for vigtige politiske beslutninger allerede nu, så de nødvendige investeringer kan gennemføres i tide og være klar til at høste gevinsterne ved Femern Bælt-forbindelsens åbning.

1. Infrastrukturpakken – forbindelsen skal gavne hele landsdelen

Femern Bælt-forbindelsen skal ikke alene føre trafikken hurtigere mellem København og Hamborg, men også forbedre tilgængeligheden i hele Østdanmark.

Det kræver, at staten prioriterer de nødvendige følgeinvesteringer. De vigtigste opgaver er at fremme en sjællandsk tværmotorvej, sikre at de internationale togforbindelser får stop i regionen, styrke den regionale kollektive trafik og etablere effektive knudepunkter for godstransport.

Investeringerne kan skabe større sammenhængende arbejdsmarkeder, bedre adgang til internationale markeder og et stærkere grundlag for erhvervsinvesteringer og bosætning på Sjælland og øerne.

2. Industriparken ved Rødbyhavn som industrielt vækstcenter

Ved Rødbyhavn har Femern Bælt-byggeriet skabt produktionsanlæg og havnefaciliteter, som sammen med tilknyttede erhvervsarealer kan danne grundlag for et nyt industrielt vækstknudepunkt, der kan skabe arbejdspladser og øget velstand i Danmark og samtidig bidrage til Europas grønne omstilling og forsyningssikkerhed.

Der er behov for statslige beslutninger om ejerskab og nødvendige investeringer i havn og infrastruktur samt etablering af en kommercielt orienteret udviklingsorganisation med ansvar for at gøre området investeringsklart og tiltrække større industrielle virksomheder.

I et optimistisk udviklingsscenarie kan industriparken skabe omkring 2.000 permanente fuldtidsjob og danne grundlag for varig beskæftigelse og værdiskabelse, også efter at Femern Bælt-byggeriet er afsluttet.

3. Turismepakken – større overnatnings- og oplevelseskapacitet og stærkere markedsføring

Femern Bælt-forbindelsen bringer et stort internationalt turistmarked tættere på Sjælland og øerne. Skal det omsættes til flere gæster, større omsætning og mere helårsbeskæftigelse, er der behov for både nye overnatningsmuligheder og stærkere oplevelsestilbud.

Det kræver først og fremmest private investeringer i hoteller, resorts, sommerhuse og attraktioner. Staten har en vigtig opgave med at skabe bedre rammer for større turismeprojekter og understøtte udviklingen af markante attraktioner. Samtidig bør den internationale markedsføring styrkes i takt med, at kapaciteten og kvaliteten udvikles.

Kommunernes fælles turismeplan peger mod en turismeomsætning på omkring 23 mia. kr. i 2035. Femern Bælt-forbindelsen kan bidrage til at realisere og forstærke dette vækstpotentiale.

4. Tysklandpakken – øget samhandel og bedre adgang til international arbejdskraft

Femern Bælt-forbindelsen åbner nye muligheder for et tættere dansk-tysk samarbejde mellem virksomheder, borgere og institutioner. Det kan bl.a. øge eksporten, udvide arbejdsmarkedet og styrke integrationen.

Tysklandpakken samler seks initiativer i to hovedspor. Det første skal hjælpe flere virksomheder med at udnytte det tyske marked gennem eksportfremme, virksomhedsnetværk og stærkere sproglige og kulturelle kompetencer. Det andet skal forbedre adgangen til international arbejdskraft gennem færre grænsehindringer og bedre muligheder for international rekruttering og bosætning.

Et forpligtende samarbejde skal sikre fremdrift

De 18 initiativer skal gennemføres af forskellige aktører og kræver både politiske beslutninger, offentlige og private investeringer samt løbende koordinering.

Det er væsentligt at sikre en forpligtende organisering og ansvarsfordeling, der samler relevante statslige, regionale og kommunale aktører om de vigtigste beslutninger og sikrer fremdrift på tværs af de fire indsatsområder.



Mere ud af Femern Bælt-forbindelsen

– fra anlægsprojekt til vækst- og udviklingsprojekt

Danmark har investeret massivt i den faste Femern Bælt-forbindelse, men der er brug for målrettede følgeinvesteringer og politiske beslutninger for at høste det fulde samfundsøkonomiske potentiale. Rapporten peger på de vigtigste indsatser for at skabe vækst og udvikling til gavn for hele Danmark – med særligt fokus på, hvor staten skal bidrage.

I mere end et årti har Femern Bælt-forbindelsen først og fremmest været et anlægsprojekt. Fokus har været på den enorme byggeopgave, ingeniørkunsten og finansieringen af et af Europas største infrastrukturprojekter. Danmark har investeret over 70 mia. kr. i forbindelsen, som vil knytte Danmark tættere til resten af Europa.

Nu nærmer projektet sig en ny fase, hvor de store investeringer skal omsættes til varig vækst og udvikling. Opgaven er at skabe grundlag for nye virksomheder, arbejdspladser, investeringer og bosætning – både i Femern Bælt-forbindelsens nærområde, på Sjælland og øerne og i Danmark som helhed.

Med omkring fem år til åbningen er der et vigtigt vindue for handling. Målrettede ændringer af rammevilkår og følgeinvesteringer, der er beskedne i forhold til selve anlægsprojektet, kan øge det samlede samfundsøkonomiske udbytte betydeligt.

Større udbytte af investeringerne

Femern Bælt-forbindelsen giver Sjælland og øerne en mere central placering i vækstkorridoren mellem København, Hamborg og resten af Europa. Det åbner nye muligheder for handel, investeringer og adgang til større arbejdsmarkeder. For at omsætte mulighederne til varig vækst er der behov for både at koble den internationale transportkorridor effektivt til resten af landsdelen og skabe attraktive rammer for nye virksomheder, investeringer og aktiviteter.

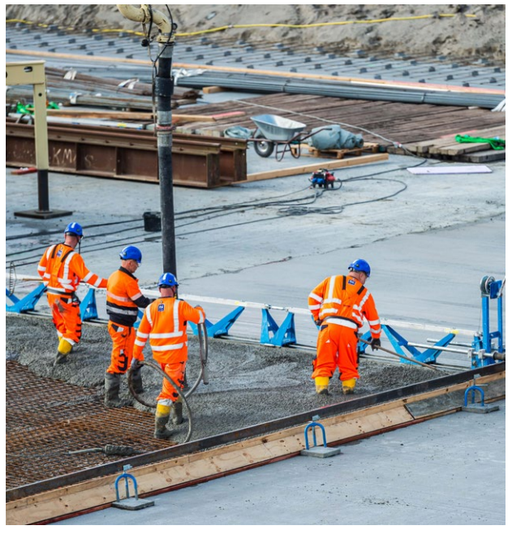
Det kræver målrettede følgeinvesteringer, der kan øge værdien af den nye forbindelse og sprede dens gevinster til større dele af landsdelen.

Samtidig er der behov for politiske beslutninger, der skaber grundlag for nye erhvervsaktiviteter, private investeringer i turismen og et tættere dansk-tysk samarbejde. Tilsammen kan indsatserne omsætte den forbedrede tilgængelighed til flere virksomheder, arbejdspladser og øget værdiskabelse.

Vigtigt med statsligt engagement

En del af udviklingen kan drives af virksomheder, kommuner, region og andre aktører. Men flere afgørende skridt kræver statslige beslutninger om konkrete investeringer, ejerskab og regulering.

Samtidig skaber ændringerne i regionernes opgaver behov for at sikre kontinuitet og fremdrift i det udviklingsarbejde, som Region Sjælland og andre aktører har igangsat. Staten, kommunerne og regionen står derfor over for en vigtig fælles opgave med at sikre et tæt og forpligtende samarbejde om de beslutninger og indsatser, der skal til for, at Femern Bælt-forbindelsen ikke blot bliver en international transportkorridor, men også skaber varig vækst på Sjælland og øerne til gavn for hele Danmark.



Fra mange muligheder til fire prioriterede indsatsområder

Rapportens fire indsatsområder er udvalgt på baggrund af en omfattende kortlægning og dialog med aktører inden for blandt andet erhverv, infrastruktur, turisme, uddannelse og dansk-tysk samarbejde.

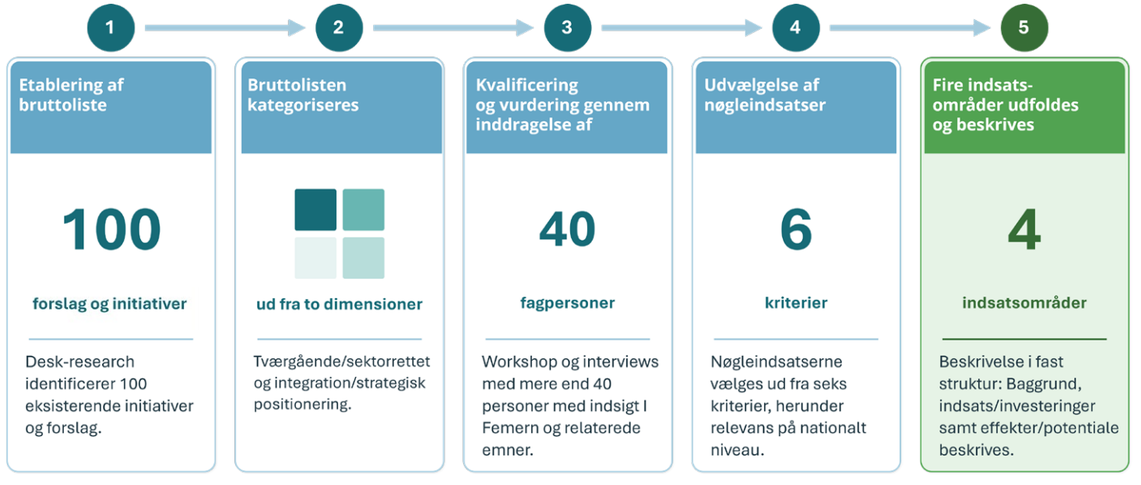
Arbejdet begyndte med en kortlægning af omkring 100 eksisterende initiativer og nye forslag. Herfra blev 25 potentielle indsatser undersøgt nærmere gennem en workshop og interviews blev gennemført med mere end 40 fagpersoner.

Indsatserne er vurderet ud fra seks kriterier:

- national relevans
- samfundsmæssigt potentiale
- kobling til Femern Bælt-forbindelsen
- realiserbarhed
- timing
- additionalitet – dvs. om indsatsen kan skabe værdi, som ellers ikke ville blive realiseret.

På tværs af sektorer har aktørerne i høj grad peget på de samme muligheder og barrierer. På den baggrund er arbejdet samlet om fire indsatsområder med tilsammen 18 konkrete initiativer. De er udvalgt, fordi de rummer betydelige vækstmuligheder, og fordi målrettede investeringer og politiske beslutninger kan gøre en særlig forskel.

Proces for udvælgelse af de fire indsatsområder



Indsatsområde 1 – Infrastrukturpakke

Fra transitkorridor til vækst- og udviklingsmotor



Femern Bælt-forbindelsen skaber først for alvor værdi, når virksomheder, medarbejdere og turister i praksis kan bruge de muligheder, den skaber. Det sikrer selve tunnelen og de planlagte investeringer ikke. Skal det lykkes, kræver det målrettede følgeinvesteringer i både vej, bane og kollektiv trafik, som kobler hele Østdanmark effektivt til den nye forbindelse og de nye muligheder.

INTRODUKTION

Den forbedrede tilgængelighed, som Femern Bælt-forbindelsen skaber, leder ikke i sig selv til vækst i det område, hovedåren i trafik går igennem. Hele Østdanmark får først fuldt udbytte af forbindelsen, når virksomheder, arbejdskraft og borgere sikres god adgang til den nye korridor.

I sidste ende handler det om at sikre let adgang til erhvervsområder, arbejdsmarkeder, kunder, uddannelsesinstitutioner, havne og turistdestinationer. Det kræver betydelige følgeinvesteringer i ny bane- og vejinfrastruktur.

Uden opgradering af den omkringliggende infrastruktur er der risiko for, at Femern Bælt-tunnelen blot bliver en gennemgående transportforbindelse, mens en stor del af gevinsterne samler sig omkring de større knudepunkter – fx omkring København mod nord og Hamborg mod syd.

Behovet for at sætte gang i følgeinvesteringer i infrastruktur skærpes af, at vej- og baneforbindelserne forventes at åbne forskudt. I en periode vil en større del af trafikken være henvist til vejnettet, og der er risiko for, at transportmønstre og logistikkæder når at etablere sig omkring vejtransport. Det kan gøre det sværere senere at få omlagt gods til den renere banetransport, der oprindeligt var en væsentlig del af motivet for at etablere Femern Bælt-forbindelsen.

Derfor er det vigtigt at bruge tiden frem mod åbningen for biltrafik og dernæst den fulde åbning til at få de nødvendige følgeinvesteringer på plads. Der er et udtalt behov for at genbesøge infrastrukturplanerne og opdatere beregninger for de enkelte investeringer ud fra den reviderede, forskudte tidsplan – og med det som afsæt lave en samlet plan for følgeinvesteringer i den nødvendige vej- og baneinfrastruktur.

Der er især tre spor, hvor en målrettet indsats er afgørende:

- **Bedre vejforbindelser og tilstrækkelig kapacitet.** Vejinfrastrukturen skal både skabe en bredere regional kobling til Femern Bælt-korridoren og kunne håndtere øget trafik. Det kræver bedre forbindelser på tværs af Sjælland og tilstrækkelig kapacitet på de centrale vejstrækninger mod hovedstadsområdet.
- **Bedre adgang til den internationale togforbindelse.** Den regionale gevinst afhænger af, at Sjælland og Lolland-Falster kobles effektivt på den nye bane gennem relevante stop på den internationale linje og gode regionale tog- og busforbindelser til og fra stationerne.
- **Et stærkere samspil mellem vej og bane for godstransport.** Femern Bælt-forbindelsen kan styrke mulighederne for at flytte mere gods fra vej til bane, men det kræver kapacitet til omlastning og gode forbindelser mellem transportformerne. Det bliver særligt vigtigt at få skabt vished for disse investeringer i en situation, hvor vejforbindelsen åbner flere år før banen.

På alle tre områder findes allerede planer og initiativer, men en række beslutninger er endnu ikke truffet, finansieret og koordineret. Opgaven er derfor at samle de vigtigste følgeinvesteringer i en regional infrastrukturpakke, hvor vej, bane, kollektiv trafik og gods prioriteres i sammenhæng.

Femern Bælt-forbindelsen må ikke ende som en transportkorridor, der skaber øget trængsel, men begrænset samfundsmæssig værdi. Målet er, at forbindelsen skal blive en reel løftestang for udvikling og vækst i alle dele af Østdanmark til gavn for hele Danmark.

Indsatser der kobler flere områder til Femern Bælt-forbindelsens vækstmuligheder

Hele Østdanmark skal i spil, hvis Danmark skal høste gevinsterne af de betydelige investeringer i Femern Bælt-forbindelsen. Hvis der ikke foretages udvalgte følgeinvesteringer i infrastruktur, vil en række områder være relativt dårligt forbundet til den nye transportkorridor. Opgaven er at prioritere, accelerere og koordinere de investeringer og beslutninger, der er afgørende for, at vækst og udvikling kommer bredere ud i geografien – så flest flest mulige virksomheder, indbyggere og gæster får gavn af Femern Bælt-forbindelsen, og det samlede samfundsmæssige udbytte bliver størst muligt.

Indsats	Kort beskrivelse
1# **En samlet plan for infrastrukturen omkring Femern Bælt-forbindelsen**	I lyset af udsigten til et væsentligt tidsmæssigt spænd fra åbning af trafik over Femern Bælt på vej og bane er der et akut behov for at genbesøge prioriteringen af investeringer i infrastruktur, der skal sikre forbindelsen *til* Femern Bælt-forbindelsen, rundt på Sjælland og til Fyn. En række beregninger er af ældre dato, og ingen tager højde for tidsforskydningen mellem vej og bane. Desuden kan der vise sig nye behov for indsatser – fx for at regulere eller håndtere mængden af lastbiltransport via Femern Bælt-forbindelsen og via Jylland. Det kan bl.a. ske ved at se på prisstrukturen for brug af forbindelsen eller ved at udvide kapaciteten på Sydmotorvejen.
2# **Fremskynd de vigtigste vejforbindelser på Sjælland**	Den Sjællandske Tværforbindelse mellem Næstved, Slagelse og Kalundborg bør realiseres. Det første stykke af motorvejen vestpå fra Sydmotorvejen ved Rønnede er besluttet og finansieret, men endnu ikke lovvedtaget. For motorvejen videre til Slagelse og Kalundborg er kun en forundersøgelse besluttet. Næste skridt er at få forundersøgelsen fremrykket før faktisk anlæg af vejen. Tværforbindelsen vil binde den sydlige og vestlige del af Sjælland bedre sammen, udvide arbejdsmarkedet og styrke koblingen fra Femern Bælt-korridoren mod Kalundborg og Jylland. Investeringen ventes at være 11,4 mia. kr. Samtidig bør kapacitetsbehovet på vejforbindelserne omkring Køge, Roskilde og hovedstadsområdet vurderes samlet. Det gælder Køge Bugt-motorvejen fra Køge mod København, hvor kun en udvidelse ved Ishøj er miljøundersøgt og politisk besluttet, samt rute 6 mellem Solrød og Roskilde og rute 14 mellem Ringsted og Roskilde. Begge ruter er belyst på overordnet niveau, men kun for rute 6 er der besluttet en særskilt forundersøgelse.

Indsatser der kobler flere områder til Femern Bælt-forbindelsens vækstmuligheder

Indsats	Kort beskrivelse
3# **Sikr stop på de internationale togforbindelser**	Når den internationale togtrafik mellem København og Hamborg åbner, er det afgørende at sikre mindst ét stop på Sydsjælland/Lolland-Falster. Uden stop i regionen vil en væsentlig del af gevinsten ved den nye jernbaneforbindelse tilfalde de store endestationer, mens hele området tættere på Femern Bælt får vanskeligt ved at koble sig på de nye arbejds- og erhvervsmuligheder. Der er behov for, at staten afklarer, hvordan krav eller incitamenter til stop i regionen kan indgå i den fremtidige aftale med operatøren, der skal stå for højhastighedstoget. Hvis man ikke politisk beslutter sig for dette, er der ingen garanti for danske stop undervejs.
4# **Etabler en stærk regional kollektiv trafik til og over Femern Bælt**	Et internationalt togstop kan skabe betydelig regional værdi, hvis borgere og arbejdskraft fra et bredere regionalt opland kan komme effektivt til og fra stationen. Det er også afgørende for, at pendling til og fra København bliver smidig. Der er derfor behov for at planlægge den regionale kollektive trafik som en integreret del af Femern Bælt-forbindelsen. På kort sigt bør der sikres gode busforbindelser på tværs af Sydsjælland og Lolland-Falster og tages stilling til betjeningen af den nye Rødby Station. Behovet aktualiseres af visionen om en stærk industripark. Når vejforbindelsen under Femern Bælt åbner, bør der samtidig være en regional kollektiv forbindelse, der krydser Femern Bælt, så der fra starten kan udvikles et grænseoverskridende arbejds- og besøgsmarked. På længere sigt skal denne trafik kobles sammen med den internationale og regionale togtrafik. Disse ting er endnu ikke besluttet.
5# **Skab de nødvendige knudepunkter mellem vej og bane for gods**	Femern Bælt-forbindelsen er bl.a. bygget for at flytte transport af internationalt gods fra vej til bane. Men det kræver bl.a. effektive terminaler til omladning på Sjælland. Den forskudte åbning af vej og bane kan i sig selv fastlåse nye logistikkæder i lastbiltransport. Men mangel på omladningsmuligheder må ikke blive en barriere. iPort Zealand ved Ringsted kan blive et centralt knudepunkt for nord-syd- og øst-vestgående trafik. Terminalens vej- og banetilslutning, kapacitet og adgang for flere operatører bør afklares, ligesom industriparken ved Rødbyhavn skal kobles til godsnettet. Effektiv international godstransport på bane kræver fortsat harmonisering og forenkling af europæiske og nationale regler, standarder og procedurer, som fortsat gør grænseoverskridende banegods mindre smidigt end vejtransport (Den Europæiske Revisionsret (2023), "Intermodal godstransport – EU er stadig langt fra at flytte godstransporten væk fra vejene"). Resilienshensyn øger desuden behovet for alternative ruter og transportformer, der også kan håndtere militært materiel.

En samlet infrastrukturpakke

Ideelt bør investeringerne ses som én sammenhængende infrastrukturpakke. Vejinvesteringerne sikrer kapacitet og sammenhæng i Østdanmark og mod Fyn. En station på den internationale jernbaneforbindelse kobler landsdelen på den hurtige forbindelse mod Tyskland. Regional kollektiv trafik giver et større opland adgang til forbindelsen, og kombiterminaler gør det muligt at udnytte banen til godstransport. Infrastrukturpakken skal sikre, at Femern Bælt-forbindelsen bliver en løftestang for mobilitet og erhvervsudvikling i hele Østdanmark – og ikke alene en hurtigere forbindelse mellem de store markeder omkring København og Hamborg.



Eksempel: Betydningen af et internationalt stop

Ashford – en station på den internationale Eurotunnellinje

Erfaringer fra etableringen af tunnelen mellem England og Frankrig viser, at en ny international forbindelse ikke automatisk skaber vækst i de områder, den passerer. De største gevinster er i høj grad tilfaldet de store knudepunkter som London og Paris, mens områderne uden stationer, men tæt på selve tunnelen, ikke har oplevet samme udvikling. Erfaringen peger derfor på, at den lokale og regionale effekt afhænger af, hvordan områderne kobles på forbindelsen.

Ashford øst for London er et interessant eksempel. Byen fik i 1996 stop på den internationale togforbindelse til Kontinentaleuropa og blev senere koblet på den britiske højhastighedsbane. Det reducerede rejsetiden til London markant og gav samtidig direkte adgang til Europa.

I årene efter etablering af stoppet i Ashford fulgte en udvikling med befolknings- og boligvækst og etablering af nye virksomheder i området. Et årti efter åbningen havde Ashford fået 5.000+ flere indbyggere i den arbejdsdygtige alder, og evalueringer peger på positive effekter også i nærliggende byer, som ikke selv havde stop på højhastighedslinjen.

Betydningen af det internationale stop blev tydeligt, da betjeningen af Ashford blev suspenderet i 2020 ifm. covid-pandemien. En undersøgelse blandt næsten 500 virksomheder i Kent med europæiske relationer viste, at 94 pct. tidligere havde anvendt forbindelsen. Over halvdelen oplevede efterfølgende højere omkostninger eller tabt arbejdstid, mens en del pegede på lavere vækst, svækket konkurrenceevne og tab af handel.

Følgeinvesteringer skal omsætte tunnel til udvikling og vækst

Utilstrækkelig kobling mellem selve Femern Bælt-forbindelsen og den omkringliggende geografi vil begrænse mulighederne for at få det fulde udbytte af tunnelinvesteringerne. En række udvalgte følgeinvesteringer vil bidrage til at løse dette: investeringer i vej og bane, omlastning, kollektiv transport og adgang til strategiske erhvervsområder. Det forkorter rejsetider, styrker mobiliteten og skaber bedre adgang til arbejdskraft, markeder og logistiske knudepunkter. Følgeinvesteringerne bør i sidste ende vurderes ud fra deres evne til at omsætte tilgængelighed til investeringer, virksomhedsetableringer, arbejdsmarkedsintegration, turisme og bosætning – og på lang sigt at understøtte produktivitet, beskæftigelse og værdiskabelse. Der er ikke gennemført samfundsøkonomiske beregninger af de samlede investeringer, men for en række af de væsentlige "byggeklodser". Nedenfor præsenteres samfundsøkonomiske beregninger for de dele af infrastrukturpakken, som findes.

Effektestimater

Herunder er gengivet beregninger af de samfundsøkonomiske effekter for dele af investeringerne, hvor de er offentligt tilgængelige.

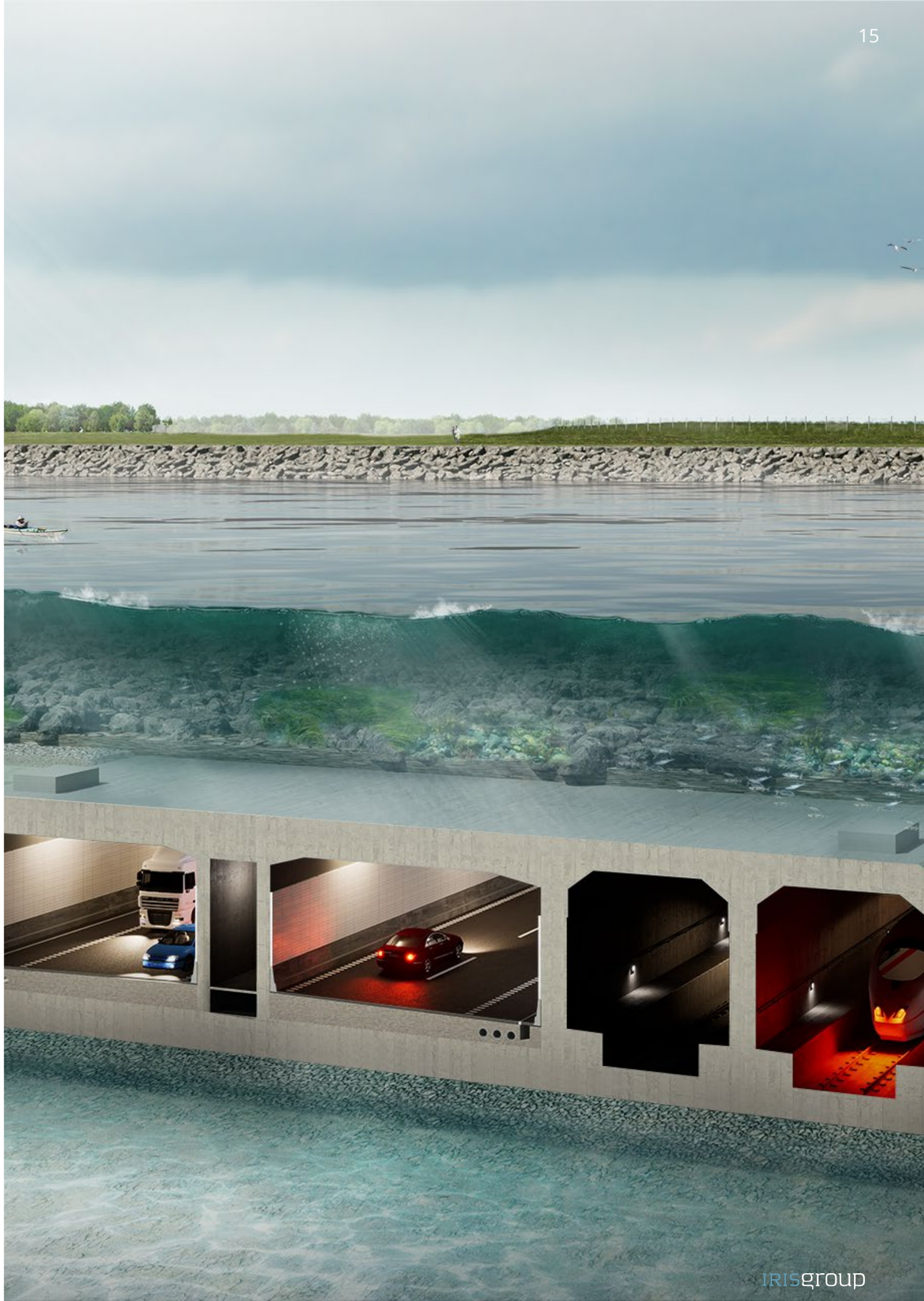
- **Den Sjællandske Tværforbindelse**
  En nyere analyse viser en positiv samfundsøkonomisk værdi på 1,4 milliarder kroner for den del af strækningen, der endnu er tæt på etablering. Investeringen udgør 11,4 mia. kr. (2025). Det svarer til en forrentning på 3,6 pct., som ligger over det traditionelle "krav" på cirka 3,2 pct. for samfundsøkonomisk rentabilitet (Impact Economics (2025), "Samfundsøkonomisk analyse af Tværforbindelsen").

- **Udvidelse af kapaciteten i vejnettet omkring Køge–Roskilde**
  De beregninger, der findes – og som kun inkluderer dele af investeringerne – kan alle fremvise positive forrentninger på mellem 4 og 10,2 pct. (Vejdirektoratet (2025), "Samfundsøkonomisk notat – Udbygning af Motorring 4 Syd"; Vejdirektoratet (2022), "Ring 5 mellem Køge og Frederikssundsvej – Forundersøgelse. Sammenfattende rapport, rapport 613-2022").

- **Betydningen af et stop på den internationale jernbaneforbindelse**
  Der er ikke officielle beregninger af økonomien i et eller flere stop på den internationale togforbindelse. Men erfaringer fra fx tunnellen mellem England og Frankrig indikerer, at den internationale forbindelse i sig selv ikke giver vækst for strækningerne, der ligger imellem de store byer – det afhænger af, om der er stop undervejs, og af de øvrige togforbindelser i tilknytning til den internationale forbindelse. Ashford fik mere end 5.000 nye voksne borgere i de ti år efter åbningen af en station (Steer (2023): Second Evaluation of High Speed 1). Der findes ikke offentliggjorte beregninger for regionale tog- eller busforbindelser i Femern Bælt-korridoren på tværs af grænsen. Den forsinkede åbning af togtrafikken gør disse beregninger vigtigere.

- **Kombiterminal**
  En international kombiterminal i Ringsted er beregnet til en samlet investering på 915 mio. kr. i 2024-priser, hvoraf de 560 mio. kr. kommer fra en privat investor og resten er skattefinansieret (motorvejs- og sportilslutning). Det privatøkonomiske afkast er ikke opgjort. Det samfundsøkonomiske afkast er positivt: Afhængigt af om alternativet er omlastning i Hamborg eller Malmø, udgør nettonutidsværdien henholdsvis 16,1 mia. og 746 mio. kr., mens gevinsten pr. offentlig omkostningskrone er 8,8 og 3,2 (Realise Danmark ApS/Sweco A/S for Region Sjælland).

Beregningerne tager ikke højde for de justerede planer for, hvornår Femern Bælt-forbindelsen åbner – herunder at der er udsigt til flere års spænd mellem åbning for trafik på henholdsvis vej og jernbane. Desuden er beregningerne ofte partielle – de tager hverken højde for samspillet mellem investeringerne eller for de bredere udviklingsperspektiver, der er beskrevet i rapporten.





Indsatsområde 2 – Industripark ved Rødbyhavn

– fra anlægsprojekt til nyt industrielt vækstknudepunkt

Femern Bælt-forbindelsen styrker Sjællands position som lokaliseringssted for industri og logistik. Rødbyhavn rummer et særligt potentiale, fordi havn, produktionsfaciliteter og store erhvervsarealer kan samles i et nyt industrielt vækstknudepunkt. Men centrale rammevilkår skal på plads, før området bliver klar til at tiltrække nye investeringer.

INTRODUKTION

Når Femern Bælt-forbindelsen åbner, forbedres adgangen fra Sjælland til Tyskland og de centraleuropæiske markeder markant. Det vil styrke attraktiviteten af en række industriparker og større erhvervsarealer på Sjælland og give bedre muligheder for at tiltrække industri, logistik og andre eksportorienterede aktiviteter.

En forbedret strategisk beliggenhed betyder ikke, at potentialet indfries af sig selv. Typisk vil det være nødvendigt at skabe sikkerhed om den nødvendige forsyningsinfrastruktur – bl.a. elkapacitet, vand, spildevandshåndtering og i nogle tilfælde transporttilslutning. Det kan kræve tæt koordinering mellem kommuner, forsyningsselskaber og staten, så mangel på kapacitet eller uklare rammer ikke bliver en barriere for nye investeringer.

Rødbyhavn er et særligt tydeligt eksempel på dette potentiale. Femern Bælt-byggeriet har skabt et usædvanligt stærkt industrielt udgangspunkt med investeringer på mere end 7 mia. kr. i produktionsanlæg og arbejdshavn med store produktionshaller, tørdokker, oplagsarealer og teknisk infrastruktur. Sammen med de tilgrænsende uudnyttede erhvervsarealer kan der udvikles et industriområde på op mod 800 ha.

Kombinationen af eksisterende produktionsfaciliteter, direkte havneadgang og store sammenhængende arealer giver mulighed for industriel produktion i en skala, som kun få andre steder i Europa kan tilbyde.

Potentialet er særligt interessant i lyset af Europas voksende behov for egen produktionskapacitet og robuste forsyningskæder inden for bl.a. forsvar, sikkerhed og grøn omstilling. Rødbyhavn kan danne ramme om produktion af store industrielle komponenter, energiteknologi og maritime aktiviteter og dermed bidrage til at styrke både dansk erhvervsudvikling og Europas strategiske forsyningssikkerhed.

Anlæggene er imidlertid udviklet til tunnelbyggeriet og skal tilpasses nye industrielle formål. Første skridt er statens stillingtagen til ejerskab og råderet over de centrale aktiver samt de nødvendige følgeinvesteringer i havn, produktionsanlæg og infrastruktur. På det grundlag kan der etableres en kommercielt orienteret udviklingsorganisation, som gør området investeringsklart og tiltrækker nye virksomheder.

Lykkes det, kan de eksisterende milliardinvesteringer danne grundlag for nye industrielle aktiviteter, højproduktive arbejdspladser og betydelig værdiskabelse på Lolland-Falster og i Danmark som helhed.

National industripark som nyt vækstknudepunkt

Området ved Rødbyhavn har et usædvanligt stærkt udgangspunkt. Dybvandshavn, produktionsfaciliteter og store baglandsarealer kan tilsammen udvikles til et samlet industrielt produkt med plads til store produktionsanlæg og direkte havneadgang. Udfordringen er at få skabt de organisatoriske, investeringsmæssige og myndighedsmæssige rammer, der gør området klar til at modtage nye virksomheder og større industrielle investeringer

Der er især behov for fire tæt forbundne indsatser:

Indsats	Kort beskrivelse
1# **Afklar statens ejerskab og få udviklingsorganisation på plads**	Første skridt er en statslig afklaring af det fremtidige ejerskab og råderetten over havn, produktionsanlæg og baglandsarealer samt rammerne for de nødvendige følgeinvesteringer. De centrale aktiver bør så vidt muligt kunne udvikles og markedsføres som ét samlet industrielt produkt. Det igangværende samarbejde mellem Sund & Bælt, Odense Havn og Lolland Kommune giver et vigtigt afsæt. Når de statslige rammer er afklaret, bør der etableres en kommercielt orienteret udviklingsorganisation med økonomisk handlekraft, et klart udviklingsmandat og mulighed for at indgå langsigtede aftaler med virksomheder og investorer.
2# **Gennemfør de nødvendige investeringer i havn og arealer**	Rødbyhavns arbejdshavn er udviklet til tunnelbyggeriet og kan ikke uden videre fungere som en moderne industrihavn. Der er behov for investeringer i bl.a. kajanlæg, forbindelser mellem havn og bagland samt tilpasning af produktionsfaciliteterne. Investeringsbehovet kan være betydeligt, og staten kan derfor få en vigtig rolle i finansieringen af omstillingen. Investeringerne bør samles i en langsigtet og etapeopdelt udviklingsplan, så de vigtigste barrierer fjernes først, og yderligere investeringer kan gennemføres i takt med udviklingen af området. Målet er at gøre området fysisk klar til de virksomheder og aktiviteter, man ønsker at tiltrække.

National industripark som nyt vækstknudepunkt

Indsats	Kort beskrivelse
3# **Markedsfør området internationalt – og vær klar med investeringsklare produkter**	Rødbyhavn skal aktivt bringes ind i konkurrencen om større industrielle investeringer. Det kræver en målrettet og flerårig investorindsats med afsatte midler til international markedsføring, opsøgende kontakt til virksomheder og deltagelse på relevante internationale messer og investorevents. Samtidig skal området kunne tilbyde investeringsklare produkter og én samlet indgang. Potentielle virksomheder skal hurtigt kunne få overblik over arealer, pris, havneadgang, plan- og myndighedsforhold, etableringstid og muligheder for senere udvidelse.
4# **Sikre forsynings-kapacitet i større erhvervsområder**	For andre industriparker og større erhvervsarealer på Sjælland kan adgang til tilstrækkelig elkapacitet, vand, spildevandshåndtering og anden teknisk infrastruktur være afgørende for, om større investeringer kan realiseres. Der bør derfor etableres en mere fremadrettet dialog mellem kommuner, staten, Energinet, netselskaber og øvrige forsyningsaktører om de områder, hvor nye virksomhedsetableringer kan skabe markante kapacitetsbehov.

En fælles udviklingsopgave

De fire initiativer skal tilsammen gøre relevante erhvervsområder på Sjælland til attraktive og investeringsklare produkter. Ambitionen bør være, at arealer, forsyningskapacitet og myndighedsforhold hurtigt kan bringes på plads, og at der kan rykkes hurtigt på at sikre virksomhedsetableringer og arbejdspladser til Sjælland.

Et nyt industrielt vækstknudepunkt kan skabe varige arbejdspladser

Femern Bælt-byggeriet har haft stor betydning for beskæftigelsen på Lolland-Falster. Alene ved konsortiet bag tunnelbyggeriet var der i første halvår af 2026 beskæftiget knap 2.000 årsværk. Arbejdspladserne er imidlertid ikke varige og vil gradvist blive udfaset, efterhånden som byggeriet afsluttes.

Industriparken ved Rødbyhavn rummer et betydeligt potentiale for at erstatte denne beskæftigelse med permanente industrijob. Det forudsætter, at de eksisterende milliardinvesteringer kan bringes i anvendelse til nye industrielle formål. Statens beslutninger om ejerskab og følgeinvesteringer bliver derfor afgørende for, hvor stor en del af potentialet der kan realiseres.

Et relevant sammenligningsgrundlag er Odense Havn, der illustrerer, hvilken industriel aktivitet og beskæftigelse et større dansk havne- og produktionsområde kan opnå over tid. Med dette som et af flere pejlemærker er der opstillet tre illustrative udviklingsscenarier for Rødbyhavn samt et nulscenarie, hvor Femern Bælt-byggeriets beskæftigelse udfases uden nye permanente arbejdspladser i industriparken.

Tre scenarier for permanent beskæftigelse

I baselinescenariet genanvendes dele af tunnelelementfabrikken til produktion til nye infrastrukturprojekter. Det skaber omkring 600 permanente årsværk, hvoraf ca. 240 vurderes besat af personer bosiddende i lokalområdet.



I det moderate scenarie tiltrækkes yderligere industrivirksomheder, så den samlede direkte beskæftigelse når omkring 1.300 årsværk. Heraf vurderes ca. 660 at være besat af personer bosiddende i lokalområdet.

I det optimistiske scenarie udvikles industriparken til et større industrielt vækstknudepunkt med produktion, transport og logistik. Den samlede direkte beskæftigelse når omkring 2.000 permanente årsværk, hvoraf ca. 1.080 vurderes besat af personer bosiddende i lokalområdet.

Udviklingen vil også kunne mærkes på samfundsøkonomien. Med de anvendte forudsætninger kan de tre scenarier give årlige person- og selskabsskatteindtægter på henholdsvis ca. 131, 285 og 438 mio. kr. i 2036 sammenlignet med nulscenariet.

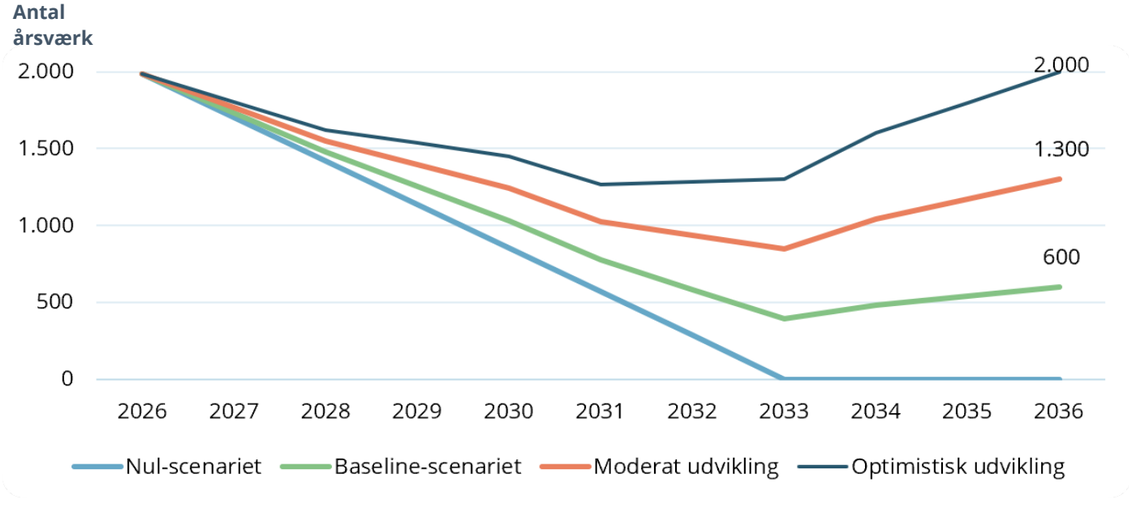
Effekterne rækker samtidig ud over selve industriparken

Nye produktionsvirksomheder kan skabe efterspørgsel hos underleverandører, transportører og servicevirksomheder samt styrke bosætningen og det regionale arbejdsmarked.

Disse afledte effekter er ikke medregnet, men til sammenligning viser analyser af Odense Havn en afledt beskæftigelse på omkring 0,82 job for hvert job i havnens virksomheder.

Forholdet kan ikke overføres en-til-en til Rødbyhavn, men illustrerer et betydeligt potentiale for bredere økonomiske gevinster.

Beskæftigelsesudvikling i Industriparken ved Rødbyhavn – inkl. internationale pendlere



Effektestimater

Sådan har vi estimeret potentialet ved Industriparken ved Rødbyhavn

Den eksisterende beskæftigelse er opgjort på baggrund af registerdata for tunnelfabrikkens produktionsenhed ved Rødbyhavn, hvor der i perioden januar-juli 2026 var gennemsnitligt ca. 1.987 årsværk. I modellen antages denne beskæftigelse at blive udfaset lineært frem mod 2033. Herefter afhænger beskæftigelsesudviklingen af, i hvilket omfang det lykkes at etablere nye permanente arbejdspladser i industriparken.

På den baggrund er der opstillet fire scenarier for udviklingen efter Femern Bælt-byggeriet:

- **Nulscenarie:** Femern Bælt-byggeriets beskæftigelse udfases frem mod 2033, uden at der etableres nye permanente arbejdspladser i industriparken. Scenariet illustrerer udviklingen uden genanvendelse af produktionsfaciliteterne eller yderligere industriel udvikling.
- **Tunnelfabrikbaseline:** De eksisterende produktionsfaciliteter genanvendes til nye industrielle aktiviteter, som ved fuld indfasning skaber ca. 600 permanente årsværk.
- **Moderat udvikling:** Ud over de 600 årsværk fra tunnelfabrikbaseline etableres yderligere industrielle aktiviteter, som skaber ca. 700 ekstra direkte årsværk. Den samlede permanente beskæftigelse når dermed ca. 1.300 årsværk.
- **Optimistisk udvikling**: Industriparken udvikles til et større industrielt erhvervsområde med yderligere produktion, transport og logistik. Ud over de 600 årsværk fra tunnelfabrikbaseline skabes ca. 1.400 ekstra direkte årsværk, svarende til en samlet permanent beskæftigelse på ca. 2.000 årsværk.

Scenarierne er blandt andet inspireret af analyser af genanvendelsespotentialet ved tunnelelementfabrikken og beskæftigelsen ved Odense Havn, som fungerer som et dansk sammenligningsgrundlag for udviklingen af et større industripræget havneområde.

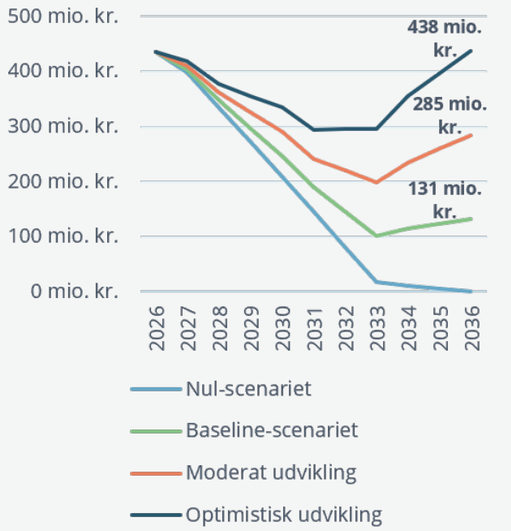
De nye arbejdspladser indfases gradvist fra 2027 og antages at være fuldt etableret i 2036. Beskæftigelsen fordeles med 50 pct. inden for industri, 30 pct. inden for transport og logistik samt 20 pct. inden for byggeri, anlæg og operationel støtte.

På den baggrund estimeres effekten på de samlede skatteindtægter på nationalt plan. Den gennemsnitlige samlede personskat og AM-bidrag er beregnet til ca. 206.000 kr. årligt pr. årsværk, mens selskabsskatten er estimeret til ca. 19.800 kr. pr. årsværk.

Adgang til arbejdskraft er en central forudsætning. Kun en mindre del af behovet vil kunne dækkes af ledige, da ledigheden i området er relativt lav. En betydelig del vil derfor skulle rekrutteres udefra, herunder fra udlandet.

Beregningerne omfatter alene direkte beskæftigelse og direkte skattevirkninger. Effekter hos underleverandører, øget lokal omsætning og yderligere bosætning er ikke medregnet. Resultaterne skal derfor læses som illustrative scenarier – ikke som en prognose.

Samlede skatteindtægter fra Industriparken ved Rødbyhavn





Indsatsområde 3 – Turismepakke

– Større overnatnings- og oplevelseskapacitet og styrket markedsføring

Femern Bælt-forbindelsen skaber et markant større markedspotentiale for turismen i Østdanmark. Skal potentialet omsættes til flere gæster, større omsætning og flere helårsarbejdspladser, kræver det investeringer i overnatningskapacitet, stærkere oplevelser og målrettet international markedsføring.

INTRODUKTION

Femern Bælt-forbindelsen bringer et stort tysk marked tættere på hele Østdanmark. Kortere rejsetider og en direkte fast forbindelse gør det lettere for tyskere og andre sydfra at vælge området til korte ophold, ferier og rundrejser. Samtidig styrker bedre vej- og togforbindelser sammenhængen mellem København, det øvrige Sjælland og Lolland-Falster. Det giver nye muligheder for at kombinere storbyoplevelser med kyst, natur, kultur og andre oplevelser og dermed udvikle området som en mere sammenhængende destination.

Potentialet er betydeligt. Til illustration er der omkring 20 mio. overnatninger alene ved Østersøen i Schleswig-Holstein. For Region Sjælland er tallet 5,5 mio. overnatninger. Selvom turismen er inde i en positiv udvikling i Østdanmark, er markedet formentlig underdækket. En mere sammenhængende infrastruktur vil nemlig også gøre det mere sandsynligt, at gæster, kommer til landsdelen via Københavns Lufthavn.

Turismens potentiale rækker ud over erhvervets direkte bidrag til vækst og arbejdspladser. Flere gæster kan skabe den kritiske masse, der er nødvendig for at fastholde og udvikle restauranter, butikker, kulturtilbud, attraktioner og andre lokale tilbud, som også kommer borgerne til gode. Turismen kan dermed skabe mere liv i byer og lokalsamfund, tilføre nye indtryk udefra og styrke både livskvaliteten og områdets attraktivitet for borgere, tilflyttere og virksomheder.

Den forbedrede tilgængelighed bliver imidlertid ikke automatisk omsat til flere gæster, større forbrug og øget turismeomsætning. Store dele af turismeproduktet er fortsat primært orienteret mod danske gæster, og flere steder er der behov for større overnatningskapacitet, højere kvalitet og et bredere udbud af oplevelser. Den fremtidige efterspørgsel forventes samtidig at spænde bredt – fra komfort- og oplevelsesorienterede ophold til natur-, kyst- og friluftsferier samt erhvervsturisme. Der er behov for investeringer i mere tidssvarende hoteller og i nye sommerhuse, hvis efterspørgslen skal imødekommes.

Der er derfor behov for en samlet indsats, som styrker overnatningsmulighederne, oplevelserne og attraktionerne og øger destinationernes synlighed på de internationale markeder. Rammerne bør skabes nu, så investeringer og udviklingsprojekter kan modnes, og så kapacitet, kvalitet og markedsføring kan følge med, når Femern Bælt-forbindelsen forbedrer tilgængeligheden. Et eksempel på et konkret projekt, der kan få stor betydning for et større område, er udviklingen af et helt nyt resort på Rødbyhavns nye kystområde, som er lavet ifm. tunnelbyggeriet. Men statslig regulering i form af bl.a. naturbeskyttelsesloven (strandbeskyttelseslinjen) og planloven har hidtil stået i vejen for projektet.

Skal disse indsatser lykkes, kræver det et tæt samspil mellem offentlige og private aktører. Staten kan bidrage med gode rammevilkår, turismeinfrastruktur, udvikling af signaturattraktioner og international markedsføring. Kommunerne er vigtige for planlægning og projektmodning, mens virksomheder og destinationsselskaber bl.a. kan skabe sammenhæng på tværs, udvikle nye tilbud og styrke destinationernes internationale position. Samtidig bør turismeudviklingen tænkes sammen med investeringer i blandt andet bymidter, kulturtilbud, havnemiljøer og natur. Det kan både løfte turismen og skabe mere levende og attraktive lokalsamfund.

Indsatser for en styrket turismedestination

Der er allerede et stærkt afsæt for turismeudviklingen på Sjælland og øerne. De sjællandske kommuner og destinationsselskaber har formuleret fælles ambitioner om at tiltrække flere internationale gæster, samarbejde for at udvide sæsonen og sikre udvikling af både kapacitet og oplevelser.

Opgaven er derfor primært at accelerere de investeringer og beslutninger, der skal gøre området klar til den øgede efterspørgsel, som Femern Bælt-forbindelsen kan skabe.

Der er især behov for tre tæt forbundne indsatser:

Indsats	Kort beskrivelse
1#  **Skab rammer for flere og stærkere overnatningsinvesteringer**	Der er behov for nye investeringer i både større hotel- og resortprojekter og mere naturnære overnatningsformer. Generelt er der en efterspørgsel efter enten det mere luksuriøse (fx resorts og glamping) eller det naturlige (enkel overnatning i naturen). Regionen savner kapacitet på begge dele. Mange perspektivrige projekter med private investorer bag ligger i krydsfeltet mellem statslige regler, kommunal planlægning og investorernes konkrete projektønsker. Det gælder bl.a. forhold omkring natur, miljø og planlovgivning. Uden tidlig koordinering kan gode projekter blive forsinket eller helt bremset. Et eksempel er planerne om et havnehotel eller marinaresort samt ferielejligheder ved Rødbyhavn, begge med mere end 100 enheder. Hertil kommer en fritidshavn. Projektet vil tilføre betydelig helårskapacitet til regionen. I forbindelse med tunnelbyggeriet er der etableret et stort nyt forland, hvor projektet kan placeres. Projektet er dog indtil videre strandet på grund af statslig regulering. Statslig imødekommenhed ift. strandbeskyttelseslinjen og planloven vil kunne hjælpe investeringerne videre. Der bør etableres et mere forpligtende setup omkring større turismeprojekter, hvor stat, kommuner og private udviklere tidligt afklarer muligheder, krav og barrierer. Staten bør spille en aktiv rolle, når projekterne rejser spørgsmål, der ikke kan løses lokalt. Også investeringer i mere udlejningsvenlige sommerhuse kan være et vigtigt element. Elementer kan være bedre regler for fradrag og opgradering af eksisterende huse. Målet er en mere sammenhængende og direkte vej fra projektidé til investering, så gode projekter kan modnes og realiseres hurtigere og med større sikkerhed for de private aktører, der står bag.

Indsatser for en styret turismedestination

Indsats	Kort beskrivelse
2# Løft og professionalisér oplevelsestilbuddet	Realiseringen af turismepotentialet forudsætter et løft i kvaliteten og mængden af oplevelsestilbuddene i regionen. Det handler både om at udvikle eksisterende attraktioner og oplevelsesmiljøer og om at skabe stærkere sammenhæng mellem kultur, natur, byer og private turismetilbud. En del af udviklingen kan løftes lokalt gennem tættere samarbejde mellem private turismeaktører, kommuner, destinationsselskaber og offentlige kultur- og naturinstitutioner. Det kan skabe stærkere produkter, mere helhedsorienterede gæsteoplevelser og bedre muligheder for at få besøgende til at blive længere og bevæge sig mellem flere tilbud. Men der er også behov for et stærkere statsligt medspil. Større signaturattraktioner med international gennemslagskraft kræver ofte investeringer og institutionelt engagement, som rækker ud over det lokale niveau. Staten bør derfor bidrage aktivt til at udvikle og løfte markante attraktioner – fx kulturhistoriske fyrtårne som Trelleborg og Vikingeskibsmuseet – og til at bringe nye projekter med tilsvarende potentiale frem mod realisering. Et eksempel kan være et nyt natur- og oplevelsescenter ved Storebælt Klint nær Korsør. Andre eksempler på potentialer, der kan være vanskelige at indfri lokalt, er transformation af gamle fiskerihavne til rekreative magneter. Målet er et stærkere og mere professionelt oplevelseslandskab, hvor lokale tilbud og nationale signaturattraktioner tilsammen giver flere internationale gæster en grund til at vælge Sjælland og øerne og blive længere.
3# Skalér den internationale markedsføring	Femern Bælt-forbindelsen bringer et stort marked tættere på, men det skaber ikke automatisk kendskab til Sjælland og øerne som destination. En stærkere international markedsføring skal derfor gå hånd i hånd med udviklingen af kapacitet og produkter. Der findes allerede et godt afsæt. Strategic Marketing Alliance – Zealand har samlet kommuner og destinationsselskaber om fælles international markedsføring. Pilotindsatsen har ført til mere end 13 mio. visninger blandt potentielle gæster, og de deltagende destinationer har i projektperioden oplevet en vækst i tyske overnatninger på 16,7 pct. Udviklingen kan ikke alene tilskrives markedsføringen, men peger på et betydeligt potentiale. Staten har bidraget med 15,6 mio. kr. til pilotprojektet. Der kan være behov for særlige puljer fremadrettet. Næste skridt bør være at gøre indsatsen mere langsigtet og skalere den i tæt samspil mellem destinationsselskaberne, kommunerne og VisitDenmark. Markedsføringen bør samtidig kobles tættere til konkrete produkter, oplevelser og rundrejser, så gæsterne får flere grunde til at vælge Sjælland og øerne – og til at bevæge sig rundt mellem destinationerne. Målet er at omsætte den forbedrede tilgængelighed til flere gæster i hele den sjællandske geografi.



Stærkere turisme kan skabe varig lokal vækst og levende lokalområder

Lykkes den beskrevne turismeindsats, vil det have betydelig samfundsøkonomisk effekt for Sjælland og øerne og for hele Danmark.

Turisme skaber job og direkte økonomisk effekt i de virksomheder, der betjener gæsterne. Flere besøgende og overnatninger øger omsætningen i hoteller, feriecentre, restauranter, attraktioner, transport og andre oplevelsesvirksomheder. En længere sæson og flere helårsorienterede tilbud kan samtidig skabe mere varige arbejdspladser og et stærkere lokalt erhvervsgrundlag.

Endelig kan en stærkere turismeudvikling bidrage til mere attraktive byer og lokalsamfund. Styrket detailhandel og et bredere kulturudbud samt investeringer i bymidter, havnemiljøer, natur og rekreative faciliteter kan både styrke gæsteoplevelsen og skabe kvaliteter, som borgere bruger i hverdagen.

Turismen kan dermed understøtte levende bymidter og et stærkere kultur- og fritidsliv og samtidig øge områdets attraktivitet for potentielle tilflyttere.

Potentialet er betydeligt, hvis den positive udvikling kan fastholdes og forstærkes. Holder antagelserne i den fælles turismeplan for Sjælland og øerne, er der udsigt til, at turismeomsætningen, som i dag udgør godt 16 mia. kr., kan øges til omkring 23 mia. kr. eller mere i 2035.

En fremskrivning for et bredere område, som Lolland Kommune har fået lavet, opridser et optimistisk scenarie, hvor antallet af arbejdspladser øges med 5.500 fuldtidsjob i turismen og tilstødende erhverv i årene efter åbningen af Femern Bælt-forbindelsen. Det bygger bl.a. på en forudsætning om en firedobling af antallet af overnatninger frem mod 2050.

Enkeltinvesteringer kan spille en betydelig rolle. Et eksempel er etableringen af Rox Resort i Køge. Sådanne investeringer kan flytte udviklingen mærkbart ved både at øge overnatningskapaciteten og -kvaliteten, skabe nye job og løfte aktiviteten hos andre lokale virksomheder.

Effektestimater

Kommunerne i Region Sjælland har i turismeplanen *En fælles turismeplan – en ambition for turismen frem mod 2035* sat et ambitiøst pejlemærke for turismeomsætningen i år 2030 på 19,4 mia. kr. Det er den rene turismeomsætning uden afledte effekter. De seneste fem år har den gennemsnitlige årlige vækst været på 3,7 pct. (beregnet i planen på baggrund af tal fra VisitDenmark; løbende priser).

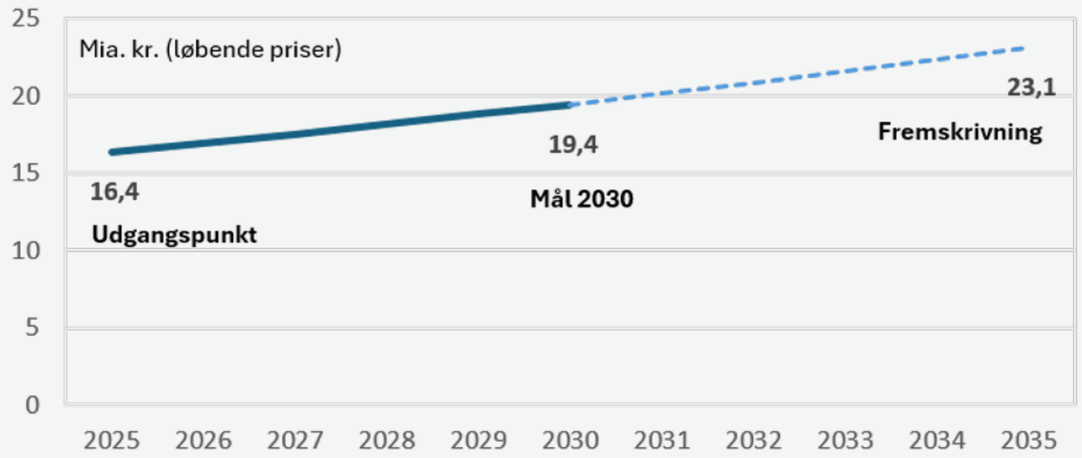
Ambitionen i kommunernes plan er omtrent at opretholde det momentum gennem en årlig vækst på 3,5 pct. frem til 2030. Der er desuden foretaget en fremskrivning til 2035 med samme årlige vækstrate. I det tilfælde vil omsætningen nå op omkring 23 mia. kr. i 2035. I takt med at kapaciteten bygges op og markedsføringen intensiveres, kan der være forhåbninger om endnu højere vækst efter Femern Bælt-forbindelsens åbning. Forskellen mellem de omkring 20 mio. overnatninger ved den tyske Østersøkyst i Schleswig-Holstein og de 5,5 mio. i Region Sjælland illustrerer, at potentialet muligvis er større (Schleswig-Holstein (25/3-2026), "Zahlen zum Tourismus").

Endnu en indikation af potentialet ses i en undersøgelse af behovet for arbejdskraft. Et ambitiøst scenarie for turismeudviklingen viser, at der i Lolland Kommune og det omkringliggende område potentielt vil være behov for 2.300 personer i 2030 og 5.500 i 2040 inden for turismen og afledte erhverv (COWI (2024), "Arbejdsmarkedet i Lolland Kommune frem mod 2040").

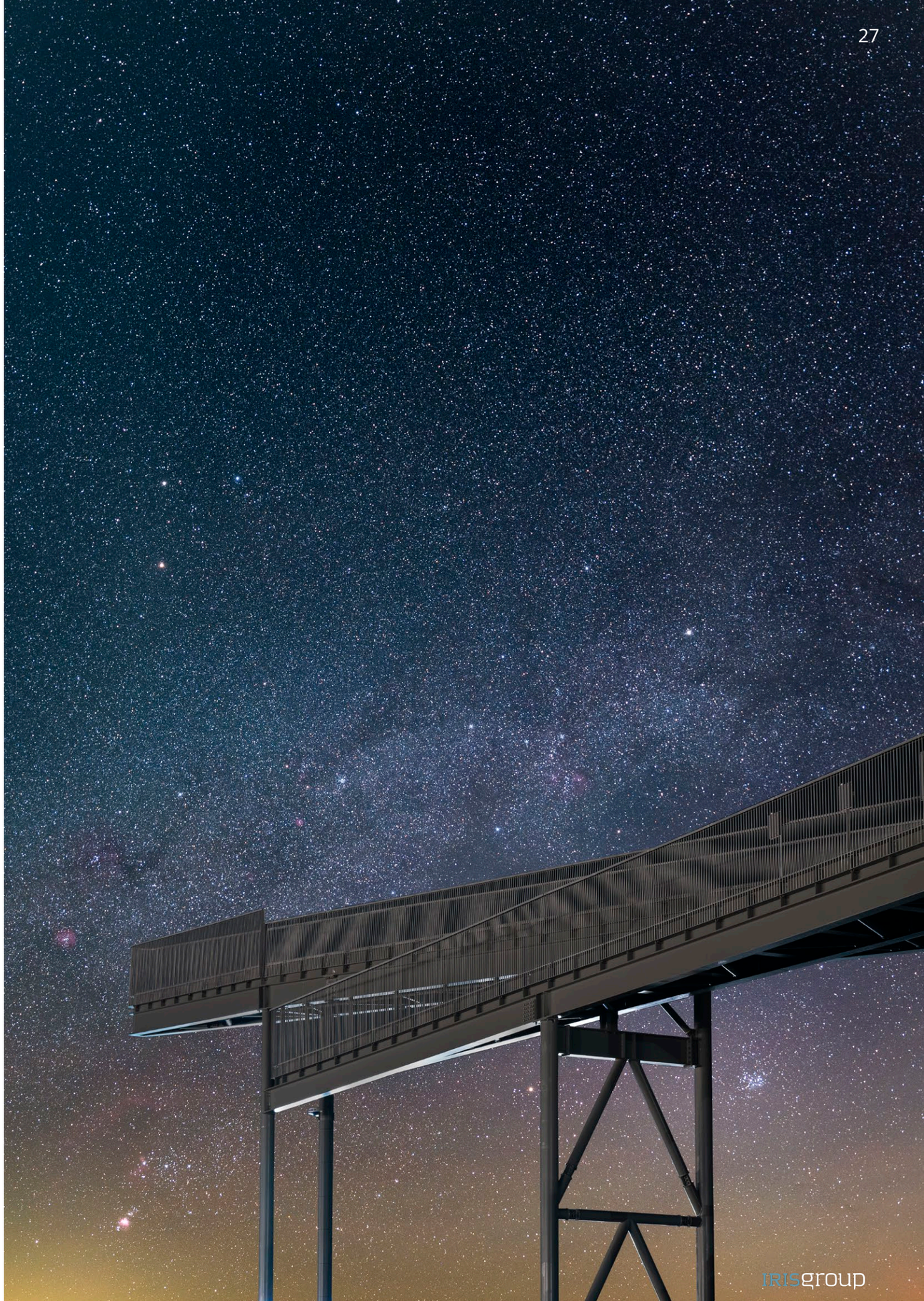
Et konkret eksempel fra Køge viser betydningen af større turismeinvesteringer. Rox Resort ved marinaen åbnede i november 2025. Investeringen på over 400 mio. kr. har tilført området over 150 hotelværelser, hvilket forventes at skabe 200-300 arbejdspladser. I perioden januar-maj 2026 steg antallet af overnatninger i Køge med over 60 pct. sammenlignet med året før – en udvikling, der formentlig primært kan tilskrives det nye resort. For hele 2026 ventes en vækst i overnatningerne på knap 45 pct. (Connect Køge (24. september 2026), "Fremtidens turisme: Beyond Copenhagen"). I Rødbyhavn er der planer om et resort med større kapacitet, der potentielt kan bidrage endnu mere substantielt til at løfte områdets turismekapacitet, vækst og beskæftigelse.

Lykkes den samlede indsats, vil det også styrke mulighederne for at tiltrække nye borgere og virksomheder. Det skyldes, at en række af forudsætningerne for en succesfuld turisme er de samme som forudsætningerne for god livskvalitet for borgerne og medarbejderne i de lokale virksomheder.

Turismeomsætningen i Region Sjælland – pejlemærke og fremskrivning



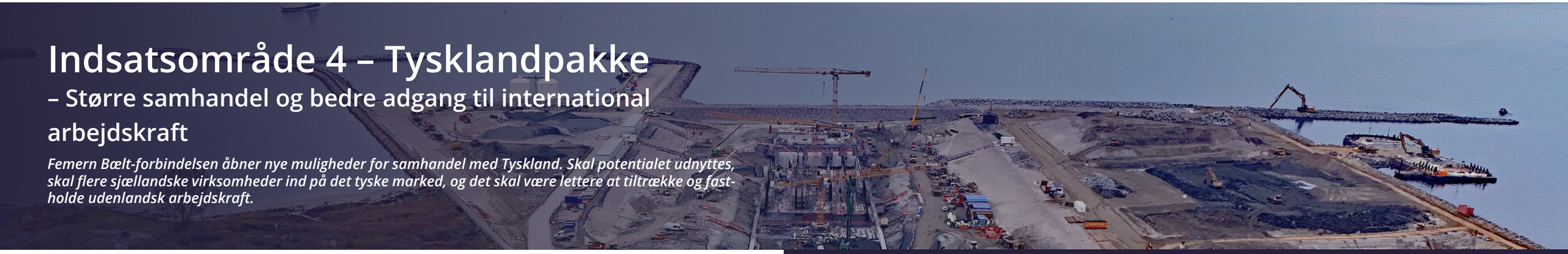
Kilde: IRIS Group pba. "En fælles turismeplan – en ambition for turismen frem mod 2035", kommunerne i Regoin Sjælland (2026)



Indsatsområde 4 – Tysklandpakke

– Større samhandel og bedre adgang til international arbejdskraft

Femern Bælt-forbindelsen åbner nye muligheder for samhandel med Tyskland. Skal potentialet udnyttes, skal flere sjællandske virksomheder ind på det tyske marked, og det skal være lettere at tiltrække og fastholde udenlandsk arbejdskraft.



INTRODUKTION

Med Femern Bælt-forbindelsen får Danmark en ny fast forbindelse til Tyskland og dermed to landbaserede hovedforbindelser til Europas største økonomi. Det åbner nye muligheder for samhandel, mobilitet og samarbejde mellem virksomheder, borgere og institutioner. Samtidig bliver Sjælland og øerne en mere central del af vækstkorridoren mellem Hamborg, København og Skandinavien.

Den nye geografi giver anledning til at genoverveje Danmarks strategiske samarbejde med Tyskland. Potentialet rækker ud over handel og erhvervsudvikling og omfatter også uddannelse, kultur, arbejdsmarked og fælles europæiske interesser. Tættere integration kræver stærkere relationer, større kendskab til hinandens sprog og kultur og færre barrierer for mobilitet og samarbejde.

Et stort marked rykker tættere på

Tyskland er Danmarks næststørste samhandelspartner efter USA. I 2024 udgjorde den dansk-tyske samhandel 491 mia. kr., svarende til knap 13 pct. af Danmarks samlede handel. Femern Bælt-forbindelsen giver sjællandske virksomheder lettere adgang til kunder, leverandører og samarbejdspartnere i Nordtyskland og videre mod syd.

For sjællandske SMV'er åbner forbindelsen nye markeder og samarbejdsmuligheder. Mange virksomheder har imidlertid endnu ikke forholdt sig til, hvad den kan betyde for deres forretning.

Der er derfor behov for at hjælpe flere virksomheder med at udnytte mulighederne. Det handler om markedsindsigt, kunder og netværk, men også om tysk sprog og forretningskultur. Uddannelsesinstitutionerne kan samtidig styrke unges sproglige og kulturelle kompetencer og skabe kontakter mellem studerende og virksomheder på begge sider af Femern Bælt.

Væksten kræver arbejdskraft udefra

De nye vækstmuligheder forudsætter, at virksomhederne får adgang til mere arbejdskraft. Alene potentialerne inden for industri og turisme kan skabe behov for tusindvis af nye medarbejdere. Det bliver vanskeligt at dække lokalt. Arbejdsstyrken er begrænset i store dele af Sydsjælland og på Lolland-Falster, og den demografiske udvikling vil øge presset på virksomhedernes rekrutteringsmuligheder.

Femern Bælt-forbindelsen åbner nye muligheder for grænsependling og et mere integreret dansk-tysk arbejdsmarked, men en stor del af behovet skal dækkes gennem bredere international rekruttering. Femern Bælt-byggeriet har vist, at det er muligt at tiltrække medarbejdere fra mange lande. Erfaringerne bør udnyttes til at lette international rekruttering og skabe bedre rammer for permanent beskæftigelse og bosætning.

En målrettet indsats med nationalt medspil

Tysklandpakken skal styrke det dansk-tyske samspil med afsæt i eksisterende samarbejder og erfaringer fra grænseregionerne. Det kræver engagement fra virksomheder, uddannelsesinstitutioner og myndigheder på begge sider af grænsen samt national opbakning til at fjerne barrierer og understøtte nye samarbejder.

Pakken samler seks konkrete initiativer inden for to hovedspor: Styrket dansk-tysk samspil samt bedre adgang til international arbejdskraft.

Indsatser for styrket dansk-tysk samspil og international arbejdskraft

Tysklandspakken indeholder konkrete indsatser inden for to hovedspor: Større samhandel og erhvervssamarbejde med Tyskland samt bedre adgang til international arbejdskraft som både rummer udnyttelsen af det tværnationale arbejdsmarked og evnen til at tiltrække arbejdskraft internationalt, som er demonstreret med byggeriet af Femern Bælt-forbindelsen.

Hovedspor 1:
Styrket samspil og erhvervssamarbejde med Tyskland

Indsats	Kort beskrivelse
1# **Sæt Femern Bælt på virksomhedernes strategiske dagsorden**	Med den faste forbindelse bliver Sjælland og øerne en mere central del af vækstkorridoren mellem Hamborg, København og Skandinavien. Det åbner nye muligheder for en del af regionens mange små og mellemstore virksomheder, som mange af virksomhederne endnu ikke har forholdt sig til. Der bør iværksættes en opsøgende indsats over for relevante dele af erhvervslivet, virksomhedsrettede arrangementer og strategisk sparring, der hjælper virksomhederne med at identificere og udnytte mulighederne. Indsatsen kan forankres hos Erhvervshus Sjælland og lokale erhvervskontorer med national opbakning fra relevante klyneorganisationer, Trade Council, etc.
2# **Skab konkrete forretningsrelationer med tyske virksomheder**	Der bør etableres et dansk-tysk virksomhedsprogram med introduktion til tyske markedsforhold og forretningskultur, virksomhedsbesøg, branchespecifikke netværk og matchmaking. Formålet er at hjælpe flere østdanske virksomheder med at omsætte den nye geografiske nærhed til konkrete forretninger og samarbejder på det tyske marked. Indsatsen kan gennemføres af relevante erhvervsfremmeaktører i samspil med Dansk-Tysk Handelskammer, tyske og danske erhvervsorganisationer og de nationale eksportfremmeorganisationer.

Indsats	Kort beskrivelse
3#  **Stærkere dansk-tyske relationer og samarbejde**	Stærkere relationer, bedre sprogkundskaber og større kendskab til hinandens kultur og samfund er afgørende for at udnytte potentialet i Femern Bælt-forbindelsen. Der bør derfor udvikles nye partnerskaber og fælles projekter mellem kommuner, regioner, uddannelses- og kulturinstitutioner og andre offentlige organisationer på begge sider af Femern Bælt. Samtidig bør flere unge motiveres til at lære tysk og deltage i fælles uddannelsesforløb, udveksling og praktikophold. Indsatsen kan bygge videre på eksisterende samarbejder og understøttes af nationale midler og Interreg.

Hovedspor 2: Bedre adgang til international arbejdskraft

4#  **Fjern barrierer for arbejde på tværs af Femern Bælt**	Femern Bælt-forbindelsen skaber bedre muligheder for grænsependling, men forskelle i skatteregler, sociale ydelser og administrative procedurer kan gøre det vanskeligt at arbejde på tværs af grænsen. Der bør sikres permanent adgang til dansk-tysk rådgivning om grænsependling for borgere og virksomheder i Femern Bælt-området. Samtidig bør de væsentligste juridiske og administrative barrierer identificeres og søges løst gennem det eksisterende dansk-tyske myndighedssamarbejde. Indsatsen bør bygge på erfaringerne fra den Sønderjyske grænse og understøttes af relevante nationale myndigheder. Erfaringer fra arbejdet med barrierer i Greater Copenhagen og Øresunddirekt bør ligeledes inddrages.
5#  **Gør det lettere at tiltrække og fastholde international arbejdskraft**	Nye investeringer i industri og turisme kan skabe et betydeligt behov for arbejdskraft, som vanskeligt kan dækkes lokalt. Femern Bælt-byggeriet har vist, at det er muligt at tiltrække medarbejdere fra hele verden, men der er behov for at gøre international rekruttering lettere og mere tilgængelig for virksomhederne. Der bør sikres let adgang til rådgivning om rekrutteringskanaler, jobmatch, opholds- og arbejdstilladelser samt hjælp til administrative processer. Samtidig bør der etableres en tæt dialog med staten om positivlisterne og mulighederne for at rekruttere specialister fra lande uden for EU. Målet er at understøtte international rekruttering der kan føre til varig beskæftigelse og bosætning.
6#  **Skab bedre rammer for international bosætning**	Det er afgørende at omsætte international rekruttering til en varig styrkelse af arbejdsstyrken. Der bør udvikles en koordineret bosætningsindsats med fokus på internationale skoletilbud, danskundervisning, jobmuligheder for medfølgende partnere og adgang til lokale fællesskaber. Kommuner og virksomheder skal drive indsatsen, mens staten bør understøtte udviklingen af relevante uddannelsestilbud og smidigere rammer for international rekruttering og bosætning



Øget samhandel og bedre adgang til arbejdskraft kan skabe varig vækst

Tysklandpakken skal bidrage til at omsætte Femern Bælt-forbindelsens forbedrede tilgængelighed til øget eksport, produktivitet og beskæftigelse. HBS Economics (2021) har beregnet, at Femern Bælt-forbindelsen og den tilknyttede infrastruktur kan skabe årlige gevinster på ca. 1 mia. kr. for Region Sjælland. Heraf udgør 316 mio. kr. bredere økonomiske gevinster fra bl.a. tættere integration mellem virksomheder og arbejdsmarkeder. Tysklandpakken kan bidrage til at udnytte og forstærke disse muligheder.

Større eksport og højere produktivitet

Når flere sjællandske virksomheder bliver aktive på det tyske marked, kan det skabe grundlag for øget eksport og flere højproduktive og vellønnede arbejdspladser. Adgang til større markeder giver mulighed for specialisering og stordriftsfordele, mens international konkurrence og samarbejde kan styrke virksomhedernes produktivitet.

En analyse af Udenrigsministeriets eksportrådgivning i perioden 2013–2022 udarbejdet af professor Jakob Roland Munch ved Københavns Universitet viser, at eksportrådgivning kan øge virksomhedernes eksport, beskæftigelse og produktivitet. Produktivitetsgevinsterne er beregnet til omkring otte gange rådgivningens omkostninger.

En nyere analyse fra IRIS Group for Udenrigsministeriet (2026) viser tilsvarende, at fælles erhvervsfremstød kan give et samfundsøkonomisk afkast på 3,0–5,5 kr. for hver offentlig krone investeret. Resultaterne understøtter potentialet i at hjælpe flere sjællandske SMV'er ind på det tyske marked.

Bedre adgang til arbejdskraft styrker vækstmulighederne

Et mere integreret arbejdsmarked på tværs af Femern Bælt kan give virksomhederne adgang til flere kvalificerede medarbejdere og sikre bedre match mellem arbejdskraft og ledige stillinger. HBS Economics' beregning omfatter bl.a. en årlig gevinst på 138 mio. kr. som følge af øget arbejdsudbud. Erfaringer fra Øresundsregionen understøtter betydningen af at nedbringe grænsehindringer. Greater Copenhagen (2024) har beregnet, at konkrete tiltag til at lette mobiliteten på tværs af Øresund kan give årlige produktivitetsgevinster på omkring 1,3 mia. kr. Gevinsterne kan ikke overføres direkte til Femern Bælt-området, hvor afstande og befolkningsgrundlag er anderledes.

Derfor er det også vigtigt at gøre international rekruttering lettere. Bedre mulighed for international rekruttering kan mindske risikoen for, at mangel på arbejdskraft bremser nye investeringer inden for bl.a. industri og turisme.

Flere permanente arbejdspladser og øget bosætning

Hvis flere internationale medarbejdere bosætter sig permanent på Sjælland og øerne, kan det styrke arbejdsstyrken og modvirke de demografiske udfordringer. Det kan samtidig øge den lokale efterspørgsel, styrke grundlaget for private serviceerhverv og bidrage til større kommunale skatteindtægter.

Samlet set kan Tysklandpakken forstærke effekterne af rapportens øvrige indsatsområder ved at bidrage til, at virksomhederne både udnytter markedsmulighederne og får adgang til den nødvendige arbejdskraft.

IRISgroup

IRIS GROUP APS

CHRISTIANS BRYGGE 28, 1. SAL |
DK-1559 KØBENHAVN V

IRISGROUP@IRISGROUP.DK |

HTTPS://IRISGROUP.DK