

Infrastruktur

Sydsjælland/Lolland-Falster

Motorvej som element i
regionsudviklingen

Infrastruktur - Sydsjælland/Lolland-Falster

Indholdsfortegnelse

- **1. Erhvervsmæssig udvikling i Næstvedregionen**
- **2. Hvor rejser man egentlig hen fra Næstved?**
- **3. Forundersøgelse - Rute 54**
- **4. Hvordan understøttes regionens udvikling?**
- **Bilag**
 - **1. Årsdøgnstrafik mod syd 2011**
 - **2. Linieføring i rapport**
 - **3. Konsekvens af sydgående trafik på de interne renter**

Erhvervsmæssig udvikling i Næstvedregionen

Integration i Storstrømsområdet

- Ifølge Erhvervsundersøgelsen falder andelen af beskæftigede i fremstillingserhverv o.lign. stærkt i Næstved
 - Regionens sygehuse bliver centraliseret i Køge
 - Kasernen er nedlagt
 - Bilka og centret har fjerne handel i centrum
- **En motorvej mod København (ved R54) vil overvejende gavne pendlere**
 - skal Næstved fremover skal være en forstad til Hovedstaden (f.eks. Ishøj eller Greve)?
 - En effektiv jernbane til København (20-30 min. drift) er bedre. Den vil reducere den nordgående landevejs trafik betydeligt.
- **En sydligere motorvej kan bidrage til at integrere Sydsjælland, som i dag er erhvervsmæssigt helt fragmentarisk.**

Hvor rejser man egentlig hen fra Næstved?

Lige så mange trafikanter kører mod sydøst, som mod nordøst

- Den generelle opfattelse er, at trafikken på R54 er pendlertrafik til København og turister til Bon-Bon land.
- Pendlertrafik til København er ikke optimal – den skal bare op til trafikproppen i Karlslunde
 - Så 3 mins. gevinst i Holme-Olstrup på vej til Kbh.?
 - Næstved er et af de steder i Danmark, hvor en effektiv jernbane er en gevinst!
- **Men trafikken går ikke kun til København (mod nord), den går også mod syd (bilag 1).**
 - **13.000** billister kører dagligt mod Bårse og Vordingborg
 - **13.500** billister kører dagligt mod Rønnede
- En ny motorvej bør dække alle rejsemål

Forundersøgelse - Rute 54 (1)

Rapporten har to relevante alternativer, A og E (begge motorvej, 130 km)

- Anlægsomkostningerne er lavest ved E.
- Tidsbesparelserne er størst ved A – Hvis man skal til Rønnede og herfra mod nord.
 - Afgørende for valg af alternativ er den ”blå” cirkel (se kort)
- Rapporten er ensidigt fokuseret på nordgående trafik
 - Indeholdes den sydgående trafik bliver E ikke alene anlægsmæssigt, men også tidsmæssigt mest fordelagtig
- Et overslag over samfundsmæssig forrentning peger på at E's afkast øges til godt 10 % og A's afkast reduceres til godt 8 %, når den sydgående trafik inkluderes

Forundersøgelse - Rute 54 (2).

Og rapporten er lidt usikker på netop de sydgående beregninger

- **Begge alternativer sammenlignes mod R54, herved bliver kun E belastet med Sydmotorvejen.** Hvis A og E sammenlignes mod hinanden, så bliver E mest fordelagtig, da A nu også belastes af Sydmotorvejen
- **Af den ny trafik kører 28 % mod syd i alt. A, kun 13 % i alt. E**
 - lidt underligt, da E ligger sydligere
 - Vi tror at 28 % er det korrekte tal, hvorved E bliver mest fordelagtig.
- **Vi kan ikke finde trafikken overført fra Præstøvejen og fra Vordingborgvejen – her kører dog 13.000 biler i dag**
 - Godt nok er der en difference i alt. E, mellem reduktion af trafik på R54 og ny trafik på E på i alt 3.400. Hvis det er trafik fra Præstøvejen, hvorfor kører så kun 1.900 mod syd når vi når Sydmotorvejen i alt. E
- **En mere sydlig motorvej vil i øvrigt trække mindst 6.500 biler dagligt fra Præstø- og Vordigborgvejen.**

Hvordan understøttes regionens udvikling?

Hvad bør gøres?

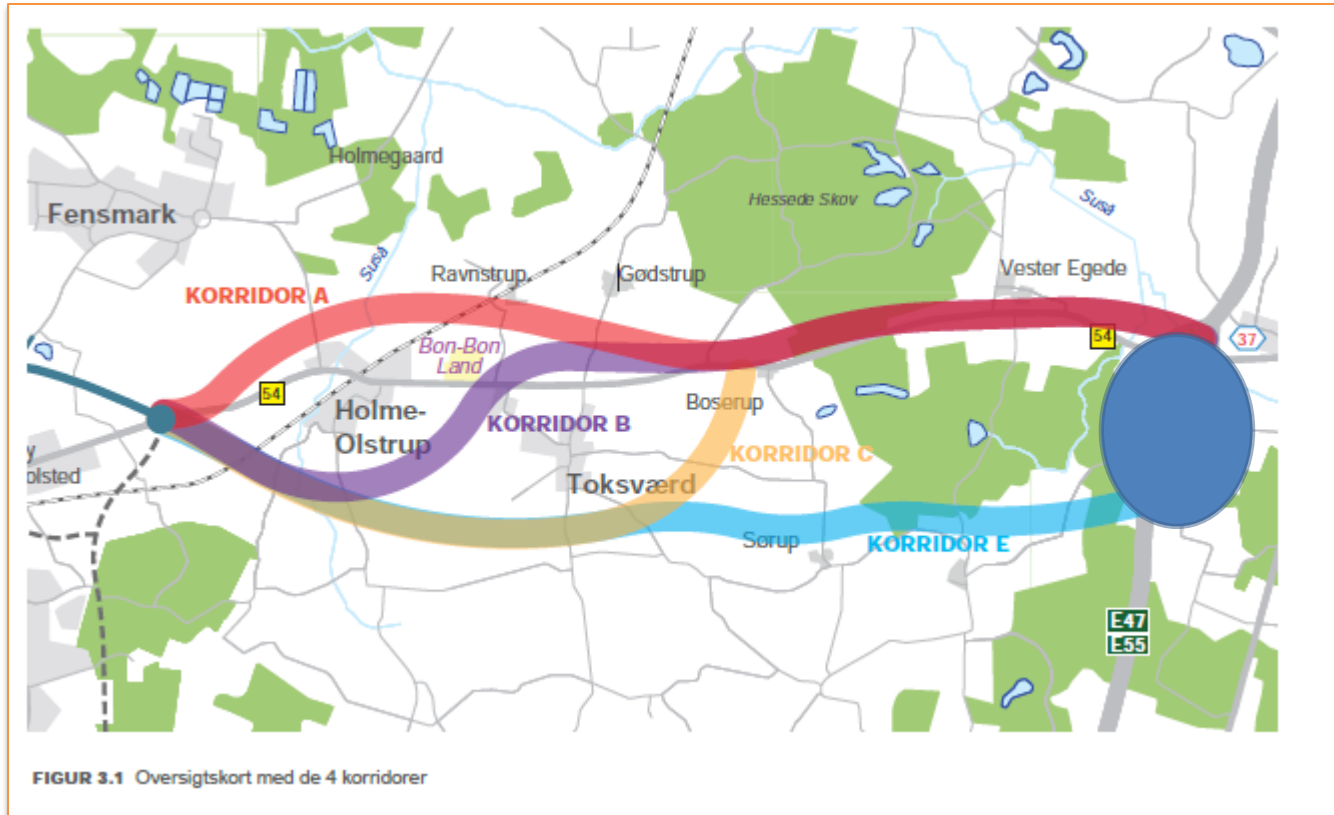
- De præcise trafikmønstre omkring Næstved bør afdækkes.
- Meget er i spil
 - Vestsjællands korridoren
 - Højhastighed (effektiv) jernbane
 - Magneteffekt fra København på beskæftigelse udhuler Næstved
 - Integration af Sydsjælland/Lolland-Falster
 - Femern forbindelsen, Nordtyskland og Hamburg
- Det er derfor næppe optimalt udelukkende at bygge en motorvej til pendlere til København.
- Det kunne være optimalt, at beslutte en sydgående linieføring nu.
 - Bedst for miljøet
 - Bedst for integrationen
 - Godt for erhvervslivets planlægning og udvikling i regionen.

Bilag 1. Årsdøgnstrafik mod syd 2011



Bilag 2 Linieføring i rapport

(Afgørende for nettoindtægterne i alt. A og alt. E er behandlingen af Sydmotorvejens trafik i denne blå cirkel)



Bilag 3. Konsekvens af sydgående trafik på de interne renter

- Den estimerede konsekvens (beregnet ved simple forholdstal) for de interne renter
 - Alt. A, fra 9,7 % til 8,1 %
 - Alt. E, fra 7,5 % til 10,4 %
- ***En ligevægt mellem de to alternativer, dvs. samme interne rente i begge projekter, ligger omkring 75 % nordgående og 25 % sydgående trafik.***
- Vi kan naturligvis ikke gennemføre detaljerede beregninger, selvom vi i teorien har adgang til modellerne – men regneeksemplet viser tydeligt, hvor lidt der skal til før fordelene for alt. A forsvinder.
- Vi finder det i øvrigt påfaldende, at vurderingen af trafikbelastningen på Sydmotorvejen har en så dominerende betydning for valg af alternativ.