



REGION SJÆLLAND

# RUTE 54, NÆSTVED-RØNNEDE

RESUME

ADRESSE COWI A/S  
Parallelvej 2  
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

## INDHOLD

1	Baggrund	1
2	Genberegningen	2
3	Konklusioner	4

### 1 Baggrund

COWI har for Region Sjælland gennemført en genberegning af trafikprognoser og den samfundsøkonomiske nytte af en udbygning af Rute 54 Næstved-Rønnede til motorvej. Genberegning baseret på vækst i efterspørgselen svarende til den faktiske trafikudvikling fra 2010 til og med 2018, viser en forbedring af samfundsøkonomien fra 3,9% til 5,3%. Genberegning baseret på trafikvækstprognosen i Landstrafikmodellen 1.2 viser en forbedring af samfundsøkonomien fra 3,9% til 4,5%. Dette notat er et resumé af genberegningen.

**VVM-undersøgelse** I 2015 og 2016 gennemførte Vejdirektoratet en VVM-undersøgelse af alternative forslag til udbygning af Rute 54 Næstved-Rønnede. Se "Rute 54 Næstved-Rønnede, Sammenfattende rapport, VVM-redegørelse, Vejdirektoratet Rapport 566 – 2016" som tilgængelig på Vejdirektoratets hjemmeside. COWI gennemførte trafikberegninger for Vejdirektoratet i forbindelse med VVM-undersøgelsen.

**Indstilling** Efter offentlig høring indstillede Vejdirektoratet 5. april 2017 at "Forslag A i VVM-undersøgelsen lægges til grund for en beslutning om at udbygge Rute 54 til motorvej". Den 19. april 2017 aftalte regeringen og et flertal af Folketingets partier at følge Vejdirektoratets indstilling, men der blev ikke truffet beslutning om finansiering og igangsætning af projektet.

PROJEKTNR.	DOKUMENTNR.
A117892	KRP0040083

VERSION	UDGIVELSESDATO	BESKRIVELSE	UDARBEJDET	KONTROLLERET	GODKENDT
1.1	4. januar 2019	Næstved-Rønnede Trafik- og samfundsøkonomi	KRP	JCB	KRP

Den samfundsøkonomiske forrentning af forslag A er beregnet til 3,9% i VVM-undersøgelsen og indstillingen på basis af trafikvækstforudsætninger i den såkaldte landstrafikmodel version 1.1 (LTM1.1). I indstillingen skriver Vejdirektoratet, at vækstforudsætningerne "har vist sig at være i den lave ende, når man ser på den faktiske trafikvækst". I forbindelse med VVM-undersøgelsen har Vejdirektoratet gennemført en følsomhedsberegning med højere trafikvækst, hvilket resulterede i en intern rente på 5,5%.

## 2 Genberegningen

### 2015-2018

Indledningsvis er der indsamlet historiske trafiktællinger for Rute 54 i perioden 2010 til 2018, for så vidt muligt at sammenholde VVM-undersøgelsens trafikprognoser med den reelle trafikudvikling. Det viser sig, at den historiske trafikstigning på Rute 54 har været 2,4% pr. år både i perioden fra 2015 til 2018 efter VVM-undersøgelsen og i perioden fra 2010 til 2015 før VVM-undersøgelsen. I VVM-undersøgelsen var forudsat en væsentligt lavere trafikstigning på 0,8% pr. år i perioden fra 2015 til 2025. Den reelle trafikvækst fra 2015 til 2018 har været i samme størrelsesorden som VVM-undersøgelsens vækst fra 2015 til 2025. Samlet bekræfter det således, at væksten i VVM-undersøgelsens trafikprognoser "har vist sig at være i den lave ende".

Forudsætningerne vedr. åbnings-år, anlægsomkostninger, drift- og vedligeholdelsesomkostninger mm. er uændret i forhold til VVM-undersøgelsen, bortset fra justering til prisniveau 2018 på basis af de relevante prisindekser.

Genberegningen er gennemført med to alternative scenarier for den fremtidige generelle vækst i trafikken eller efterspørgslen efter trafik.

### Scenarie 1

I scenarie 1 er forudsat at trafikken alt andet lige stiger med 2,4% pr. år svarende til den historiske trafikvækst. Alt andet er dog ikke lige idet trængslen i fremtiden stiger mere eller mindre, afhængig af om vejnettet udbygges. I basissituationen uden udbygning af Rute 54 er beregnet og forudsat en trafikvækst på Rute 54 på 2,0% pr. år i perioden 2018-2025 og 0,5% pr. år i perioden 2025-2035. I basissituationen reduceres væksten dels pga. ændret rutevalg og dels pga. egentlig undertrykning af trafik.

### Scenarie 2

Scenarie 2 tager udgangspunkt i trafikprognosen i den nyeste tilgængelige version af Landstrafikmodellen (LTM1.2). En nyere version (LTM2.0) er under udvikling, af-testning og udrulning, men den er ikke tilgængelig endnu for COWI og andre potentielle brugere udenfor udvikler- og testmiljøet.

I basisscenariet i LTM1.2 er beregnet en trafikvækst på Rute 54 på 1,1% pr. år i perioden 2015-2025. LTM1.2 underberegner som udgangspunkt trafikken på Rute 54 med ca. 10%. Prognosen i scenarie 2 tager udgangspunkt i den reelle trafik i 2018 suppleret med forudsætningen fra LTM1.2 om en vækst i trafikken på 1,1% pr. år efter 2018. I basissituationen uden udbygning af Rute 54 er beregnet og forudsat en mindre trafikvækst pga. øget trængsel og ændret rutevalg.

### Generelt

For begge scenarier er gennemført trafikberegninger i en basissituation uden udbygning af Rute 54 og en projektsituation med udbygning af Rute 54 svarende

til forslag A i VVM-undersøgelsen. For begge scenarier er gennemført trafikberegninger for 2025 og for 2035 med ovennævnte forudsætninger om væksten i efterspørgslen frem til 2035. Efter 2035 er – som praksis - forudsat nulvækst i trafikken.

Resultaterne af den samfundsøkonomiske analyse er resumeret i Tabel 1, hvor resultaterne fra VVM-undersøgelsen er sammenstillet med resultaterne fra genberegningen. Genberegningen medfører bedre samfundsøkonomiske nøgletal end i VVM-undersøgelsen. Nettonutidsværdien øges fra 73 mio. kr. til henholdsvis 801 og 382 mio. kr. Den interne rente øges fra 3,9% til henholdsvis 5,3% og 4,5%.

Tabel 1 Samfundsøkonomiske beregninger

mio. DKK	VVM-undersøgelsen 2016	Genberegningen 2018	
		Scenarie 1	Scenarie 2
Forskel og effekt af			
TERESA version og enhedspriser	4.03	4.06	4.06
Prisniveau	2016	2018	2018
Trafikprognose	2016	2018	2018
Anlægsomkostninger og restværdi i alt:	-1.313	-1.558	-1.558
Drifts- og vedligeholdelseeffekter i alt:	-153	-180	-180
Brugereffekter i alt:	1.500	2.151	1.862
Gener i anlægsperioden i alt:	-28	-32	-32
Eksterne effekter i alt:	45	67	101
Øvrige konsekvenser i alt:	23	353	190
<b>I alt nettonutidsværdi (NNV)</b>	<b>73</b>	<b>801</b>	<b>382</b>
<b>Intern rente</b>	<b>3,9%</b>	<b>5,3%</b>	<b>4,5%</b>
<b>Nettogevinst pr. offentlig omkostningskrone*</b>	<b>0,06</b>	<b>0,58</b>	<b>0,25</b>

### 3 Konklusioner

- Praksis** Trafikprognoserne og den samfundsøkonomiske analyse i genberegningen følger Transportministeriets vejledninger og Vejdirektoratets praksis i lignende opgaver. Princippet og beregningsgangen i scenarie 2 svarer til VVM-undersøgelsen, men der er indikationer af, at prognoserne er "i den lave ende". Landstrafikmodellens nye version (LTM2.0) forventes tilgængelig i starten af 2019, hvilken formentlig betyder, at grundlaget for fremtidige trafikprognoser vil være anderledes.
- 2010-2015-2018** Der er ingen tvivl om, at VVM-undersøgelsens forventninger om væksten på Rute 54 i perioden 2015-2018 ikke har svaret til den reelle vækst, som har været noget større.
- Der er heller ingen tvivl om, at LTM1.2 underberegner trafikken i 2018 på Rute 54 med ca. 10%.
- 2019-** Det vanskelige spørgsmål er, hvordan trafikken udvikler sig i 2019 og fremover.
- I scenarie 2 er der kun korrigeret for undervurderingen i LTM1.2 frem til 2018, men spørgsmålet er, om væksten i LTM1.2 efter 2018 også er undervurderet.
- I scenarie 1 er forudsat, at den historiske vækst på 2,4% pr. år fortsætter, hvis vejnettets kapacitet udbygges i takt med det stigende behov. Spørgsmålet er om det er realistisk. Der er dog intet, der tyder på, at vi er ved at nå en form for mætning, hvor væksten reduceres.
- Samlet set viser genberegning af samfundsøkonomien baseret på opdatering af prisniveau og de faktiske tal for trafikvæksten en forbedring af samfundsøkonomien for udbygning af rute 54 i forhold til VVM-undersøgelsen.
- Genberegning baseret på vækst i efterspørgselen svarende til den faktiske trafikudvikling fra 2010 til og med 2018, viser en forbedring af samfundsøkonomien fra 3,9% til 5,3%. Genberegning baseret på trafikvækstprognosen i Landsstrafikmodellen 1.2 viser en forbedring af samfundsøkonomien fra 3,9% til 4,5%.