

RAPPORT

# MOTORVEJ RUTE 54

NÆSTVED - RØNNEDE



Næstved  
Erhvervsforening



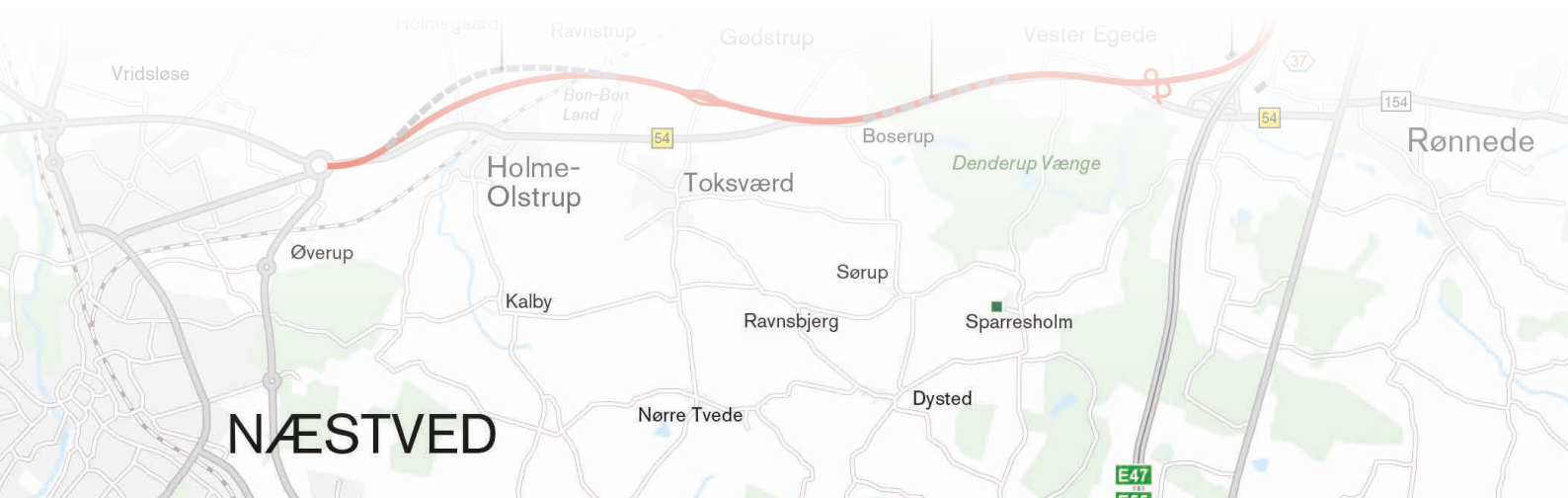


## INDHOLD

Forord . . . . .	4
Nødvendig for væksten i området . . . . .	5-6
Vitalt for et velfungerende arbejdsmarked . . . . .	7-8
Massiv langdistance pendling . . . . .	9
Gør ikke sydvestsjælland til udkantsdanmark . . . . .	10
Forudsætning for udenlandske investeringer . . . . .	11
Vigtig for dansk eksport . . . . .	12
Stort samfundsmæssigt afkast . . . . .	13
Største danske by uden motorvej . . . . .	14
55 timer spildt på vejen . . . . .	15
Forbindelsen der skaber større sammenhæng . . . . .	16
1.000 ekstra pendlere på et år . . . . .	17
Alle forudsætninger er tilstede . . . . .	18

### Historier fra virkeligheden

Tiden, jeg formøbler på gedestien, går fra familien . . . . .	19
Vi bliver hængt af som virksomhed – og som by . . . . .	20
Forældet infrastruktur skaber domino-effekt . . . . .	21
Jernkøen på rute 54 stopper udviklingen . . . . .	22
Vi lider under den kritiske grænse: maks en times kørsel! . . . . .	23



## FORORD

I gennem årtier har behovet for en motorvej mellem Næstved og Rønnede været på dagsordenen, og forudsætningerne for at etablere forbindelsen er da også gradvist blevet tilvejebragt med udarbejdelse af VVM-undersøgelse, fastlæggelse af linjeføring og begyndende ekspropriation i området.

Imidlertid er motorvejen stadig langt fra realisering, da der mangler de nødvendige midler til at anlægge motorvejen, og det har gennem en periode været meget vanskeligt for politikerne på Christiansborg at forny den infrastrukturplan, der blev fastlagt i 2009, og hvor der blev afsat 90 milliarder kroner i finansiering til væsentlige trafikale investeringer. Disse penge er nu brugt, og der er behov for at udvikle en ny plan, som kan prioritere nye infrastrukturmidler frem mod 2030.

I de senere år er konkurrencen om infrastrukturmidlerne skærpet i takt med, at flere og flere vejprojekter trænger sig på, og der også politisk er en stor interesse for at tilgodese togtransporten. Med finanslovsforliget for 2019 blev der iværksat VVM-undersøgelser og foranalyser for et stort antal vejprojekter landet over, hvilket er positivt, fordi det viser en stærk politisk forståelse for betydningen af god infrastruktur.

Det er imidlertid meget væsentligt, at projekter som Næstved-Rønnede-motorvejen, som har et stort potentiale for at styrke vækst og eksport i store dele af Sjælland, og som meget længe har været på tegnebrættet, prioriteres i den kommende infrastrukturplan.

De beregninger, der har ligget til grund for den hidtidige planlægning af motorvejen, synes allerede overhalet af udviklingen, som bl.a. rummer langt mere pendling til og fra Næstved og et stigende behov for bedre infrastruktur hos de mange store og mindre virksomheder, der er etableret i området. Det vil derfor være særdeles ønskeligt, at der foretages genberegninger af forudsætningerne for vejen i den reviderede landstrafikmodel, som er undervejs.

Det er Næstved Erhvervsforenings håb, at 2019 bliver året, hvor vi omsider ser de afgørende beslutninger blive truffet, som kan sikre, at Næstved-Rønnede-motorvejen bliver en realitet inden for en overskuelig periode. Områdets erhvervsliv har ventet længe, og der er i det hele taget en stigende utålmodighed i forhold til, at de store perspektiver, som ligger i motorvejens etablering, omsider kan blive udløst.

Næstved Erhvervsforening har med denne udgivelse ønsket at give et bidrag til den fortsatte debat om infrastrukturmidler og prioriteringen af dem og håber, at rapporten vil blive læst som et konstruktivt bidrag til den videre politiske proces. Som det fremgår, er der meget store perspektiver i motorvejen i forhold til vækst, eksport og styrkelse af Næstvedområdets tiltagende rolle som arbejdskraftopland til hovedstadsområdet og store dele af Sjælland, hvilket burde gøre motorvejen til en oplagt prioritet, når det næste årtis infrastrukturmidler forhåbentlig snart skal prioriteres.

**Torben Johansen**

*Formand for Næstved Erhvervsforening*

## NØDVENDIG FOR VÆKSTEN I OMRÅDET

Det har alvorlige konsekvenser for Næstved, Sjælland og Danmark, at Næstved-Rønne-de-motorvejen endnu ikke er etableret. Der er brug for vækst i hele Danmark. Det er en klar prioritet bredt blandt Folketingets partier, som er bekræftet ved flere lejligheder i form af de politiske initiativer, der er blevet sat i søen i løbet af denne valgperiode. Det vidner både udflytning af statslige arbejdspladser, igangsættelse af nye infrastrukturprojekter, investering i forsyning i hele landet samt opgradering af landsbypuljen om. Men hvis ovenstående politiske initiativers potentiale skal indfries til fulde, så skal der ske et markant løft af infrastrukturen til og fra Næstved, som er den største danske by uden motorvej!

Desværre er Næstved og dermed hele Vest-sjælland ved at blive afskåret fra den vækst, som dansk økonomi oplever i disse år. Den primære færdselsåre mellem Næstved og København – Rute 54 – er nemlig ved at sande til i trafik. I forbindelse med Vejdirektoratets

forundersøgelse fra 2012 konkluderede man, at årsdøgnstrafikken havde rundet 14.000 biler på Rute 54, som med andre ord betød et snarligt kapacitetsmæssigt sammenbrud af hovedvejen. Men alt tyder på, at dette tal slet ikke svarer til virkeligheden i dag, da der sker en voldsom udvikling i antallet af pendlere til og fra Næstved.

Gevinsterne ved at få etableret en motorvej er meget store, og det skyldes blandt andet, at vejene ved Næstved for indeværende er ekstremt belastet. Derfor er den interne rente ved at lave en motorvej mellem Næstved og Rønne-de også meget høj. Ved gennemførelse af linjeføring A, anbefalet af Vejdirektoratet efter VVM-undersøgelsen og fuldt op af politisk vedtagelse, er den samfundsmæssige forrentning på hele 3,9 % ifølge beregninger fra Vejdirektoratet. En ny rapport fra COWI, viser dog, at Næstved-Rønne-de forbindelsens interne rente beløber sig op til hele 5,3 %.

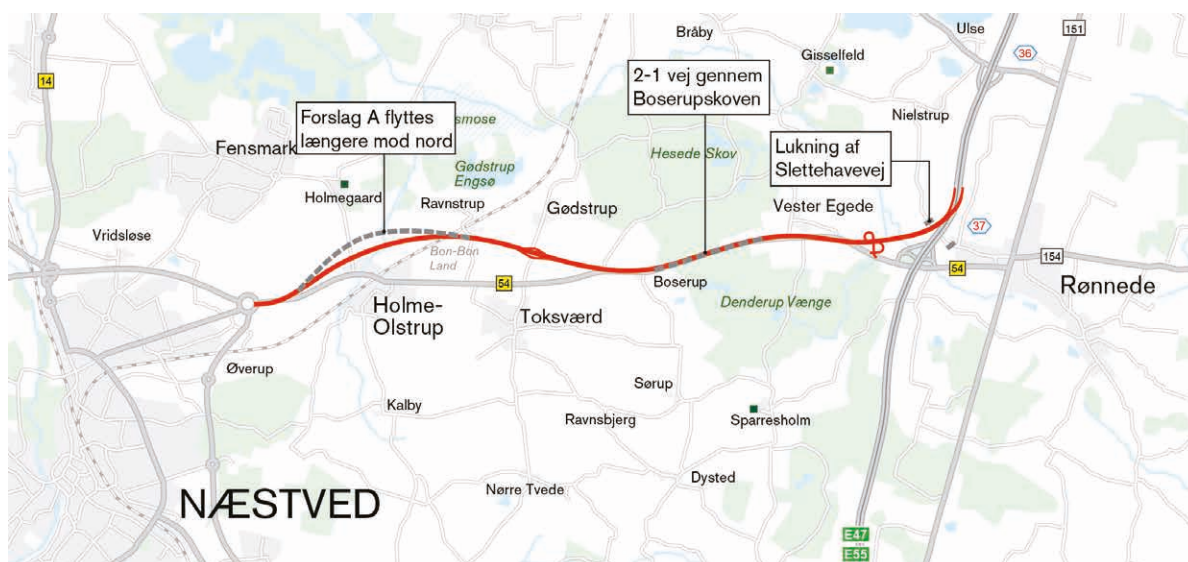




## Nødvendig for væksten i området, fortsat



Figur 1- Vejdirektoratets linjeføring A mellem Rønnede og Næstved



Figur 2- Linjeføring A med beskrivelse fra Vejdirektoratet

## VITALT FOR ET VELFUNGARENDE ARBEJDSMARKED

Der er stærk vækst i pendlingen til og fra Næstved. Ud over at hovedvejen mellem Næstved og Rønnede grundet en årsdøgns- trafik i 2012 på 14.000 er ved bryde sammen på nuværende tidspunkt, så går udviklingen i retningen af en markant større belastning, fordi antallet af pendlere stiger markant.

Næstved er en af de byer, hvor der bliver pendlet allermost til og fra – i alt handler det om 25.709 personer, slår Danmarks Statistik fast. Mange af disse pendlere bliver generet af, at de hver morgen og eftermiddag vil opleve Rute 54 som ufremkommelig.

Ifølge økonomi- og indenrigsministeriets nøgletal (Danmarks Statistik) er antallet af udpendlere fra Næstved steget med næsten 20 % fra 2007 til år 2016. Nedenfor ses udviklingen, hvor år 2007 er basisår. I 2007 valgte 37,7 % af de beskæftigede i Næstved Kommune at pendle ud – men på blot 9 år var andelen af beskæftigede, der pendler ud steget til 43,7 %. Dermed er der sket en stigning i antallet af udpendlere på hele 19,1 %.

### Vækst i andel udpendlere fra Næstved

2007	2008	2013	2014	2015	2016
<b>37,7</b>	4,4 %	7,7 %	11,2 %	14,7 %	19,1 %

Tabel 1 - Udpendling udvikling jf. Økonomi- og Indenrigsministeriet



## Vitalt for et velfungerende arbejdsmarked, fortsat

Denne tendens peger i retningen af, at langt flere vælger at tage et arbejde uden for kommunegrænsen end tidligere. Dette understreger bl.a. Næstved-områdets tiltagende rolle som arbejdskraftopland til hovedstadsområdet. Det er således også en begrænsning på vækstmulighederne i København, at transporten til og fra Næstved i stigende grad bliver besværliggjort. Intet indikerer, at denne udvikling stopper eller bliver mindre.

Vender man blikket mod indpendlere til Næstved Kommune er tendensen næsten den samme – stigningen fra 2007 til 2016 er næsten 1 % højere sammenlignet med udpendlingen jf. tabellen nedenfor. Antallet af indpendlere fra andre kommuner til Næstved er steget med 20 % i perioden. Dermed var 27,9 % af arbejdspladserne i Næstved Kommune i 2016 besat af arbejdstagere, der var bosat i andre kommuner. Ligeledes vidner Danmarks Statistiks tal for indpendling om, at problemet med de tilsandede trafikale årer kun forværres.

### Vækst i andel indpendlere til Næstved

2007	2008	2013	2014	2015	2016
<b>23,3</b>	5,3 %	12,7 %	14,9 %	17,5 %	20,0 %

Tabel 2- Indpendling udvikling jf. Økonomi- og Indenrigsministeriet

Det må konkluderes, at Vejdirektoratets tal i forbindelse med forundersøgelsen for Rute 54s årsdøgnstrafik på 14.000 biler er stærkt forældet. Når pendlertallet er steget så markant på ganske få år, så må belastningen af Rute 54 også være steget markant. Derfor påkalder denne udvikling sig politisk handling, hvor en motorvej mellem Næstved og Rønnede er eneste løsning.



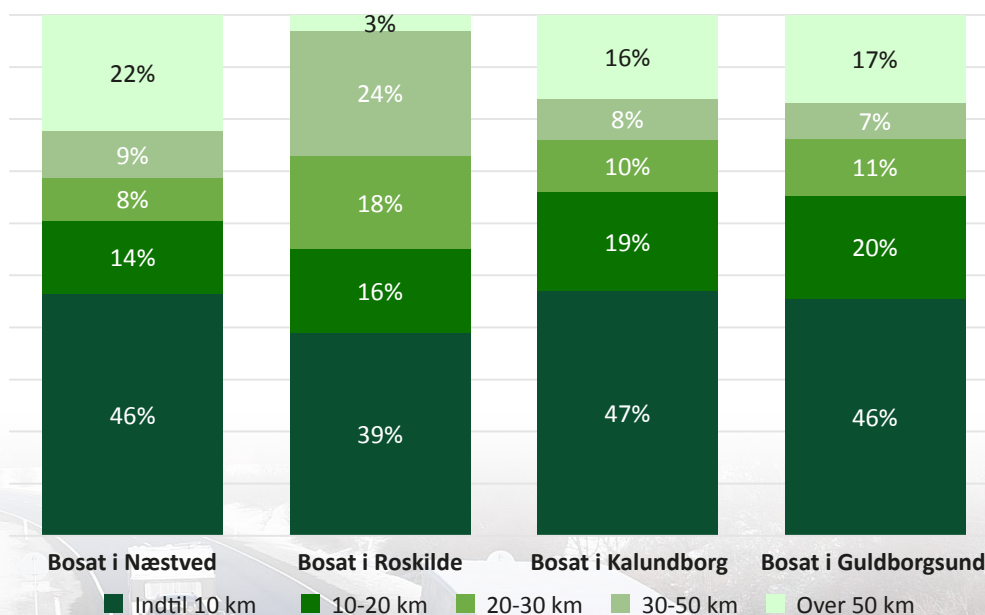


## MASSIV LANGDISTANCE PENDLING

Samtidig med den voldsomme udvikling i antallet af pendlere, så viser det sig også, at mange af Næstveds borgere er villige til at pendle langt. I alt pendler 39 % af Næstveds borgere i beskæftigelse således mere end 40 km. hver dag, når man sammenlægger distancen til og fra arbejde. Og intet mindre end 22 % af Næstveds arbejdstagere pendler mere end 100 km. om dagen ifølge 'VækstVilkår' for Næstved 2017.

Der er meget stor forskel på afstanden, som borgere pendler i Region Sjælland. Eksempelvis er det jf. Danmarks Statistik i 2015 kun 3 % af udpendlerne i Roskilde Kommune, som pendler mere end 50 km., hvorimod man i Næstved Kommune er helt oppe på 22 % af borgerne, som pendler mere end 50 km.

### Pendlerafstand mellem bopæl og arbejde



Figur 3 - Pendlerafstand Kilde – Vækst- og Analysehuset Sjælland 'Vækst og vilkår 2017'

## GØR IKKE SYDVESTSJÆLLAND TIL UDKANTSDANMARK

Politikerne bredt i Folketinget har på tværs af partier og blokke ambitioner om at undgå, at områder på Danmarkskortet bliver koblet af for udvikling og vækst. Det har forskellige politiske initiativer gennem de sidste mange år vist, senest med udflytningen af statslige arbejdspladser, planlovsændringer og bredbåndspuljer målrettet tyndbefolket områder.

Næstved by og kommune er fortsat et område med vækst og positiv udvikling, men meget tyder på, at den fremtidige fremgang kan være i fare, fordi hovedvejen til og fra Næstved i form af Rute 54 på mange tidspunkter er ufremkommelig.

Dette rammer tilflytningen mod Næstved, og virksomheder får sværere ved at rekruttere medarbejdere samt transportere deres færdige produkter.

Hvis Regeringen og Folketing vil indfri deres ambitioner til fulde og undgå at gøre Sydvestsjælland til Udkantsdanmark, er det derfor af meget stor betydning, at der kommer en motorvej til Næstved. Ellers vil et stort geografisk område på Danmarkskortet med tiden kunne føres over på listen af områder under betegnelsen Udkantsdanmark.



## FORUDSÆTNING FOR UDENLANDSKE INVESTERINGER

Danmark går glip af udenlandske investeringer som følge af den manglende motorvej ml. Næstved og Rønnede, fordi den eksisterende infrastruktur simpelthen ikke understøtter områdets mange udenlandsk ejede virksomheder.

Flere virksomheder i Næstved har nemlig udenlandske ejere, og disse har klart meldt ud, at der ikke tilfalder investeringer i produktionsapparatet i Næstved før, der er taget beslutning om en motorvej mellem Næstved og Rønnede. Dermed går Danmark glip af udenlandske investeringer, fordi infrastrukturen til Næstved endnu ikke er opgraderet til en motorvej. Det er på ingen måder holdbart, når et stort byområde i Danmark på den måde ikke er attraktivt for udenlandske investorer fordi, der mangler et forholdsvis lille stykke

motorvej på 15 km. Virksomheder i Næstved taber dermed konkurrenceevne, og i kapløbet om at tiltrække investeringer til sig taber Danmark til andre lande, hvis ikke vi har en stærk infrastruktur i hele landet.

Hos Ardagh, ejerne af den hæderkronede danske emballageglasproducent Holmegaard, har man netop investeret 160 millioner kroner i en ny ovn til produktionen af emballageglas i Næstved, en forudsætning for investeringen var at motorvejen blev anlagt, da VVM-undersøgelse og linjeføring allerede var gennemført. De udenlandske ejere afventer derfor med fremtidige investeringer til der er en afklaring vedrørende motorvejen til Næstved.

I 2023/24 forventes ombygning af Glasovn til ca. 150 millioner kroner, denne investering er derfor i risikozonen.





## VIGTIG FOR DANSK EKSPORT

I Næstved eksporteres der hvert år for 4,5 milliarder kroner ifølge Vækstanalysecentret Sjælland. Men mange af disse eksportkroner er stærkt hæmmet af den meget problematiske situation på Rute 54, som er ufremkommelig på grund af stor trafikbelastning. Med en årsdøgntrafik på 14.000 biler jf. tal fra 2012 er Rute 54 særligt om morgenen og om eftermiddagen ved at bryde helt sammen. Det rammer mange af Næstveds næsten 4.000 virksomheder men i høj grad de 319 eksportvirksomheder, som er i kommunen.

Disse virksomheder er dybt afhængige af, at deres leverancer hurtigt og punktligt kommer afsted. Men når den første del af ruten for eksportvarerne konsekvent møder udfordringer, er det ikke nemt at leve op til kriterierne om hurtig, punktlig og nem levering. Derfor er det bydende nødvendigt for at sikre danske eksportindtægter med en snarlig afklaring på motorvejen mellem Næstved og Rønne.



© Frede Andersen & Søn



© Rørby Johansen A/S - DST



## STORT SAMFUNDSMÆSSIGT AFKAST

Gevinsten ved at få afsat de sidste penge til motorvejen, svarende til ca. 1,3 milliarder kroner, er meget høj for det danske samfund. Den interne rente beløber sig til 3,9 %. Dermed placerer projektet sig i den kategori af infrastrukturprojekter, der har et stort samfundsmæssigt afkast. Dog viser en ny rapport fra COWI, at Næstved-Rønnede forbindelsens interne rente beløber sig til 5,3 %. Forskellen skyldes nye og faktiske trafiktal, der viser en større tilvækst af biler på strækningen end i de tidligere VVM-undersøgelser.

Det anbefales fra flere sider, at man fremover prioriterer de projekter, der har den højeste forrentning (fremhævet af bl.a. Kraka i deres

infrastrukturanalyse, september 2018). Indtil i dag har det samfundsmæssige afkast ikke nødvendigvis spillet nogen central rolle i prioriteringerne af infrastrukturprojekter. Det anbefales desuden, at projekter med negativ intern rente ikke skal udføres.

Hertil kommer, at hvis man ikke blot ser isoleret på Næstved-Rønnede forbindelsen, men også inddrager perspektiverne i andre infrastrukturprojekter, står det klart, at denne forbindelse vil bidrage til at udnytte det fulde potentiale af det samlede sjællandske vejnet samt investeringerne i Femernbælt-forbindelsen, når hele Sydsjælland bliver tættere forbundet til Tyskland.



## STØRSTE DANSKE BY UDEN MOTORVEJ!

I et svar til Folketinget fra transportministeren i efteråret 2018 fremgår det tydeligt, at Næstved er den største danske by uden en motorvejtilkobling eller 2+1 vej. I ministerens opgørelse skal man nemlig fraregne Aarhus, Odense og Helsingør, som i forvejen er forbundet med motorvej, og dermed indtager Næstved førstepladsen som den største by. I 2018 er der ifølge Danmarks Statistik i alt 80 byer med et indbyggerantal over 10.000. I nedenstående tabel er angivet de byer heraf,

der har en afstand til motorvejsnettet på over 5 km målt fra bymidten i den pågældende by, via vejnettet, til den nærmeste tilkørsel til en motorvej eller en 2+1 vej. Der findes ingen definition af, hvornår en by er forbundet med en motorvej eller en 2+1 vej. Kriteriet om en minimumsafstand på 5 km bygger således på et skøn, der er forsigtigt i den forstand, at motorveje ofte ligger et stykke uden for byerne.

By	Indbyggertal	Ca. km afstand til motorvej / 2+1 vej	Vej
Aarhus	273.077	7	Århus Syd Motorvejen
Odense	178.210	11	Svendborgmotorvejen
Helsingør	47.267	6	Helsingørmotorvejen
Næstved	43.508	18	Sydmotorvejen
Viborg	40.621	18	2+1 MTV Ålborgvej
Frederikshavn	23.423	7	Frederikshavnmotorvejen
Haderslev	21.973	7	Sønderjyske Motorvej
Ølstykke-Stenløse	21.746	15	Frederikssundmotorvejen
Skive	20.809	34	Holstebromotorvejen
Lillerød	16.878	10	Helsingørmotorvejen
Nykøbing F	16.778	11	Sydmotorvejen
Kalundborg	16.523	39	Holbækmotorvejen
Frederikssund	16.254	25	Frederikssundmotorvejen

Tabel 2 - Folketingssvar fra transportministeren (TRU alm. del- spørgsmål 829 (folketingsåret 2017-18))

På den baggrund kan det med rette siges, at Næstved er det område i landet, hvor flest borgere nok venter på en motorvej i denne tid. Tilmed er afstanden til den nærmeste motorvej også i den høje ende.

## 55 TIMER SPILDT PÅ VEJEN

En ny analyse fra branchefællesskabet Dansk Infrastruktur under Dansk Byggeri viser, at bare få minutters hurtigere rejsetid vil betyde store gevinster både for den enkelte og for det danske samfund.

Fem minutter eller hvad der svarer til 2,5 minuts kortere rejsetid fra hjem til arbejde og tilbage igen hver dag. Det lyder ikke af meget. Men hvis det kunne blive en realitet for alle pendlere, vil Danmarks bruttonationalprodukt stige betydeligt.

Dansk Infrastrukturs analyse viser, at BNP ville stige med mere end seks milliarder kroner, hvis pendlerne i eksemplet valgte at bruge halvdelen af de fem minutter, de sparede i trafikken hver dag - altså 2,5 minut om dagen - på at arbejde ekstra. Og at det ville øge arbejdsudbuddet med 13.100 personer, eller hvad der svarer til næsten 10 gange så meget som regeringens seneste skatteaftale fra februar i 2018.

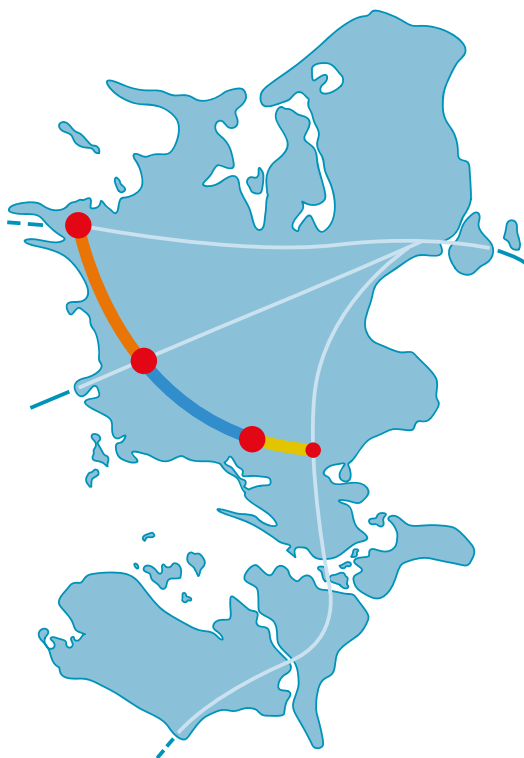
I Sjællands tilfælde er der ikke bare tale om et par minutter men 13 minutter hver dag, som spildes for en pendler på Rute 54. Det var en stor historie, at pendlere omkring Aarhus kunne spare 24 timer årligt med lidt ekstra asfalt til motorvej. På Sjælland er der tale om, at pendlerne kan spare mere end 2 døgn om året, nemlig hele 55 timer, hvis der kommer en motorvej mellem Næstved og Rønnede. Det viser tal fra transportministeren, der fremgår i et svar til Folketingets transportudvalg. Familier og virksomheder mister dermed enten meget kvalitetstid i hjemmet eller dyre timer i produktion og arbejde.

I forhold til motorvejen mellem Næstved og Rønnede er der allerede afsat rigtig mange penge (300 millioner kroner), og der er allerede brugt rigtig mange penge på VVM-undersøgelse, forberedelse af veje og ekspropriationer.



## FORBINDELSEN DER SKABER STØRRE SAMMENHÆNG

Udbygningen af Rute 54 til motorvej er ikke bare et selvstændigt infrastrukturprojekt, som skal sikre, at trængsel og ufremkommelighed mellem Næstved og Sydmotorvejen forsvinder. Det vil være et infrastrukturprojekt af stor regional, national og europæisk betydning.



Figur 4 - Den Sjællandske Tværforbindelse m. Femernbælt og Storebælt

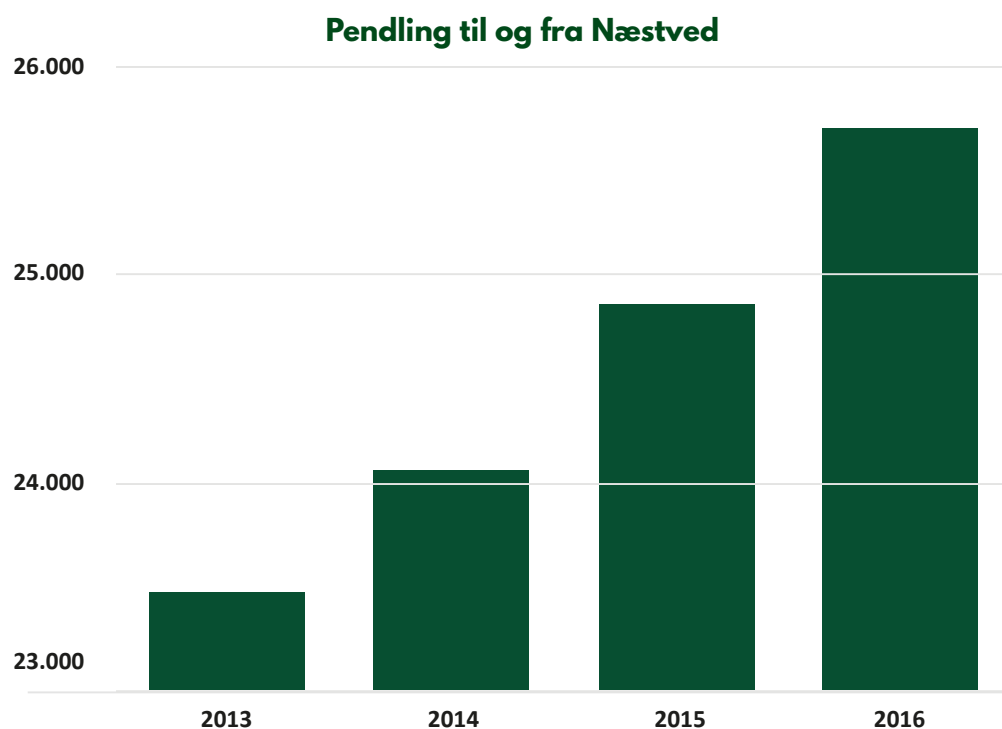
Først og fremmest er udbygningen af Rute 54 et vigtigt led i hele Den Sjællandske Tværforbindelse, som skal sørge for, at ikke bare Vestsjælland bliver ordentligt forbundet, men også Øst- og Vestdanmark bliver tættere knyttet sammen via henholdsvis Kattegatforbindelsen og Storebælt. Men udbygningen af Rute 54

forbindelsen sammen med en motorvej til Slagelse vil også være med til at sørge for, at de enorme investeringer i Femernbælt-forbindelsen når deres fulde potentiale, da man på den måde hurtigere vil komme til Fyn og Nordvestdanmark fra Tyskland.



## 1.000 EKSTRA PENDLERE PÅ ET ÅR

En eksplosiv vækst i Næstveds ind- og udpendling har fundet sted, viser de nyeste tal fra Danmarks Statistik – intet mindre end 1.000 ekstra på et år pendler dagligt til og fra arbejde mellem Næstved og en anden kommune. Således var der ved sidste opgørelse hele 25.702 pendlere, og tallet er kun vokset yderligere siden.



Figur 4 - Vækst i ind- og udpendling (kilde Danmarks Statistik)

Denne eksplosive pendlingstilvækst på 1.000 pendlere pr. dag øger selvfølgelig belastningen særligt på hovedfærdselsåren til og fra Næstved, Rute 54. Situationen påkræver derfor, at

der snarest skal findes en løsning for Rute 54, for veje der er beregnet til en langt mindre trafikale belastning, vil yderligere kunne udgøre en færdselsfare for trafikanterne.

## ALLE FORUDSÆTNINGER ER TIL STEDE

Den ekstreme pendlertilvækst og de mange spildte timer på vejen gør at arbejdskraftens mobilitet i Danmark bliver kraftigt forringet. Af disse grunde er det enormt svært for sjællandsk og dansk erhvervsliv at rekruttere kvalificerede medarbejdere – og dette hæmmer dansk vækst og eksport. Der er allerede investeret mange midler i motorvejsprojektet Næstved-Rønne, som skal sikre, at Næstved igen får en fremkommelig færdselsåre, der ikke er sandet til.

Forberedelserne til motorvejen har været længe undervejs, og politisk har det gennem mange år været et løfte at få afsat penge til netop denne motorvejsforbindelse.

Men pengene til den endelige udførelse er endnu ikke afsat. Derimod har man allerede på nuværende tidspunkt investeret mange penge i etableringen af den påkrævede indfaldsvej til Næstved, som er klar til at få en motorvejtilkobling.

Derudover blev der allerede i aftalen fra 2017 mellem Regering og Folketing reserveret 56 millioner kroner til forlods overtagelse af ejendomme på den valgte linjeføring, og ekspropriationerne er allerede begyndt. Og så er der brugt rigtig mange penge på først forundersøgelse og så VVM-undersøgelse.



## HISTORIER FRA VIRKELIGHEDEN

### TIDEN, JEG FORMØBLER PÅ GEDESTIEN, GÅR FRA FAMILIEN!

Dan Lolk, familiefar og tilflytter fra Næstved – pendler til Glostrup hver dag.

”Du har en meget vred pendler i telefonen”, siger Dan Lolk, da han ringer tilbage på et ubesvaret opkald fra journalisten. Denne morgen er som mange: Tidsplanen skrider med bare 10-15 minutter for familiefaderen med et lille barn, og så er han prisgivet: Havnet på Gedestien (Rute 54) de få minutter ”for sent” og havnet med max 57 km/t., hvor han ellers må køre 70-80 km/t. ”Og det er på de gode dage. Der er mange dage, hvor trafikken kører endnu langsommere eller går i stå,” understreger Dan Lolk, bosiddende i Næstved med job som Kundeservicechef i Glostrup.

”Hvis vi havde motorvejen, ville jeg spare 10-15 minutter hver vej, hver dag. Det lyder ikke af meget, men det er ca. to en halv time om ugen. Det betyder rigtig meget, især når man har små børn, som skal tidligt i seng,” fortsætter Dan Lolk.

Som mange andre, ønskede Dan og hans kone, Charlotte, at flytte ud af København, da de stiftede familie. Næstved havde meget at byde på, ud over at Charlottes forældre boede der.

Faktisk havde byen hele pakken – bortset fra nem pendling til jobbet i Glostrup. ”Når man har boet 15 år i København og haft en masse alternativer som bus, S-tog, Metro, så vejer det tungt, at der kun er en overbelastet landevej ud af Næstved. For min svoger og hans familie vejede det så tungt, at det var den eneste grund til, at de valgte Køge og ikke Næstved, da de flyttede ud af København,” siger Dan Lolk.

Som erhvervsmand er Dan Lolk bekymret for Næstved og ikke mindst for byens fremtid. ”Vi er allerede lysår bagefter med infrastrukturen, og det gør ondt på byen. Det nytter ikke at tage en hovedpinepille og bygge nogle omfartsveje. Det er håbløst. Vi må tage vitaminpillen, være fremsynede og få etableret motorvejen hurtigst muligt – ellers bliver Næstved tabt som by, både for private og for virksomheder. Vi skal være attraktive for tilflyttere, og vi skal kunne tiltrække flere virksomheder, fx også akademisk tunge virksomheder, men den manglende motorvej er en kæmpe stopklods,” slutter Dan Lolk.



Kundeservicechef / familiefar Dan Lolk  
Bosat og fast pendler fra Næstved

## HISTORIER FRA VIRKELIGHEDEN

### VI BLIVER HÆGTET AF SOM VIRKSOMHED – OG SOM BY!

Den meget klare besked kommer fra Jannik Walin, adm. direktør i Entreprenørfirmaet Børge Jakobsen & Søn A/S fra Næstved.

”Vi har 80 % af vores forretning i København. Det svarer til omkring 30 biler og 60 mand, der kører ruten fra Næstved til Københavnsområdet hver dag”, fortæller Jannik Walin. ”Derfor er infrastruktur og logistik meget vigtige faktorer for os. Firmaets primære kontrakter er totalentrepriser, så vi bærer omkostningen ved den ekstra transporttid, som opstår i køen på Gedestien. Det betyder en årlig ekstraomkostning på 1-1,5 million kroner.”

”Vi er presset af de tidsrammer, som er opstået ifm Metrobyggeriet: At arbejdet kun må udføres mellem kl. 07.00 og kl. 17.00. Derfor kan vi ikke bare køre tidligere eller senere. Vi må køre i den absolutte myldretid,” understreger Jannik Walin.

”Og det er personalet, som betaler en del af prisen for at komme senere hjem til familien,” supplerer HR-ansvarlig Jannie Merete Andersen, og fortsætter: ”For nogle år siden var det lønnen ikke transporttiden, som var det afgørende for en håndværker. Det har ændret sig. De skal også nå hjem og hente børn og deltage i familielivet. Vi har mistet 4-6 gode medarbejdere alene på den konto.”

”Vi er et firma, som altid har vægtet kvalitet og god service højt, og vi er selvsagt afhængige af at kunne tiltrække og fastholde de rigtige medarbejdere,” slutter Jannie Merete Andersen.

”Jeg tør slet ikke tænke på, hvad der sker, hvis ikke vi får den motorvej etableret nu,” siger Jannik Walin. ”Det er ikke kun ift. vores fremtid, men også fremtiden for byen generelt. Næstved har meget at byde på og meget potentiale, men vi bliver hængt af uden den nødvendige infrastruktur. Vi er den eneste by på Sjælland med mere end 50.000 indbyggere, som ikke har en direkte motorvejstilkørsel. Det er mig helt uforståeligt,” slutter Jannik Walin.



Adm. direktør Jannik Walin og HR-Chef Jannie Merete Andersen ved hovedkontoret i Næstved. Børge Jakobsen & Søn A/S



## HISTORIER FRA VIRKELIGHEDEN

### FORÆLDET INFRASTRUKTUR SKABER DOMINO-EFFEKT

Udtalelsen kommer fra Bent Hartmann, direktør i H. Nielsen og Søn A/S – en af sydsjællands største bygge- og anlægsvirksomheder.

”I vores branche er vi afhængige af hinanden i byggeprocessen. Derfor er det vigtigt, at vi er på byggepladsen til tiden. Vi oplever alt for ofte forsinkelser pga. af flaskehalsen på Gedestien. Det betyder forsinkelser, når vi møder ind på pladser i København. Det er frustrerende for medarbejderne, for vores samarbejdspartnere og for os som professionel virksomhed,” siger Bent Hartmann og fortsætter: ”Har vi fx bestilt levering af beton eller en kran til en specialopgave, så går projektet i stå, den tid vi er forsinket. Og det er ikke kun tabt tid og frustrationen ved at vente, det er også tabt fortjeneste!”

”For personalet er det også frustrerende og stressende, at den ekstra transporttid går fra deres fritid og tid med familien. Vi har personale, der ikke ønsker køre til opgaver i København netop pga. transporttiden og den uforudsigelighed, der kan være på strækningen til Rønnede, hvis trafikken af en eller anden årsag pludselig går i stå – og det sker ofte,” påpeger Bent Hartmann.

Bent Hartmann er også medlem af bestyrelsen i Dansk Byggeri, Næstved. Han bekræfter, at der også er stor fokus på den nødvendige motorvejstilslutning i den lokale bestyrelse.

”Der er rigtig mange af vores medlemmer, som er afhængige af forretning i København, men er begrænset af infrastrukturen til og fra Næstved. Det er tydeligt, at vores medlemmer bliver hængt af, hvis vi ikke får en bedre infra-

struktur nu!” understreger Bent Hartmann.

”Vi er et godt lokalsamfund, og vi er gode til at stå sammen. Det er også tydeligt i kampen om at få en tidssvarende infrastruktur med motorvejsforbindelsen. Ud over tilkendegivelserne i Dansk Byggeri, Næstved, har vi mange virksomheder fra alle brancher, der støtter op om Næstved Erhvervsforening og projekt Motorvej NU. Det var fx tydeligt ved åbningen af projektet i efteråret 2017, hvor overvældende mange virksomheder var repræsenteret samt ved de mange sponsorater til projektet. Ligesom vi ser en solid tilkendegivelse fra lokalbefolkningen ved den store tilslutning til Facebookgruppen med mere en 7.500 medlemmer, som støtter op om at få motorvejen etableret nu,” slutter Bent Hartmann.



## HISTORIER FRA VIRKELIGHEDEN

### JERNKØEN PÅ RUTE 54 STOPPER UDVIKLINGE

”Vi har ca. 50 transporter ind og ud af Næstved hver dag, og de fleste går via Rute 54s jernkø og alle dens udfordringer,” siger Jakob Nørr, direktør i Emerson i Næstved”

”Det er den eksakt samme jernkø mine kollegaer møder, når de skal til og fra arbejde. Ca. 50% af vores ansatte er funktionærer og rigtig mange pendler mere end 50 km for at komme på arbejde. Men det er ikke kilometerne, det er transporttiden, som er afgørende for at fastholde og tiltrække ansatte. Der er kamp om medarbejderne i disse år, og alle faktorer spiller ind i valg af job. Så vi kan tilbyde det mest attraktive jobindhold, men hvis transporten er besværlig, så er hele pakken ikke attraktiv nok,” forklarer Jakob Nørr.

Emerson Marine Solutions er en international virksomhed med hovedkontor i USA. Den har ligget i Næstved siden 1962 og blev placeret ved Næstved Havn, fordi det dengang var en central transportvej. Nu transporteres både rå- og færdigvarer via vejnettet, så virkeligheden er en anden i dag.

”Vi eksporterer ca. 90% af vore produktion, og ofte er det hastesager, da det er utroligt kostbart for vore kunder, at deres skib ligger stille. Den dårlige infrastruktur til og fra Næstved går ud over vores internationale konkurrenceevne,” Siger Jakob Nørr

”Den forældede infrastruktur bremser udviklingen, men medfører også andre kedelige sideeffekter. Et eksempel er de vognmænd, som kører på ruten. De tjener ikke penge på, at bilerne står stille, så de lægger ruten uden-

om køen på rute 54 fx via Haslev og mindre beboelseslandsbyer, som slet ikke er gearet til den tunge trafik. En anden sideeffekt er kollegaernes sikkerhed, som ikke er optimal på et overbelastet vejnet, hvor alle gerne vil frem,” understreger Jakob Nørr.

”Næstved er en attraktiv by med en kommune, en erhvervsforening og Næstved Erhverv, som arbejder for et stærkt erhvervsliv, men uden ordentlig infrastruktur kommer vi ingen vegne. Nye virksomheder vil fravælge at ligge her i byen, og det er skadeligt for alle erhvervsdrivende og byens fremtid. Desuden er en vigtig grundsten for et succesfuldt erhvervsliv, at vi får flere tekniske uddannelsesinstitutioner i Næstved, men også her skal infrastrukturen være tidssvarende,” slutter Jakob Nørr.



Direktør Jakob Nørr  
Emerson

## HISTORIER FRA VIRKELIGHEDEN

### Vi lider under den kritiske grænse: Maks en times kørsel!

Karrebæksminde er Næstveds skønne baghave med strand, natur, idyl, spisesteder og underholdning.

”Vi har hele pakken, og det er ikke svært at sælge stedet og omgivelserne. Det sælger næsten sig selv. Men der er en magisk transportgrænse, der hedder ”ikke mere end en times kørsel”, og det er en udfordring for os,” siger Lone Warburg, Forstander på Smålandshavets Kursus- og Konferencenter i Karrebæksminde, og hun fortsætter: ”Stedet er etableret i begyndelsen af 80’erne. Den gang havde folk en anden holdning til tid. Tid er en meget kritisk knaphedsfaktor nu, og derfor er transporttiden hertil den største udfordring i dag.

”Det er underordnet, om det er erhvervs-kunder til kursus- og konferencedelen, eller om det er private turister. Den ekstra tid man tilbringer på Gedestien og risikoen for kø derude, får kunderne til at genoverveje, og transporttiden er det tunge lod på vægtskålen, når de vælger os fra,” siger Lone Warburg med alvorlig bekymring for Smålandshavets og Karrebæksmindes fremtid, hvis motorvejen ikke kommer nu.

”Vi har omkring 25 % udenlandske feriegæster. Man tænker, at det betyder ikke så meget for deres valg, om vi har en motorvej eller ej, for de kommer måske helt fra Norge eller Tyskland. Men det betyder virkelig noget, når de detailplanlægger deres ferie, hvor de gerne vil lave dagsture til København og

andre steder på Sjælland. Så det er alle vores kundegrupper, der berøres af den manglende motorvej, og det er meget kritisk for os.” understreger Lone Warburg.

”Og det er jo ikke bare Smålandshavet isoleret set. Vi er en del af et lokalsamfund, og hvis det smuldre andre steder pga den manglende motorvej, så får det yderligere konsekvenser for os. Jeg kan i hvert fald se et problem, hvis centrale attraktioner må flytte pga den dårlige infrastruktur. Og det er jo det, som kan blive den yderste konsekvens for nogen virksomheder,” siger Lone Warburg og slutter med, at en god infrastruktur også hænger sammen med at tiltrække og fastholde personale, som ikke lige kommer fra Næstved og Karrebæksminde.





GEDESTI NEJ TAK  
**MOTORVEJ NU**  
RUTE 54 RØNNEDE - NÆSTVED

Næstved  
Erhvervsforening

