

Business Lolland-Falster



31. oktober 2015

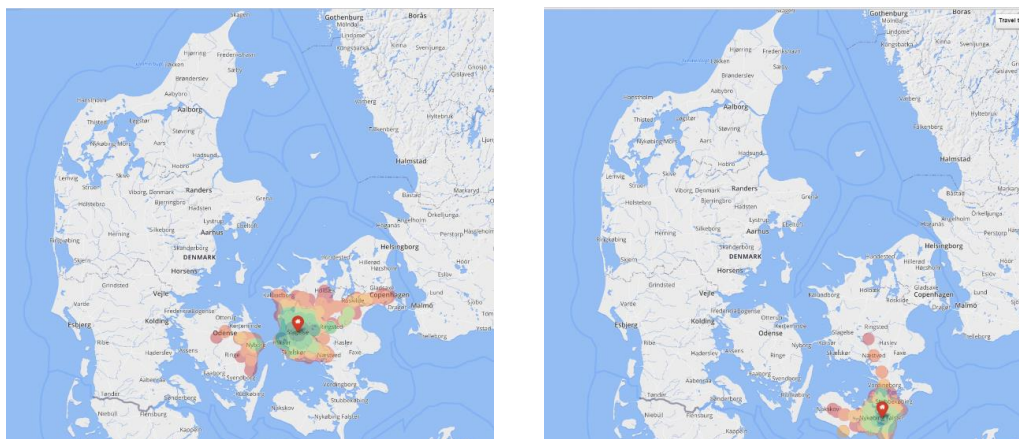
1 Analyse af en dobbeltsporet jernbane til Lolland-Falster

1.1 Pendlingsstrømme

Pendling er en af løsningerne ift. at fremtidssikre de danske yderområderne. Beskæftigelsesmulighederne i yderområderne er begrænsede, og det er derfor vigtigt, at indbyggerne har gode muligheder for at pendle til større byer med flere arbejdspladser. I dag er ca. 80 pct. af de beskæftigede borgere i Lolland Kommune og 73 pct. i Guldborgsund Kommune ansat på en arbejdsplads i kommunen. I alt arbejder kun 15 pct. af de beskæftigede fra Lolland-Falster uden for Lolland-Falster, og kun 2,3 pct.¹ pendler til København.²

I dag tager det ca. 1½ time med toget fra Nykøbing Falster til København, hvilket betyder at pendlerne dagligt bruger mere end 3 timer på transport. Et nyt hurtigtog vil derfor potentielt få stor betydning for pendlingsstrømmene til og fra Lolland-Falster, og være med til at øge andelen af beskæftigede i området. For at beregne et pendlingsscenario med et nyt hurtigtog anvender vi Slagelse som case. Det tager ca. 54 min. fra Slagelse at komme ind til Københavns Hovedbanegård, hvor en ny forbindelse fra Nykøbing Falster vil tage ca. 57 min. De to områder minder om hinanden ift. antallet af indbyggere, uddannelsesniveau mm. Det kan derfor antages, at antallet af pendlere vil komme op på niveau med Slagelse, hvor 4,5 pct. pendler

FIGUR 1
Hvor langt man nå inden for en time med offentlig transport



Kilde: Route360

¹ Guldborgsund Kommune er det 2,7 pct. og 1,5 pct. fra Lollands Kommune

² Frederiksberg indregnes her i København

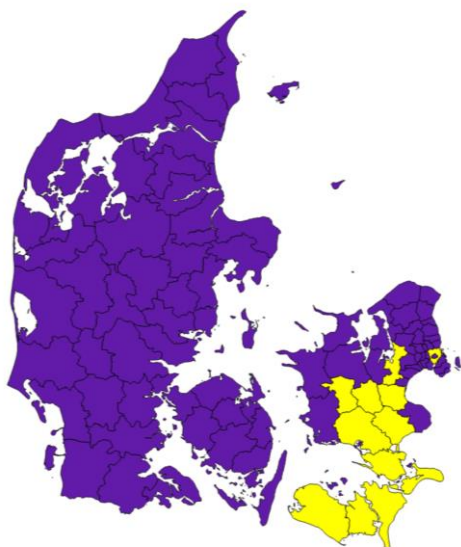
til København. Ligeledes må det forventes at antallet af personer, der finder beskæftigelse andre steder uden for Lolland-Falster vil stige betragteligt som følge af en ny jernbane.

Kun 65 pct. af beboerne i Slagelse arbejder til dagligt i Slagelse. Befolkningen i Slagelse finder således i langt højere grad beskæftigelse uden for lokalområdet. En del af den større mobilitet skyldes formentlig de bedre forbindelser til resten af landet, herunder København. Lolland-Falster er, sammenlignet med Slagelse, forholdsvist isoleret ift. hvor langt man kan nå inden for én time med offentlig transport, jf. figur 1.

Hvor beboerne i Slagelse kan nå store dele af Sjælland inden for én time kan beboerne i Nykøbing Falster ikke nå langt op i Sjælland på én time. Nykøbing Falster er den by med bedst forbindelser, tages der i stedet udgangspunkt i Rødbyhavn, er Vordingborg den eneste by på Sjælland, der inden for én time kan nås med offentlig transport. Bedre offentlig infrastruktur er derfor essentielt for at forbedre beskæftigelsesmulighederne i regionen. Dette underbygges også af beskæftigelsesfrekvensen, som er noget højere i Slagelse (68,4 pct.) ift. både Guldborgsund (66,1 pct.) og især Lolland Kommune (61 pct.). Her er det tydeligt, at Lolland Kommune har en meget lav beskæftigelsesfrekvens, og det er også her pendlingsmulighederne er dårligst.

FIGUR 2

Kommuner der kan nås inden for én time med ny bane



Kilde: Route360 og DAMVAD Analytics

Note: Kortet indikerer hvilke kommuner, der vil kunne nås. Der er ikke restrikeret på, at man skal kunne nå hele kommunen

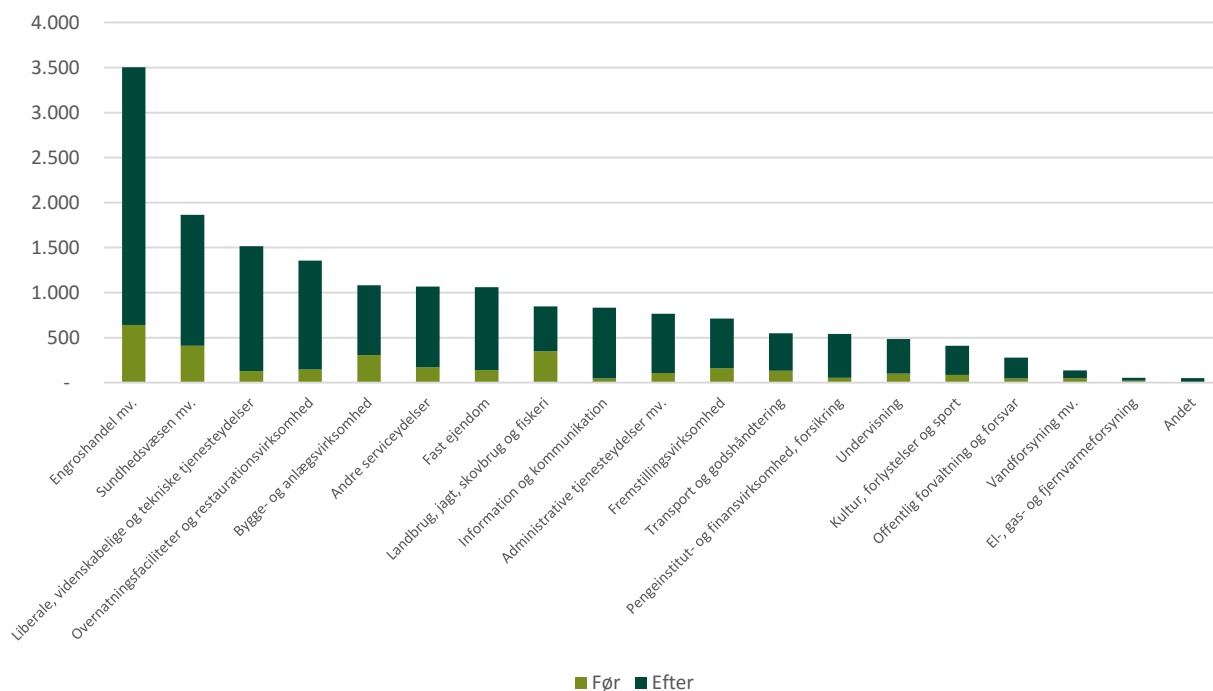
1.2 Virksomheder indenfor én time

En ny jernbane vil betyde, at mulighederne for at pendle til og fra forskellige steder på Sjælland bliver betydeligt bedre, jf. figur 2. Antallet af arbejdssteder, der kan nås inden for en time med offentlig transport stiger kraftigt. Man vil fx fra Nykøbing-Falster kunne nå Sorø, Roskilde, København V og K og antallet af arbejdssteder, med min. én ansat, vil stige fra ca. 3.000 til ca. 14.000 efter jernbanen er bygget, jf. figur 3.

Antallet af mulige arbejdspladser vil således stige betragteligt for indbyggerne på Lolland-Falster. Derved vil hele området potentielt kunne få en forbedret socioøkonomisk udvikling. Jernbanen er planlagt og en del af strækningen er ved at blive bygget, denne analyse viser, at der er stort potentiale for regionen, hvis det besluttes at fortsætte banen helt til Lolland-Falster og derved binde denne region bedre sammen med Sjælland.

FIGUR 3

Antal arbejdssteder der kan nås inden for én time med offentlig transport før og efter ny bane



Kilde: DAMVAD Analytics 2015 på baggrund af data fra Route360, Rejseplanen, Trafikstyrelsen og Statistikbanken
 Note: Kun virksomheder med over én ansat ekskl. ejer.

1.3 Argumenter

- De danske yderområder er afhængige af gode infrastrukturforbindelser for at bremse fraflytningen og øge tilskyndelsen til bosættelse. Bedre pendlingsforhold gør det mere attraktivt at bosætte sig, da udbuddet af potentielle arbejdspladser stiger.
- Nykøbing-Falster og omegn ligger forholdsvis tæt på mange arbejdspladscentre, men grundet de dårlige togforbindelser tager det for lang tid at komme til dem. Kun 3.000 arbejdssteder kan på nuværende tidspunkt nås inden for én times offentlig transport fra Nykøbing-Falster.
- Når den nye jernbane til Ringsted, og videre til København er færdig vil 14.000 arbejdssteder kunne nås inden for én time. Byggeriet er allerede i gang på første del af ruten fra København til Ringsted, men den sidste del af strækningen mangler endeligt at blive igangsat.
- Der er tale om et planlagt byggeri, hvor halvdelen af projektet er i gang med at blive bygget, men hvor resten risikerer at blive udsat på ubestemt tid. Ved at stoppe halvvejs risikerer man at gå glip af de fulde effekter af byggeriet, fordi arbejdsmarkedene på Lolland/Falster og Sydsjælland ikke bindes sammen med Hovedstadsområdet.
- En eventuel udsættelse af byggeriet kan have langsigtede konsekvenser for Lolland-Falster og Sydsjælland og vil kun udsætte omkostningen for staten. Fraflytningen fra Lolland-Falster er allerede i fuld gang, således er antallet af borgere i Guldborgsund og Lolland kommune faldet med 7 pct.³ siden 2008. Når først personer er flyttet fra området reduceres sandsynligheden for, at de flytter tilbage betragteligt.
- En vigtig faktor til at begrænse fraflytning er god infrastruktur, der giver let og hurtig adgang til de mange arbejdspladser, der er i og omkring især København. Her vil den nye jernbane spille en essentiel rolle, da rejsetiden til København vil blive reduceret til under én time. Erfaringsmæssigt er det relativt få, der er villige til at pendle mere end en time. Forbedres infrastrukturen ikke og fraflytning fortsætter, vil det være svært at tiltrække de fraflyttede igen.
- En dobbeltsporet jernbane vil også styrke dynamikken i erhvervslivet, og have en positiv effekt på produktiviteten. Når to geografiske områder bindes bedre sammen opnår virksomheder fordele af den øgede nærhed til underleverandører og konkurrenter såkaldte agglomerationseffekter. Et eksempel er fx bedre muligheder for videndeling og specialisering.

³ Danmarks Statistik, Statistikbanken

Storstrømsbroen

- Et stort anlægsprojekt som Femernbælt kræver ansatte med erfaring fra lignende arbejde. Det må derfor forventes, at en stor del af de ansatte til Femernbælt byggeriet vil blive hentet fra udlandet. En ny Storstrømsbro vil give mulighed for at uddanne arbejdskraft i lokalområdet inden det store byggeri af Femernbælt igangsættes. Således kan der skabes synergier, som sikrer at byggeriet i højere grad vil skabe beskæftigelse på Lolland-Falster og Sydsjælland - områder der har højere ledighed end i resten af landet.
- En række virksomheder i lokalområdet har investeret store beløb i kompetencer og materiel for kunne være med til at bygge den nye Femernbælt forbindelse. Det at tidsplanen for byggeriet bliver skubbet længere og længere har store konsekvenser for virksomhederne. Her vil en ny Storstrømsbro kunne realisere nogle af virksomhedernes investeringer.
- En ny Storstrømsbro skal under alle omstændigheder bygges, i forbindelse Femernbælt-Tunnelen, og derfor giver det god samfundsøkonomisk mening at bygge den inden Femern projektet påbegyndes. Påbegyndes begge byggerier samtidigt i et meget afgrænset geografisk område, vil der være stor risiko for, at der opstår flaskehalsproblemer på arbejdsmarkedet. Det øger udgifterne til byggeriet og giver en lavere langsigtet beskæftigelseseffekt i området. Påbegyndes Storstrømsbroen allerede nu, vil det give en beskæftigelseseffekt over en længere årrække.
- Bygges der ikke en ny bro vil det kræve store vedligeholdelsesudgifter at forlænge levetiden af den gamle bro i få år- anslået til 3-400 mio. kr. Dette skal sættes i forhold til en estimeret udgift på 4,2 mia. kr. for en ny bro. En udsættelse vil således kunne få de samlede udgifter til broen til at stige, da den gamle bro skal vedligeholdes i den periode byggeriet blive forsinket.