

## Næstved Erhvervsforening og Næstved Erhvervsforetræde for Transport-, Bygnings- og Boligudvalget d. 1. februar kl. 10.30

### Delegationens deltagere

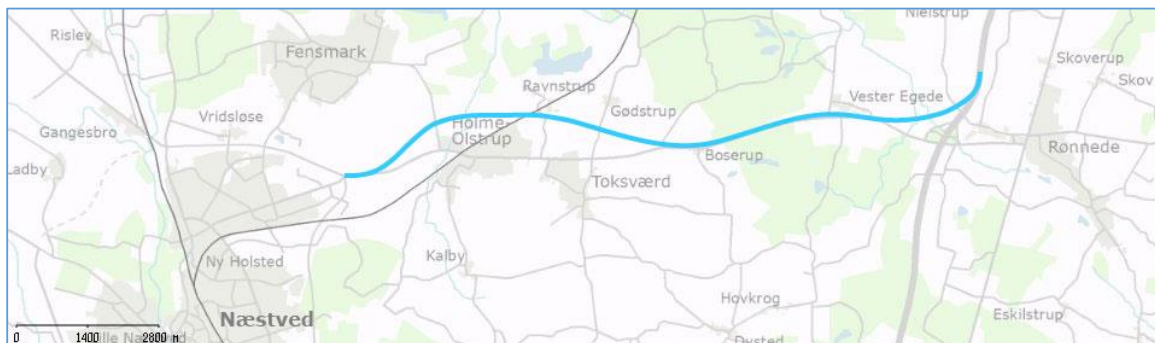
- Formand for Næstved Erhvervsforening, direktør T2 Management, Torben Johansen
- Direktør, ROPOX, Tommy Jensen
- Finansdirektør, Norden, Ardagh Glass Holmegaard, Kim Holmberg
- General Manager Damcos A/S, Emerson Automation Solutions, Jakob Nørr

### Besøgets formål

Delegationen ønsker dialog med TRU om nødvendigheden af at etablere en motorvejsforbindelse imellem Næstved og Sydmotorvejen.

VVM'en er afsluttet, rutevalget er fastlagt, den første del af finansieringen er øremærket, men restfinansieringen mangler, og vi oplever gang på gang, at vi bliver nedprioriteret, glemt og sendt bagerst i køen.

Vores erhvervsstruktur er præget af små- og mellemstore virksomheder. Vi mangler de meget store virksomheder og landskendte erhvervsfolk, som vi kan se er med til at trække infrastrukturinvesteringer til andre dele af landet. I vores område er vi gode til at stå sammen, men vi finder det meget frustrerende, at vi har så svært ved at få opmærksomhed på nødvendigheden af motorvejen til Næstved.



*Den vedtagne motorvejslinjeføring (Linjeføring A) fra Sydmotorvejen til Næstved*

### En flaskehals for væksten i Sydsjælland

I Næstved Kommune bor 83.000 personer. Næstved by er med sine 43.000 indbyggere Danmarks 15. største by. Vi er hovedstaden på Sydsjælland, og den største by i Danmark, som ikke er forbundet til omverdenen med en motorvej.

Fraværet af en motorvejsforbindelse er til daglig gene for os virksomheder i Næstved, vores kunder og medarbejdere.

Den nuværende landevej – rute 54 - mellem Næstved by og Sydmotorvejen er en af Danmarks allermest belastede hovedveje.

Den daglige pendler og erhvervstrafik belastes i højsæsonen yderligere af, at forlystelsesparken BonBon Land med 350.000 årlige besøgende ligger på vejen. Det samme gør Næstved Storcenter, som pt har 5 mio årlige besøgende og står foran en udvidelse på yderligere 30.000m<sup>2</sup> butikker. I 2019 åbner det kunsthistoriske oplevelsesmuseum "Det Ny Holmegaard" ligeledes på strækningen. Her ventes i de indledende år 100.000 årlige besøgende.

Fraværet af motorvejsforbindelsen lægger et låg på virksomhedernes muligheder for at omsætte væksten til arbejdspladser.

Hovedparten af Næstveds 20.000 private arbejdspladser ligger inden for handel, bygge-anlæg og produktion.

- De handlende mangler en motorvej, så hele Sydsjælland fortsat kan komme til Næstved og handle og holde liv i de mange arbejdspladser.
- Bygge-anlægsvirksomhederne mangler en motorvej, så de ikke skal spille mange årsværk på at sidde i kø på Gedestien, når de skal ud at bygge på resten af Sjælland og i hovedstaden.
- Vores store industrivirksomheder genererer meget trafik og er afhængige af opdateret infrastruktur, hvis de skal bevare deres konkurrencekraft

## **Besparelse for pendlere og virksomheder**

Hver dag pendler 16.000 mennesker ud af Næstved kommune, mens 8.000 pendler ind.

Trafikberegninger viser, at den linjeføring, som er blevet vedtaget, vil medføre 1.164 trafikantbesparelser i timer pr. hverdagsdøgn i 2025. Det svarer til, at pendlere på strækningen til sammen vil spare 75.472 timer om året med en motorvej i stedet for den utidssvarende landevej.

## **Hver dag taber vi alle penge**

Det er ikke kun virksomheder og borgere i Sydsjælland, der lider under fraværet af motorvejen. Hver dag taber Danmark penge på ikke at bygge den motorvej.

Projektet har en positiv nutidsværdi og en intern rente på 3,9%. Derudover viser beregninger fra AE-rådet, at en færdigbygget motorvej Næstved - Rønnede giver en årlig BNP-vækst i Danmark på 61 mio kr.

Det forventes, at den nye motorvej vil bidrage med, at der i 2025 vil køre 17.000-20.000 biler på den nye motorvej.

"Gedestien – Rute 54" fra Næstved til Sydmotorvejen er i dag overbelastet med tung trafik, køer og ulykker.

## **Vi har selv investeret**

Der er bygget nye omfartsveje omkring Næstved i de seneste år i et godt samarbejde mellem stat, virksomheder og kommune. Vejdirektoratet har betalt den nordlige omfartsvej, mens virksomhederne i

Næstved, via dækningsafgift øremærket til omfartsvejene, har betalt Ring Øst og den nyligt åbnede Ring Syd. Nu må staten følge trop og sikre, at vores egen opgradering af infrastrukturen ikke tabes på gulvet og sikres videre forbindelse til Sydmotorvejen.

## **Mange arbejdspladser på spil - Det betyder det for os virksomheder:**

### **Tommy Jensen, direktør og ejer, ROPOX:**

*"ROPOX eksporterer over 75% af vores produkter til 27 forskellige lande. Vi arbejder inden for området velfærdsteknologiske løsninger inden for sundhed og ældrepleje. Det drejer sig primært om baderum- og køkkenkoncepter til personer med nedsat funktionsevne med stor fokus på den ældre del af befolkningen. Et område, hvor Danmark udmærker sig og påberåber sig at være førende bl.a. i form af virksomheder som vores, hvor fokus er på den demografiske medfølgende mangel på "varme hænder" i ældreplejen.*

*Som producerende og især eksporterende virksomhed er ROPOX fuldstændig afhængig af en god infrastruktur. Det gælder nem adgang til og fra lufthavne, nem adgang for transporter og ikke mindst nem adgang til arbejdskraft / tiltrækning af arbejdskraft.*

*Vi konkurrerer dagligt med udlandet, hvor vi er dybt afhængige af dygtige medarbejdere. Hvis området her bliver udkants-Danmark, så vil vi ikke som virksomhed kunne fortsætte med produktion i Danmark på den lange bane. Den skal outsources, alternativt flytte produktionen til lavtlønsområder. At tænke sig at flytte produktionen til andre steder i Danmark, hvor infrastrukturen er betydelig bedre, giver ingen mening, da investeringerne vil være alt for høje.*

*Hvorfor ligger vi så i Næstved? Som så mange andre gode historier, blev virksomheden grundlagt af et par ildsjæle, som byggede virksomheden op her. Men, men, men*

**VI I ROPOX ER DYBT AFHÆNGIGE AF EN GOD INFRASTRUKTUR, ISÆR MED HENSYN TIL TILTRÆKNING AF KVALIFICERET ARBEJDSKRAFT.**

### **Finansdirektør, Norden, Ardagh Glass Holmegaard, Kim Holmbjerg**

*Ardagh producerer og sælger over 800 mio glasemballager i 2018 (rekord) – Dagligt ankommer 90 lastbiler til fabrikken (60 afhenter glasemballager til vores kunder, 30 ankommer med råvarer mm). Det betyder, at der er 180 lastbiler på vejene dagligt til og fra fabrikken - dvs. ca. hver 3. minut er der en lastbil på vejene til og fra Ardagh. Langt de fleste transporter sker via vej 54 (Gedestien). Grundet vejforholdene og øget tidsforbrug er vores omkostninger til logistik unødigt høj, idet vores kunder forventer at modtage leverance indenfor en kort slot tid (15-20 minut).*

*Ardagh har netop afsluttet en stor investering på mere 160 mio kr, og samtidigt øget kapaciteten, med en klar forventning om, at motorvejs-forbindelsen blev etableret (dette var en del af business casen for investeringen fra vores moderkoncern). Som dansk afdeling af en international koncern er det en daglig kamp at sikre, at koncernens investeringer flyder vores vej, og det er en klar skuffelse for os, at motorvejen ikke er begyndt at blive anlagt for længst. Hvis ikke infrastrukturen opgraderes forringes vores business-case, og når investeringerne stopper, betyder det afvikling af vores 320 arbejdspladser i Holmegaard, Næstved.*

*Vores 320 ansatte benytter for en stor dels vedkommende rute 54 til og fra arbejde og er dagligt generet af lang rejsetid.*

*Planerne om at etablere "Det Ny Holmegaard" (kunstindustri museum) er nu så langt, at det bliver realiseret i 2019 – dette vil betyde ca. 80-100.000 besøgende årligt, og derved skabe en yderligere belastning af rute 54.*

### **General Manager Damcos A/S, Emerson Automation Solutions, Jakob Nørr**

*Damcos A/S er en del af den amerikanske koncern Emerson og har ligget i Næstved i mere end 50 år. Vi producerer ventilstyrings-anlæg til marineindustrien, og 95% af vores produktion eksporteres. Det betyder, at vi dagligt har 25-30 lastbiler, der kører til og fra matriklen, og det er et økonomisk problem, at lastbilerne skal spille tiden med at sidde i kø på den overtrafikerede landevej, der går mellem Næstved og Rønnede, både når de skal levere råvarer til os, og når de skal transportere de færdige varer ud i verden.*

*Vi omsætter for 300 mio kr årligt og har små 200 medarbejdere, hvoraf en stor del pendler til Næstved. Også her er den trafikale situation en hæmsko for os – det tager simpelthen for lang tid at komme frem og tilbage på arbejde, og vi kan se, at det er en barriere, hver gang vi rekrutterer nye medarbejdere, at tilkørselsforholdene er så dårlige.*

*Jeg kan være bekymret for virksomhedens fremtid – ikke pga. markedssituationen, for der står vi stærkt – men pga. den dårlige infrastruktur, som gør mine muligheder mindre for at overbevise Emerson om at blive ved med at investere i Danmark og drive virksomhed her. Og Emerson er ellers ikke overhovedet tilbageholdende med at investere, og særligt ikke i Europa. De har eksempelvis netop investeret stort i en ny fabrik i Göteborg.*