

Til Folketingets Transportudvalg

København den 19. januar 2026

Vedrørende en evt. motorvej Næstved-Slagelse-Kalundborg

Opsummering: En sådan motorvej til godt 11 milliarder kr. er overflødig, ekstremt støjende, arealkrævende, konverterer store arealer med frugtbar agerjord til grimme trøstesløse asfalt- og betonmiljøer, miljøskadelig og klimabelastende, Den vil være et ødelæggende indgreb i landskabet og forringe og udsulte de mindre bysamfunds trivsel, butikker og aktiviteter.

At bygge en motorvej vil være et stort misbrug af samfundets midler og være en meningsløs belastning. Der er så lille trafik - selv i spidstimen - at det vil være uden fornuft. Trafikken i myldretiden er tilmed primært personbiler med i gennemsnit kun 1,05 person pr. bil. En motorvej vil primært gøre det hurtigere for fritidskørslen. Der er ingen samfundsnytte ved at de kommer lidt hurtigere frem. Biltrafikken beregnes at stige med 40-80%. Tværforbindelsen er af konsulentfirmaet Impact Economics forudsat anlagt med en hastighedsgrænse på 130 km/t. Det vil være uforsvarligt på en vej med 18 tilslutningssanlæg. Cykling, gang og brug af kollektiv transport vil blive kraftigt reduceret.

Baggrund

En kreds af politikere og erhvervsfolk ønsker, at staten skal betale et beløb på ca. 11 milliarder til en motorvej på nævnte strækning. For at fremme dette ønske har man købt en rapport af konsulentfirmaet Impact Economics. Rapporten "Samfundsøkonomisk analyse af Tværforbindelsen" vil vi her kommentere. Vi vil samtidig kommentere nedenstående lovprisning af projektet.

<https://dagsorden.regionsjaelland.dk/vis/pdf/bilag/871d63e9-8980-4431-b8d0-7d341bef26f3/?redirectDirectlyToPdf=false>

En af de meget aktive lobbyister er Rasmus Horn Langhoff (S), der på sin facebookside efter en busudflugt til lokale lobbyister med andre medlemmer af Transportudvalget kom med denne lovprisning af motorvejsprojektet.

"Folketingets Transportudvalg besøgte Kalundborg, Slagelse og Næstved kommuner 🌞

Mandagen var i tværmotorvejens tegn. Her var vi i Folketingets Transportudvalg taget til Vestsjælland, for at drøfte behovet og potentialet for en motorvej fra Kalundborg-Slagelse-Næstved med lokale kommunalpolitikere, virksomheder og uddannelsesinstitutioner.

Og konklusionen er da også klar: Sjælland har brug for gode forbindelser og jævnfør beregningerne på den samfundsøkonomiske gevinst ved tværmotorvejen, så har Danmark slet ikke råd til, at lade være med at bygge denne motorvej.

En sjællandsk tværmotorvej vil spare tid, penge, brændstof og uheld. Styrke forholdene for pendlere, tiltrække arbejdskraft, fastholde og tiltrække virksomheder og gøre livet lettere for studerende. Og så vil det skabe en trafiksikker og tryk forbindelse, som i sidste ende vil redde menneskeliv.

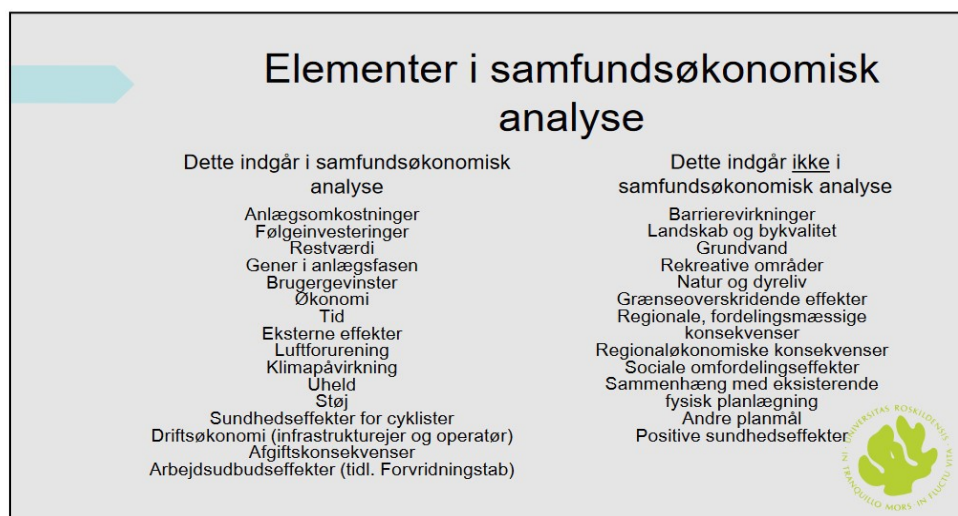
Tag for mange spændende samtaler i dag. Det har givet ekstra blod på tanden i vores videre arbejde for at sikre gode forbindelser - også på Sjælland ❤️

Ps. og på turen nåede vi også et smut igennem det smukke Bjergsted, til en snak om lokale ønsker til Kalundborgmotorvejens linjeføring.

Venligst

Rasmus Horn Langhoff. Formand for Folketingets Transportudvalg”

Først vil vi omtale hvad en sådan samfundsøkonomisk analyse medtager og ikke medtager.



Som det fremgår af skemaet ovenfor er der i højre spalte mange vigtige faktorer, som ikke indgår i sådanne analyser. Det er faktorer, som ellers er af afgørende betydning for samfundet og de direkte berørte borgere,

Som altid afhænger et analyseresultat tillige af, hvilke forudsætninger, der er indbygget i analysen. En afgørende forudsætning i analysen er, at mere og mere biltrafik er godt og at sparet rejsetid skal vægtes meget højt. Faktisk så højt, at det er den mest afgørende faktor i beregningerne.

Trafikmængden fremskrives 50 år frem i tiden og der sættes stigende kronebeløb på hver forventet sparet time i de 50 år. Disse beløb er ikke rigtige penge, men fiktive beløb (luftpenge), som man end ikke kan købe en is for. De eneste rigtige penge motorvejsprojektet kan kaste af sig er de større afgifter på benzin og diesel, der kommer ind fordi energiforbruget stiger voldsomt ved kørsel med op til 130 km/t. Dette ekstra energiforbrug og CO2-udslip modarbejder tiltag for at opfylde vore klimamål. Elbiler bidrager ikke til indtægterne ved kørsel.

Tidsgevinster er den vigtigste begrundelse for en motorvej

Impact Economics beskriver det sådan: ”Tidsgevinsterne er den primære samfundsøkonomiske gevinst ved Tværforbindelsen. Selvom højere hastigheder også har negative konsekvenser i form af bl.a. flere uheld, opvejes det i den samfundsøkonomiske analyse af tidsgevinsten.

Det er derfor nødvendigt for den samfundsøkonomiske rentabilitet, som det også fremgår af følsomhedsanalyserne, at motorvejen anlægges til en hastighed på 130 km/t. Derudover påvirkes tidsgevinsterne af mulighederne for at køre på og af motorvejen, der hvor trafikanterne har behov for det. Flere til- og fra kør-

selsanlæg medfører derved færre omveje og større tidsgevinster. Det skal dog afvejes mod omkostningerne ved at anlægge til- og frakørselsanlæg”.

Her de timepriser der anvendes. Timeprisen, der som nævnt er fiktiv, opreguleres år for år.

Bemærk i tabellen nedenfor kolonnen ”andet”, der dækker over fritid-og ærindekørsel. For den kørsel anvendes samme takst som for pendlerkørsel. Taksten for ”forsinkelsestid” anvendes for kørsel, hvor man ikke kan køre med højest tilladte hastighed. Taksterne er for voksne, men også børn under 18 år medregnes - dog til halv takst. Også sovende spædbørn.

Takst pr. time for rejsende i personbiler 2025.

	Bolig/arbejde	Erhverv	Andet	Vægtet gennemsnit
Rejsende i personbil				
Køretid	124	511	124	152
Forsinkelsestid	187	766	187	227

<https://www.man.dtu.dk/-/media/institutter/management/scientific-advice/teresa/samfundsokonomiske-notater/transportoekonomiske-enhedspriser-2-2.xls>

Nedenfor er udregningen vedr. en tværmotorvej fra Impact Economics (IE). Posten ”Trafikanter” dækker over tidsbesparelsen. Som det fremgår af næste graf fra IE tilfalder tidsgevinsten for størstedelens vedkommende fritidstrafikken. Tidsgevinsten på 50 år sættes til 10,1 milliard.

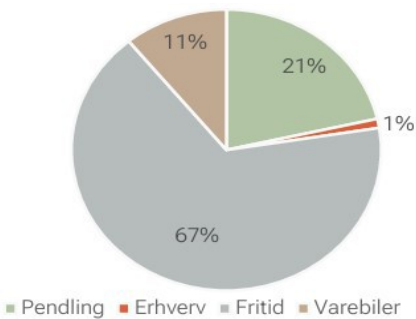
For at få forøget tidsgevinsten bygger rapporten som nævnt på en hastighedsgrænse på 130 km/t. Hvis hastigheden sættes lavere reduceres ”gevinsten” kraftigt og argumentationen for motorvejen smuldrer yderligere. Der til kommer som nævnt at en masse forhold ikke indgår i beregningerne.

Det fremgår iøvrigt ikke af rapporten, hvordan trafikken er sammensat af helt lokale ture, mellemlange ture og gennemgående ture.

Oplysninger indhentet fra Vejdirektoratet viser, at der især er rigtig mange lokale og relativt korte ture og få gennemgående ture. Det er svært at tro, at en stor del af de kortere ture kan overføres til en motorvej med en hastighedsgrænse på 130km/t uden stor omvejskørsel.

Tabel 3. Samfundsøkonomiske effekter, nutidsværdi i 2025, mia. kr.

	Lav CO ₂ -pris	Høj CO ₂ -pris
Det offentlige	-8,3	-8,3
Trafikanter	10,1	10,1
Andre effekter	-0,4	-1,0
I alt	1,4	0,9
Intern rente	3,6%	3,5%



Det virker i øvrigt færdselssikkerhedsmæssigt uforvarligt med en så høj hastighedsgrænse som 130km/t i lyset af, at IE – påtænker omkring 18 tilslutningsanlæg (fuldt/halvt).

Se her på kortet forslag til placering af de 18 tilslutningsanlæg.

Figur 1. Kort over ændringer i trafik (antal køretøjer) i 2035 som følge af etablering af Tværforbindingen
Korridor refererer til summen af trafik på landevejen og Tværforbindingen.



Ikke behov for en motorvej.

Som man kan se af denne graf fra Vejdirektoratet er hele strækningen fra Næstved til Kalundborg markeret med grøn farve, der betyder lav belastningsgrad. Det er derfor meningsløst at bygge en stor dyr og miljødelæggende motorvej. Hvis der måtte være enkelte steder med problemer kan man løse dem med kendte vejtekniske løsninger.



Belastningsgrad

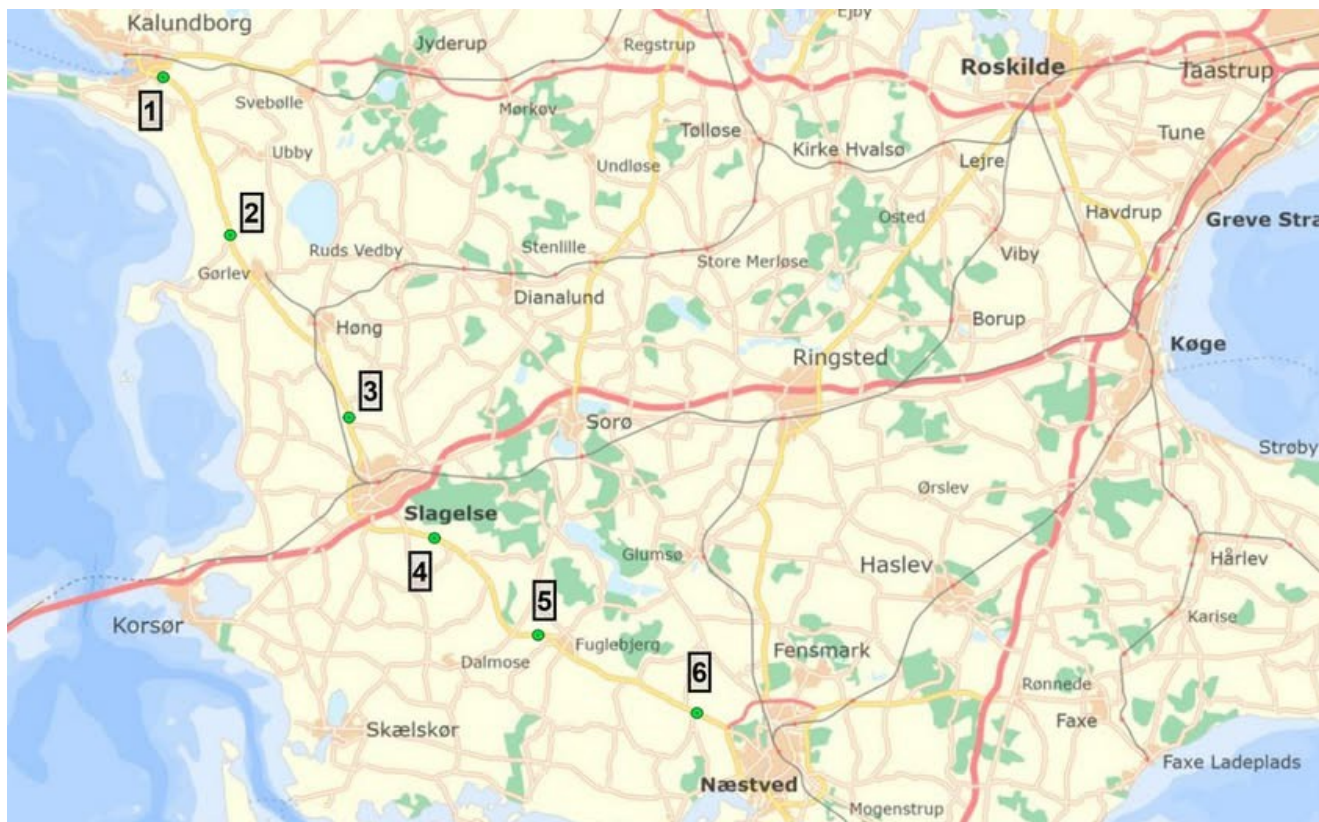
- Kritisk (belastningsgrad > 95 pct. i 100. største time)
- Stor (belastningsgrad på 80-95 pct. i 100. største time)
- Moderat (belastningsgrad på 70-80 pct. i 100. største time)
- Lav (belastningsgrad under 70 pct i 100. største time)

Kilde: <https://api.vejdirektoratet.dk/.../kort-23...>

Rapporten fra Impact Economics indeholder ingen oplysninger om antallet af køretøjer på strækningen.

Derfor har vi anmodet Vejdirektoratet om time for time trafiktal nogle typiske steder udvalgt af Vejdirektoratet. Vejdirektoratet har fremsendt trafiktal fra en uge i september 2025 fra de 6 steder, som er angivet på dette kort.

Det bemærkes, at der ifølge Transportvaneundersøgelsen i gennemsnit kun er 1,05 person pr. bil i myldretiden.



Trafiktallene for myldretidstrafikken ved de 6 tællesteder er - ifølge Vejdirektoratet sådan;

Målepunkt nr. 1. Spidstime morgen. Tilsammen begge retninger: 1285 køretøjer. Eftermiddag: 1428 køretøjer

Nr. 2. Spidstime morgen. Tilsammen begge retninger: 1296 køretøjer. Eftermiddag: 1296.

Nr. 3. Spidstime morgen. Tilsammen begge retninger: 1377 køretøjer. Eftermiddag: 1656.

Nr. 4. Spidstime morgen. Tilsammen begge retninger: 1340 køretøjer. Eftermiddag: 1435.

Nr. 5. Spidstime morgen. Tilsammen begge retninger: 1249 køretøjer. Eftermiddag: 1310.

Nr. 6. Spidstime morgen. Tilsammen begge retninger: 1225 køretøjer, Eftermiddag: 1294.

Denne trafikbelastning er så lille, at der er rigeligt med kapacitet på vejen. Det vil være meningsløst at bygge en motorvej. En 4 sporet motorvej har en spidstimekapacitet på 8.000 køretøjer – altså tilsammen begge retninger. Nedenfor er tal for trafikken time for time døgnet rundt.

Her time for time tal for trafikken fra 2 typiske tællesteder. Hastighedskurverne viser næsten ingen forskel i hastigheden døgnet rundt.

Her f.eks. trafiktal og hastigheder fra tællested nr. 2 og 5

Tællested nr. 2								Tællested nr. 5							
		Hverdage (pr.døgn)		Lørdage (pr.døgn)		Søndage (pr.døgn)				Hverdage (pr.døgn)		Lørdage (pr.døgn)		Søndage (pr.døgn)	
Time	Tidsinterval	Antal	Gns.h	Antal	Gns.h	Antal	Gns.h	Tidsinterval	Antal	Gns.h	Antal	Gns.h	Antal	Gns.h	
0-1	00:00 - 01:00	35	86,0	61	86,7	82	84,9	00:00 - 01:00	46	84,9	100	83,0	128	82,9	
1-2	01:00 - 02:00	15	86,2	40	85,0	51	85,3	01:00 - 02:00	29	85,8	50	84,7	75	82,8	
2-3	02:00 - 03:00	13	87,1	25	85,9	31	88,1	02:00 - 03:00	31	85,2	34	85,9	55	85,5	
3-4	03:00 - 04:00	30	89,1	24	90,0	20	88,6	03:00 - 04:00	51	86,1	35	87,2	37	87,1	
4-5	04:00 - 05:00	163	86,7	30	87,1	20	85,4	04:00 - 05:00	149	85,6	41	86,4	31	86,2	
5-6	05:00 - 06:00	1079	77,1	121	87,4	76	86,7	05:00 - 06:00	454	81,5	81	85,3	53	84,7	
6-7	06:00 - 07:00	1110	71,2	193	83,8	132	85,0	06:00 - 07:00	880	78,9	173	83,3	130	84,0	
7-8	07:00 - 08:00	1126	76,3	197	82,5	153	83,7	07:00 - 08:00	1249	77,8	297	81,9	178	83,6	
8-9	08:00 - 09:00	659	77,7	294	81,0	188	81,6	08:00 - 09:00	800	78,7	494	80,7	302	82,1	
9-10	09:00 - 10:00	506	77,9	407	80,3	339	80,2	09:00 - 10:00	649	78,9	739	79,7	526	80,3	
10-11	10:00 - 11:00	503	78,0	494	79,2	433	79,7	10:00 - 11:00	640	78,7	825	78,6	667	79,2	
11-12	11:00 - 12:00	557	78,0	531	79,2	462	79,8	11:00 - 12:00	674	78,5	844	79,4	765	79,1	
12-13	12:00 - 13:00	637	77,9	546	79,4	498	79,8	12:00 - 13:00	767	78,4	779	79,5	797	78,7	
13-14	13:00 - 14:00	793	77,7	511	79,0	524	79,7	13:00 - 14:00	847	78,4	721	79,7	768	79,0	
14-15	14:00 - 15:00	1177	77,3	529	79,8	564	80,0	14:00 - 15:00	1102	78,0	711	80,0	781	79,4	
15-16	15:00 - 16:00	1296	75,6	484	80,4	508	80,6	15:00 - 16:00	1310	78,2	665	80,0	796	79,6	
16-17	16:00 - 17:00	923	77,9	432	80,5	449	80,7	16:00 - 17:00	1051	78,6	648	79,8	757	79,8	
17-18	17:00 - 18:00	598	79,8	388	81,2	386	81,3	17:00 - 18:00	693	79,9	608	80,3	673	80,1	
18-19	18:00 - 19:00	460	80,5	314	81,6	336	81,6	18:00 - 19:00	476	80,9	468	80,4	553	79,9	
19-20	19:00 - 20:00	280	81,1	251	81,9	274	81,6	19:00 - 20:00	342	80,7	369	80,1	470	80,2	
20-21	20:00 - 21:00	221	81,4	224	80,4	238	81,8	20:00 - 21:00	284	80,2	371	79,3	378	79,3	
21-22	21:00 - 22:00	185	82,4	180	81,4	182	83,1	21:00 - 22:00	224	81,4	301	79,4	239	81,3	
22-23	22:00 - 23:00	168	83,7	171	81,8	123	83,4	22:00 - 23:00	163	82,1	245	80,5	130	82,8	
23-24	23:00 - 24:00	119	84,7	144	84,2	81	86,3	23:00 - 24:00	116	82,9	188	81,3	94	84,0	
Totaler		12.594	77,5	6.589	80,8	6.147	81,1	Totaler	13.029	79,1	9.785	80,1	9.379	80,1	

Gennemsnitshastighed per time (syd for Ågerup)

Gennemsnitshastighed per time (vest for Fuglebjerg)

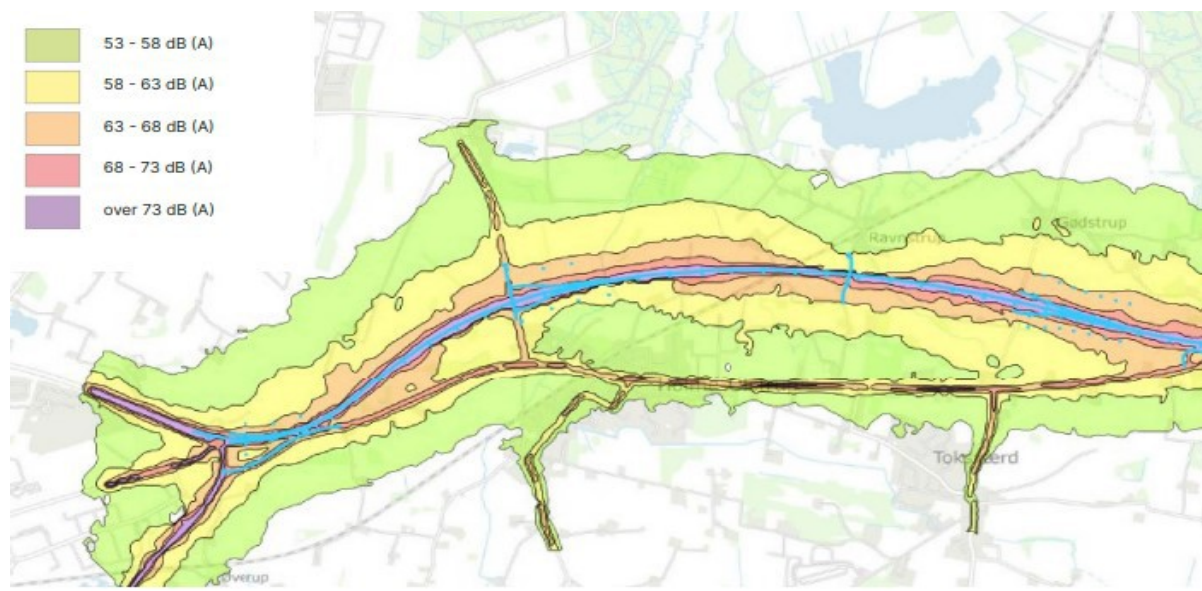
Andre effekter

Rapporten indeholder ingen oplysninger, støjkort eller lignende, der oplyser om omfanget af den forventede støjbelastning fra en motorvej med en hastighedsgrænse på 130 km/t.

Man prissætter kun støjen fra motorvejen i 50 år med hastighedsgrænse på 130 km/t til et beskedent beløb på 340 millioner kr. Folk skal bare affinde sig med støjen.

I mangel af oplysninger fra konsulentfirmaet må vi derfor henvise til rapport fra Vejdirektoratet vedrørende en planlagt motorvej fra Næstved til Rønnede med samme hastighedsgrænse på 130 Km/t.

Som det fremgår af dette støjkort forventes en meget kraftig støjbelastning. Det bemærkes, at WHO anbefaler en støjgrænse på 53 dB (A)



Kilde: https://www.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2025-09/N%C3%A6stved-R%C3%B8nnede_sammenfattende-rapport_wcag.pdf

De ekstra trafikulykker, som motorvejen med høj hastighed og ”trafikspring” medfører er sat til et meget beskedent beløb. Det samme gælder den øgede luftforurening.

Impact Economics har kun medtaget klimaeffekt ved kørsel, men ikke de store CO₂ belastninger ved de omfattende anlægsarbejder. Det er en yderst alvorlig udeladelse, som yderligere undergraver analysen.

4.4 Andre effekter

Endelig udgør andre effekter en samlet omkostning på 0,4 mia. kr. i nutidsværdi ved en lav CO₂-pris og 1,0 mia. kr. ved en høj CO₂-pris, jf. tabel 7. De andre effekter består af et øget antal uheld som følge af flere ture til en samlet omkostning på 430 mio. kr. i nutidsværdi. Der vil også være øgede støjgener med en samlet omkostning på 340 mio. kr. i nutidsværdi. De flere ture medfører også lidt højere luftforurening til en samlet værdi på 20 mio. kr. i nutidsværdi. Et øget antal ture på vej vil også medføre et øget CO₂-udslip. Det har en samlet omkostning på 310 mio. kr. ved en lav CO₂-pris og 830 mio. kr. ved en høj CO₂-pris.

Endelig vil etableringen af Tværforbindelsen også medføre et større arbejdsudbud. Det har en samlet gevinst på 660 mio. kr. i nutidsværdi.

Tabel 7. Andre samfundsøkonomiske effekter, nutidsværdi i 2025, mio. kr.

	Lav CO ₂ -pris	Høj CO ₂ -pris
Uheld	-430	-430
Støj	-340	-340
Luftforurening ¹	-20	-20
Klima (CO ₂) ²	-310	-830
Arbejdsudbud	660	660
I alt, mio. kr.	-440	-960
I alt, mia. kr.	-0,4	-1,0

Kilde: Impact Economics.

Note: ¹ Luftforurening dækker over SO₂, NO_x, HC, CO om partikler (PM_{2.5}), og er opgjort for både land og by.

Note: ² Klima er inkluderet ud over CO₂ også CH₄ og N₂O.

Som det fremgår af skemaet på side 2 er der mange belastninger/påvirkninger ved en motorvej, som ikke er prissat.

Impact Economics skriver kun: ”Som det er standard, når Vejdirektoratet udarbejder samfundsøkonomiske analyser, er der i denne analyse ikke medtaget effekter som følge af tab af naturværdier, påvirkning af rekreative områder, barriereeffekter i byer eller betydning for lokalisering af boliger og arbejdspladser. De ikke værdisatte effekter vil medføre et lavere samfundsøkonomisk afkast, hvis de blev regnet med.”

Impact Economics erkender, at motorvejen også vil give flere trafikulykker, mere støj, mere luftforurening og højere CO₂-udslip:

Impact Economics: ”Trafikanterne får størstedelen af gevinsterne, især i form af kortere rejsetid til en samlet værdi af 11,4 mia. kr. Hovedparten af omkostningerne tilfalder det offentlige, herunder anlægsomkostninger på godt 11 milliarder kroner.” ”Tværforbindelsen øger mobiliteten og får flere til at rejse. Det medfører et øget arbejdsudbud, men også flere uheld, mere støj og et højere CO₂-udslip. Samlet set bidrager disse effekter med en samfundsøkonomisk omkostning på 0,4 – 1 mia. kr. afhængig af CO₂-prisen”.

Impact Economics erkender, at motorvejen udover meget mere biltrafik kraftigt vil reducere den bæredygtige transport: gang, cykel og kollektiv transport:

3.2 Stigning i personture med bil

Etableringen af Tværforbindelsen medfører en øget mobilitet. Det viser sig ved, at antallet af personture stiger med 4.100 ture pr. hverdagsdøgn, jf. tabel 1. Personturene i bil stiger med 10.500 ture pr. hverdagsdøgn, mens der kommer færre ture med kollektiv trafik, cykel og gang.

Tabel 1. Ændring i personture pr. hverdagsdøgn, 2035

	Ændring
Person- og varebil	10.500
Kollektiv trafik	-2.600
Cykel	-2.200
Gang	-1.600
Ture i alt	4.100

Kilde: Impact Economics.

Note: Personture med bil dækker over både personbil og varebil.

To tredjedele af stigningen i personture med person- og varebil er fritidsture (67%), mens pendlerture udgør 21% og ture med varebiler udgør 11%. Erhvervsture i personbil udgør 1%.

Statslige vejinvesteringer. Samfundsøkonomiske beregninger og lobbyarbejde

Danmark har et ekstremt udbygget statsligt vejsystem. Både et stort motorvejsnet og et hovedvejsnet af høj kvalitet. Vi har f.eks. 4 gange så mange km. motorvej som UK i forhold til befolkningstal. Også flere end Tyskland i forhold til befolkningstal.

Staten betaler alle udgifter for anlæg og vedligeholdelse af motorveje og andre store vejanlæg. Den statslige betaling betyder, at staten betaler alle anlægs- og driftsudgifter. Dette system lægger op til massive vejkrav fra lobbyinteresser. Man kan bare kræve ind og sætte fuld fart på lobbyarbejdet.

Det er derimod regionerne og kommunerne, der står for støtte til den offentlige transport, bortset fra de store jernbaner. Regionerne modtager en sum fra staten til aktiviteter, men det betyder et konstant pres for besparelser, som ofte går ud over bustrafikken. De massive forringelser af især bustrafikken og de voldsomme takstforhøjelser for al kollektiv transport de seneste årtier taler deres tydelige sprog om prioriteringen på transportområdet.

De såkaldte samfundsøkonomiske analyser bruges ofte som brækstang for motorvejsprojekter. Lobbygrupper hyrer en stribe konsulenter til at lave disse rapporter. Rapporterne beskriver normalt imaginær og udokumenteret velstand og udvikling, hvis bare staten bygger motorvejen. Hvis statslige beslutninger om motorveje i stor udstrækning træffes på baggrund af disse projektpositive rapporter sker dette på et helt ufuldstændigt og fejlagtigt grundlag.

Der er en stadig strøm af delegationer hos Folketingets Transportudvalg med krav om nye motorveje. I sagen om en evt. Tværmotorvej er den ensidigt indhentede rapport fra konsulentfirmaet fulgt op med, at repræsentanter for lobbyisterne har haft møder med Transportudvalget, der som nævnt tilmed også har været på busudflugt i Vestsjælland og talt med lobbyisterne.

En motorvejslobby arbejder sjældent for en demokratisk proces. Vejlobbyer ser normalt udbygning af vejinfrastruktur som et ubetinget gode, der giver omsætning hos interessenterne. At et motorvejsprojekt, som en tværmotorvej, samtidig uvægerligt vil skade lokalsamfund, sundhed, miljø, klima og natur tillægges kun ringe eller ingen værdi.

I betragtning af at Danmark er mere end velforsynet med store vejanlæg skulle staten ikke betale for flere store veje, men kun støtte trafikale anlæg til cykeltrafik og kollektiv trafik. På disse områder er der ingen åben statskasse.

Vejdirektoratet burde derfor kun beskæftige sig med vedligeholdelse, snerydning af vejnettet og trafikinformation.

En motorvej vil være helt i modstrid med de den målsætning, som Region Østjylland har vedtaget for transportområdet:

"Region Østdanmark har sin første konstitueringsaftale"

En aftale mellem 6 partier peger på Lars Gaardhøj som regionsrådsformand for landets nye og største region, Region Østdanmark. Bag konstitueringsaftalen står Socialdemokratiet, Folkeparti, Venstre, Enhedslisten, Radikale Venstre og Moderaterne, som tegner sig for 32 af det nye regionsråds 47 medlemmer.

.....

Selve konstitueringsaftalen, hvortil der linkes fra [pressemeddelelsen](#), kan ses direkte [*via dette link*](#).

Aftaleteksten om den kollektive trafik, der kan findes under afsnittet "Regional udvikling", er indsat her:

Vi vil sikre en attraktiv og sammenhængende kollektiv trafik i hele Region Østdanmark – fra hovedstaden over landområder til vandkanten. Der skal fortsat arbejdes for at flytte bilpendlere til kollektiv trafik, gang og cykling, hvor det er muligt. Vi vil etablere en stærk og gennemsigtig samarbejdsstruktur med Movia og bede om en samlet analyse af den østdanske kollektive trafik. Den skal danne grundlag for politiske prioriteringer af serviceniveau, frekvens og innovation – med fokus på tilgængelighed, grøn omstilling og bedre sammenhæng og balance mellem land og by. Vi vil arbejde for, at borgerne oplever høj kvalitet og stabil drift, uanset hvor i regionen de bor, og sikre at trafikøkonomien er transparent og understøtter langsigtet udvikling.

..... og om lokalbanerne er det specifikt aftalt:

Vi er enige om at stå vagt om vores lokalbaner. Vi ønsker at bevare alle vores eksisterende lokalbaner og renovere dem. Vi vil arbejde for at banerne bliver så grønne som muligt. Lokalbanerne er vigtige livsnerver for lokalsamfundene, og som region har vi et ansvar for den kollektive trafik i hele regionen. Vi vil arbejde videre med at forlænge Tølløsebanen til Holbæk.

En forbedring af den kollektive trafik er meget tiltrængt:

Som det fremgår analysen gengivet fra Altinget Transport nedenfor er især den danske bustrafik kraftigt forringet for at spare penge. Også på Vestsjælland.

Så galt står det til med bustrafikken rundt omkring i landet. Der er blevet længere og længere mellem busserne i det meste af landet:

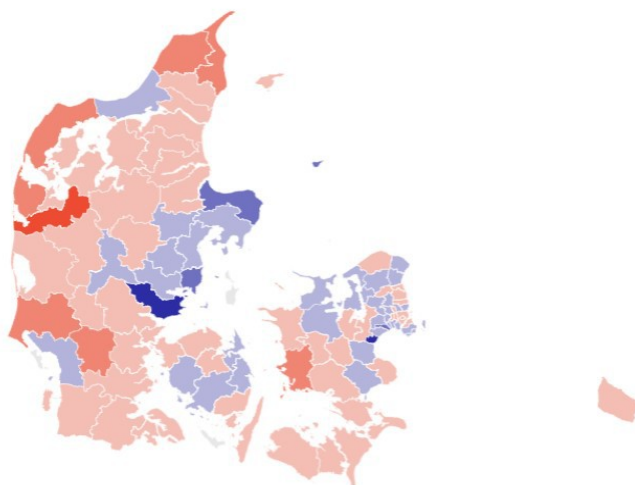
Her er oplysninger om kommunerne, der har skåret mest i bustrafikken.

Der bliver længere mellem busserne på landet: Her er kommunerne, der har skåret mest i bustrafikken.

Her kører færre busser i 2025 end i 2019

Kortet viser udviklingen i antal køreplantimer fra 2019 (=indeks 100) til 2025.

26 % 100 % 176 %



Kilde: Trafikselskaberne i Danmark • Data mangler for ø-kommunerne Ærø, Fanø og Samsø. 2025-tallene er det budgetterede antal køreplantimer, mens 2019-tallene er det realiserede.

Made with *Flourish

Kilde Altinget 18. november 2025

Lokalbaner og bustrafik i Region Østdanmark

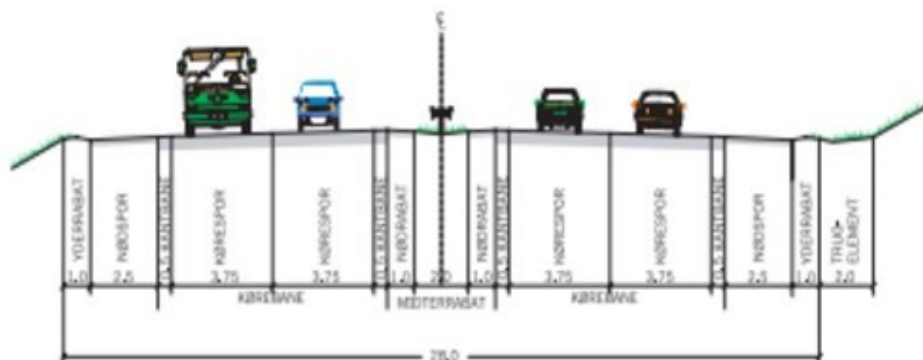
Som det fremgår af ovennævnte konstitueringsaftale for Region Østdanmark vil man stå vagt om sine lokalbaner og generelt udvide og forbedre den kollektive transport i hele regionen – også i de tyndt befolkede områder. Det er fint. Vi vil pege på, at det også vil være fint og tiltrængt at genåbne banen mellem Høng og Værsløv. Derved kunne der komme god kollektiv banebetjening på hele strækningen Slagelse-Høng- Kalundborg. Så kunne regionen tilbyde et langt bedre kollektivt tilbud på tværs. En service som kunne bruges af alle borgere.



Fra en streg på kortet med et motorvejsanlæg og til den virkelige verden

Et motorvejsanlæg indebærer meget store indgreb i landskabet og for vore byer Her et eksempel fra et andet stærkt belastende motorvejsprojekt. En motorvej fra Tværvej til Frederikssund:

.



Dertil kommer et større antal kryds/udfletninger. Her 4 eksempler:

Udfletning ved Ølstykke og anlæg ved Frederikssund N og Frederikssund S	Her ved Frederikssund Nord og Rørbæk
	
	

Kilde: <https://noah.dk/sites/default/files/inline-files/Nej%20til%20motorvej%20fra%20Tv%C3%A6rvej%20til%20Frederikssund%20%20Februar%202022.pdf>

Ingen effekt af motorveje på lokal befolkningsvækst i landområder

I debatten, om hvordan vi skaber vækst i hele Danmark, fremhæves det ofte af lobbyisteresser, at bedre adgang til motorvejsnettet kan øge væksten i yderområderne. Denne analyse ser nærmere på, hvad udbygningen af det danske motorvejsnet fra 1950'erne og frem har betydet for befolkningsvækst i områderne uden for de store byer.

”Konklusionen stemmer overens med et studie fra USA, som undersøger effekterne af motorveje på beskæftigelse i landområderne. Anden forskning tyder på, at motorveje har en positiv effekt på befolkningsvækst i byer, men det gælder kun byer, som er noget større end den gennemsnitlige danske købstad.””

”Anbefaling fra KRAKA:

Analysen peger på, at motorveje ikke kan afhjælpe affolkningen af yderområderne. Der er derfor ikke belæg for at tillægge en værdi af effekten på lokal beskæftigelse, hverken kvantitativt i den samfundsøkonomiske opgørelse af værdien af infrastrukturinvesteringer, eller kvalitativt i den politiske diskussion”.

<https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://kraka.dk/ingen-effekt-af-motorveje-paa-lokal-befolkningsvaekst-i-landomraaderne/&ved=2ahUKEwj7t4Le4Y2SAxUHKhAIHZGtGvcQFnoECBkQAQ&usg=AOvVaw0uitQBr--hvx6oEoKNiX6j>

Her generel vurdering vedrørende motorveje af trafikekspert, civilingeniør Susanne Kravack med erfaring bl.a. fra Trekantområdet, Concito, Transportrådet, Miljøstyrelsen, Aarhus Kommune, Trængselskommissionen, Tetraplan:

”Der findes som sagt ikke klare veldokumenterede effekter for den regionale udvikling af at bygge ny infrastruktur. De simple betragtninger om, hvad ændringer af rejsetider kan betyde for erhvervslivet tyder på, at effekten er lille. Diskussionen fortsætter imidlertid, og lokalpolitiske delegationer møder til stadighed op på Christiansborg for at argumentere for, at uden en motorvej i netop deres region vil udviklingen gå i stå. Det skyldes jo nok, at udbygning af det overordnede vejnet hidtil har været finansieret af staten. Også i denne sag er det nok den statslige finansiering, der er baggrunden for interessen for vejen.”

Kilde: Susanne Krawack i AKF Nyt nr. 4. 1999

Vi vil indtrængende opfordre til, at arbejdet for en tværmotorvej stoppes. Eventuelle lokale trafikale problemer på strækningen kan løses uden en ny kæmpevej. Samtidig opfordrer vi til at den kollektive trafik udvides kraftigt så befolkningen får et godt alternativ til kørsel i egen bil.

Poul Kattler
Rådet for Bæredygtig Trafik
Studivestgade 24, 2
1455 Kbh. K.

Ivan Lund Pedersen
NOAH-Trafik
Studivestgade 24,2
1455 Kbh. K.