

28.2. 2026

# Danmark har store veje nok

## Argumentation for stop for yderligere store vejanlæg.

**Staten bør fremover kun finansiere trafik anlæg, der fremmer brug af cykel, gang og offentlig transport siger Rådet for Bæredygtig Trafik og NOAH Trafik i dette fælles notat.**

Danmark har et stort samfundsområde, hvor det er staten der betaler for anlæg, drift og vedligeholdelse, og det er motorveje og andre store veje.

Danmark har i forvejen et yderst veludbygget motorvejssystem og et sideløbende hovedvejssystem. Vi har f.eks. 4 gange så mange kilometer motorvej pr. million indbyggere som UK og flere kilometer pr. million indbyggere end det bilglade Tyskland.

Alligevel er der ikke ændret på den eksisterende betalingsmodel, der indbyder til kassetænkning, miljøbelastning og overforbrug.

Den fulde statslige finansiering er et godt redskab for de interessenter, som ønsker udbygning af vejnettet, for der er ingen øvre grænser for hvad man kan ønske sig af nye vejanlæg.

Lobbygrupper udsender derfor vejkrav i en lind strøm og møder til stadighed op hos Folketingets Transportudvalg med argumenter om, at uden en motorvej vil udviklingen i deres område gå i stå. Dette til trods for, at bl.a. KRAKA-analysen ”Ingen effekt af motorveje på lokal befolkningsvækst i landområderne” har aflivet myten om at motorveje hjælper landområder.

I Danmark er det Folketingets Transportudvalg, der har ”nøglen til statskassen” ifm. transportprojekter. Det resulterede senest i transportforliget ”Danmark fremad – Infrastrukturplan 2035” af 28. juni 2021.

I forliget indgår udbygning og nyetablering af vejanlæg for mere end 62 mia. kroner (før prisstigninger). At bruge så mange milliarder danske skattekrone på nye støjende, naturødelæggende, klimabelastende, overflødige store vejanlæg strider mod al sund fornuft. Både over for skatteyderne, naturen, naboerne til anlæggene, men ikke mindst de kommende generationer.

Aftalens projekter vedrørende kollektiv transport er primært til genopretning af et gennem årtier udsultet system.

Her et eksempel på naturødelæggelse fra et af projekterne. En motorvej fra Tværvej til Frederikssund.

Vejen vil krydse Værebros Å, der ligger for enden af engen på billedet. Gruppen af mennesker visualiserer bredden af selve motorvejen.

Motorvejen vil desuden kraftigt forstærke vejtrafikbelastningen i store dele af området og suge mange passagerer ud af S-banen til Frederikssund.



Den store aftale af 28. juni 2021 blev indgået uden forudgående offentlig debat og uden at klimabelastningen ved anlægsarbejderne blev inkluderet i beslutningsgrundlaget.

Det fældede efterfølgende daværende transportminister Benny Engelbrecht, men fik ingen konsekvenser for forliget. Fagbladet Ingeniøren har siden afdækket, at klimabelastningen ved bygning af vejene indebærer meget store udslip alene til anlæg. Dertil kommer udledning ved brug og drift af motorvejene, der også vil medføre et stort "trafikspring".

Udvidelsen af vejnettet er især promoveret af stærke lobbyinteresser for hvem natur, miljø, støj og klima åbenbart ringe eller ingen betydning har.

På baggrund af ovenstående, mener vi det eneste rigtige er, at trafikforliget åbnes igen og behandles i Folketinget på rette faktuelle grundlag til ny og saglig drøftelse. Og med ordentlig forudgående debat med inddragelse af befolkningen.

På de efterfølgende sider følger argumentation for dette synspunkt, sat over for de fordele der er ved fortsat vejudbygning.

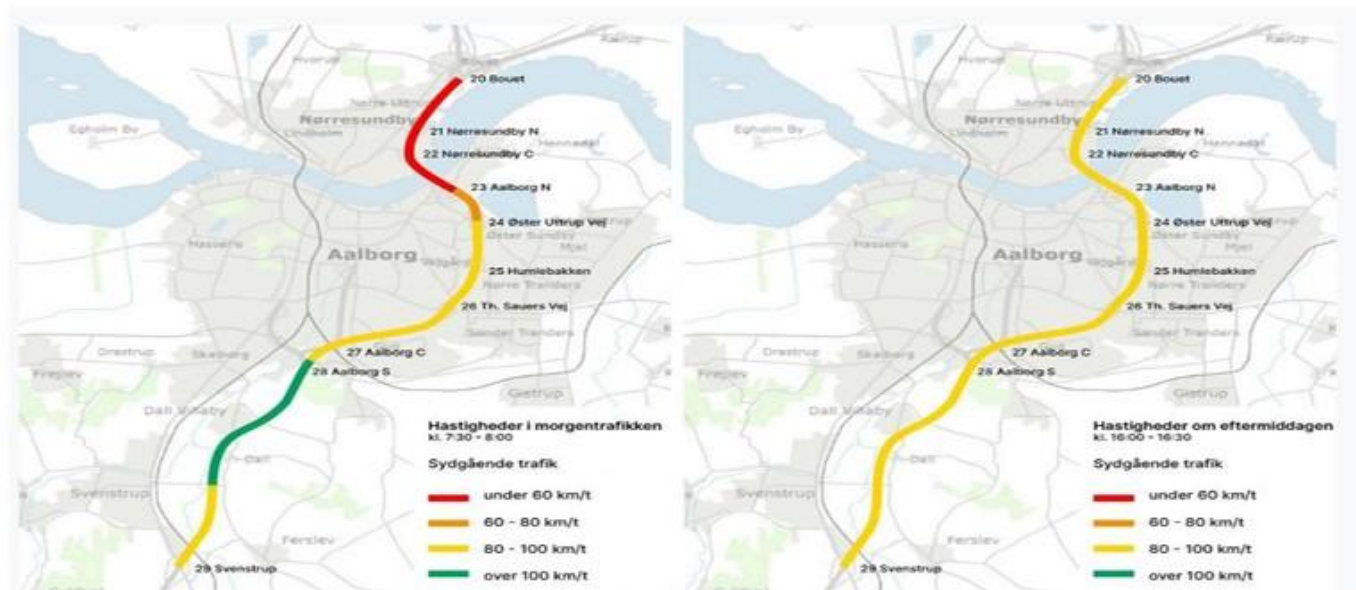
Små belastninger, såkaldte "hændelser" (tabt gods, sammenstød grundet uopmærksomhed, manglende brændstof) i korte myldretider med pendlerbiler med i gennemsnit 1,05 person pr. bil kamoufleres som opbrugt kapacitet.

Vejlobbyen har normalt kun et løsningsforslag nemlig massive vejudbygninger. Vi ser det f.eks. i forslaget om en motorvej mellem Næstved og Kalundborg (11,4 mia. kr.) og i beslutningen om en Egholm-motorvej vest om Aalborg til ca. 7 mia. kr.

Her kan man f.eks. se de korte tidsrum, hvor der må lettes lidt på speederen, gennem Aalborg:

## Hastigheder i spidsbelastningstiden henholdsvis om morgenen (til venstre) og om eftermiddagen (til højre) på den eksisterende motorvej under Limfjorden ved Aalborg

### 3. Limfjordsforbindelse VVM Opdatering af VVM-undersøgelse



Kilde: <https://www.vejdirektoratet.dk/vvm/limfjorden/trafik/hastigheder-rejsetid-og-forsinkelser-i-myldretiderne>

### Der var løsninger, der ikke var ødelæggende som Egholm-projektet

I VVM-undersøgelse fra 2011 anlagde Vejdirektoratet en vurdering af effekterne ved i stedet for en ny motorvej at udbygge den kollektive trafik. Sådan blev effekterne er opsummeret:

"Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke særlige konsekvenser for landskab og jordbund.

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke særlige konsekvenser for kulturmiljøet.

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke særlige konsekvenser for friluftslivet, bortset fra, at det kan blive nemmere at komme rundt i byen og til de forskellige rekreative udbud.

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke særlige konsekvenser for grundvand.

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke konsekvenser mht. støj under anlæg.

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke konsekvenser for vibrationer.

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke konsekvenser mht. lys

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke konsekvenser for råstoffer og affald".

Efter sådanne positive vurderinger burde der ikke være så meget at betænke sig på. Man burde vælge at udbygge den kollektive trafik i stedet for et stort motorvejsanlæg. Desværre blev det ikke anbefalingen fra Vejdirektoratet. Man anbefalede en Egholm-motorvej.

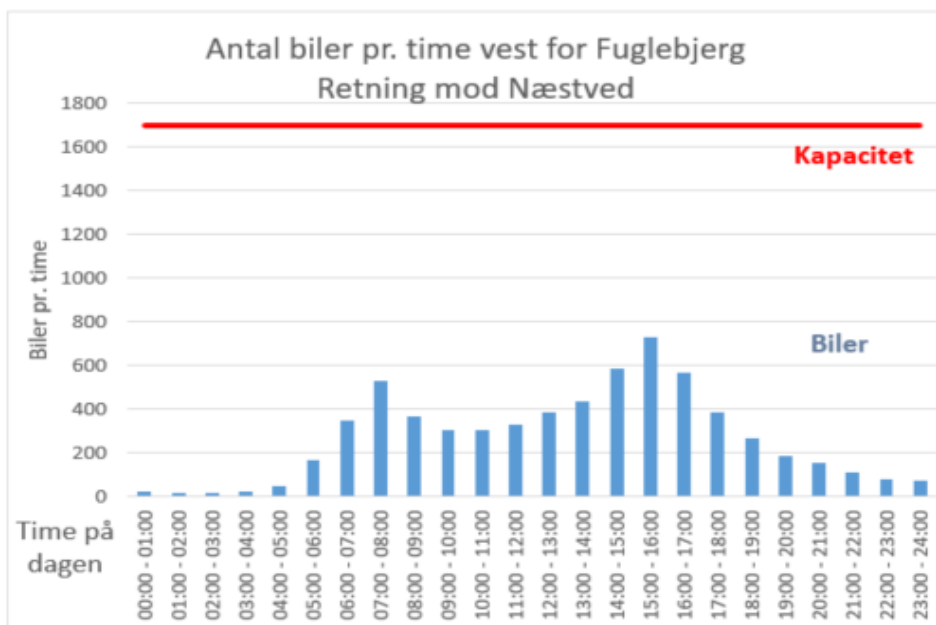
Det er sjældent, at der således fremlægges alternativer, hvor vejudbygning helt kan undgås.

Normalt kan man kun drøfte forskellige vejføringer, som Vejdirektoratet foreslår. Intet andet.

Følelsen af demokrati og lokal indflydelse er mildest talt sat på en prøve, når borgerne finder ud af, hvad deres indflydelse i virkeligheden går ud på. Er det sådan en borgerinddragelse vi ønsker?

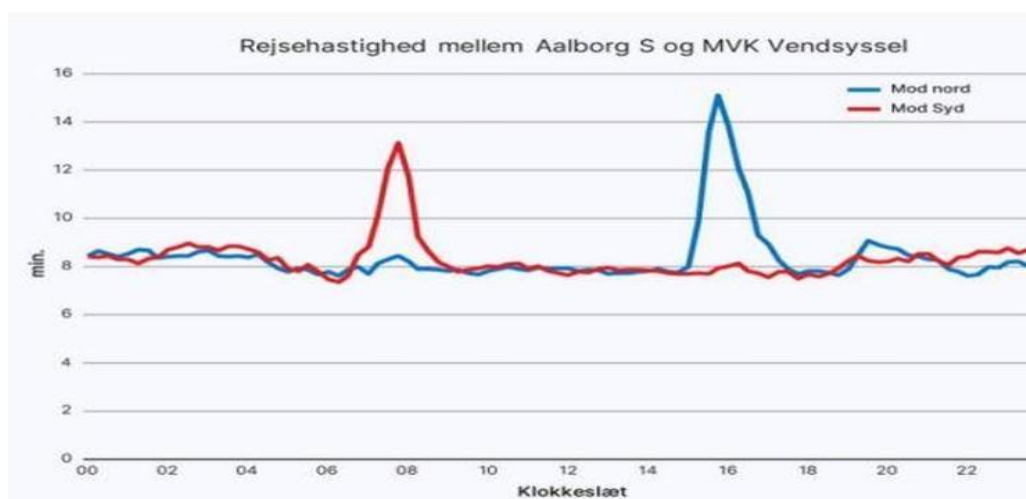
## Her kæmper vejlobbyen for en overflødig motorvej Næstved-Slagelse-Kalundborg

Her følger en illustration, der viser at kapaciteten ikke tilnærmelsesvis er opbrugt på Rute 22. Alligevel råber en magtfuld- og pengestærk vejlobby op med krav om en motorvej til 11,4 mia. kr. De problemer der måtte være ved indkørslen til Kalundborg, fordi byen ikke kan rumme så mange biler, kan løses med bedre bustrafik, som i den grad er forsømt i området.



## Roadpricing kan fjerne de typiske ”trængselstoppe” og derved helt fjerne begrundelsen for vejudbygning

Her er en typisk trafikfordeling på en stor statsvej – i dette tilfælde E45 ved Aalborg. Der er normalt 2 kortvarige myldretidstoppe i løbet af en dag, Toppene består af pendlerbiler med meget ringe belægning.



Kilde: <https://www.vejdirektoratet.dk/vvm/limfjorden/trafik/hastigheder-rejsetid-og-forsinkelser-i-myldretiderne>

Indfører Danmark, som forventet, en model af roadpricing, vil formålet bl.a. være at reducere trængsel på vejene.

Roadpricing betyder i henhold til beregninger foretaget for IDA-Rail, at trængslen kan reduceres kraftigt. Roadpricing er dog ikke automatisk et klimatiltag. Derfor skal roadpricing kombineres med overflytning fra veje til andre transportformer og ikke bare rykke rundt på vejtrafikken. Der skal altså samtidig med roadpricing tilbydes kollektiv transport til erstatning af bilkørsel. Se [artikel af trafikekspert Svend Tøfting](#) om muligheden for at reducere trængslen og forøge brugen af kollektiv transport.

## Udvidelse af motorvejsnettet – pro og cons

Pro	Con
<p><u>Mobilitet:</u> Øget samfunds mobilitet, som udlægges som en økonomisk fordel. Sparet rejsetid omregnes til penge, som dog ikke kan bruges til finansiering af noget som helst.</p>	<p><u>Øget trængsel:</u> Øget vejkapacitet på en strækning medfører ændret trafikmønstre og øget pres på vejene andre steder. Dermed følger øget rejsetid for andre trafikanter herunder bustrafikken, der ofte taber stort.</p> <p>Disse effekter ved bygning af f.eks. indfaldsveje til store byer beregnes normalt ikke, men kan helt eller delvist udligne de umiddelbare trængselsmæssige gevinster ved kørslen på selve den nye vej. Det er hvad der er sket ved bygning af alle de store indfaldsveje mod København. Alligevel indeholder aftalen af 28. juni 2021 udvidelser af indfaldsveje.</p>
<p><u>Sammenhængskraft</u> Der argumenteres med en sådan større sammenhængskraft mellem land og by uden af det beskrives nærmere.</p>	<p><u>Fragmentering af bysamfundene:</u> Større nye veje i det åbne land fragmenterer landskab og natur og leder normaltrafikken uden om indkøbsmulighederne i de gamle bykerner, hvilket medfører øget butiksdød og faldende aktivitet i bykerne: Erfaringer viser også at motorveje primært er til fordel for de i forvejen stærke dele af landet – såsom hovedstadsområdet og området omkring Aarhus og trekantområdet.</p>
Ingen	<p><u>Motorveje og råstofforbrug:</u> Anlæg af motorveje kræver store mængder sand og grus, som er en knap ressource pga. ukritisk overforbrug. Udvingningen medfører store indgreb i landskabet, støj og gener for beboere, samt reducerer plads til natur og landbrug.</p>
Ingen	<p><u>Udledning af klimagasser:</u> Anlæg af motorveje medfører store CO<sub>2</sub>-udledninger. Som eksempel forventes bygning af en Egholm-motorvej at udlede 292.000 ton CO<sub>2</sub>e. En motorvej fra Tværvæg til Frederikssund: 91.000 ton. Kalundborg-motorvej fra Regstrup til Kalundborg: 91.000 ton. De samlede udledninger fra de veje, som er med i Infrastrukturaftalen af 28. juni 2021 skønnes at være mindst omkring 2.294.000 ton CO<sub>2</sub>e. Dertil kommer udledning fra brugen af store nye veje.</p>

Ingen	<p><u>Støj:</u>  Trafikstøj er en stor og voksende samfundsudfordring, der kan forårsage stress, søvnforstyrrelser og nedsat livskvalitet. Omkring motorveje påvirkes store områder af støj, da dækkets kontakt med asfalten er den primære kilde – også for elbiler, der pga. deres vægt kan støje mere end fossildrevne biler. Motorvejsstøj forringer naturoplevelser og kan forstyrre dyrearters kommunikation, mens vejstøj i øvrigt yderligere forringer oplevelsen, særligt langs cykel-, vandre- og rideruter.</p>												
Ingen	<p><u>Arealbeslaglæggelse:</u>  I DK er det let at se, at store landarealet er okkuperet af trafik anlæg især vejanlæg. Areal er en knap ressource, idet landbruget i forvejen beslaglægger ca. 2/3 af landarealet og naturen dermed skal 'dele' det resterende areal med bysamfund, erhverv, energianlæg, råstofindvinding og altså trafik anlæg. Store potentielle og reelle naturværdier går således tabt hver gang der anlægges en ny vej i det åbne land.</p>												
Ingen	<p><u>Svækkelse af den offentlige trafik, gang og cykling:</u>  Danmark har favoriseret privatbilisme med udbygning af motorveje og markante afgiftsned sættelser for alle biler - også de meget store biler. De fleste elbiler er tilmed helt afgiftsfrie. Disse tiltag har øget biltrafikken kraftigt. Samtidig er priserne på kollektiv transport steget markant, mens servicen er forringet, hvilket gør bilen mere attraktiv. Dette fortrænger gang, cykel- og offentlig transport, som derfor er i tilbagegang.  Her et eksempel fra analyse af en evt. motorvej på Rute 22.</p> <p><b>Tabel 1. Ændring i personture pr. hverdagsdøgn, 2035</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ændring</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Person- og varebil</td> <td>10.500</td> </tr> <tr> <td>Kollektiv trafik</td> <td>-2.600</td> </tr> <tr> <td>Cykel</td> <td>-2.200</td> </tr> <tr> <td>Gang</td> <td>-1.600</td> </tr> <tr> <td><b>Ture i alt</b></td> <td><b>4.100</b></td> </tr> </tbody> </table> <p>Kilde: Impact Economics.  Note: Personture med bil dækker over både personbil og varebil.</p> <p>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%.</p>		Ændring	Person- og varebil	10.500	Kollektiv trafik	-2.600	Cykel	-2.200	Gang	-1.600	<b>Ture i alt</b>	<b>4.100</b>
	Ændring												
Person- og varebil	10.500												
Kollektiv trafik	-2.600												
Cykel	-2.200												
Gang	-1.600												
<b>Ture i alt</b>	<b>4.100</b>												
Ingen	<p><u>Udledning af partikler, kvælstofforbindelser og kulbrinter:</u>  Biltrafikken er en væsentlig kilde til luftforurening gennem udledning af partikler (PM), kvælstofforbindelser (NOx) og kulbrinter (HC). Disse forurenende stoffer påvirker både menneskers sundhed og miljøet.</p>												
Ingen	<p><u>Forurening af drikkevand:</u>  Grundvandet kan under anlæg af motorvejen blive forurenede ved sænkning af grundvandsspejlet, ved terrænændringer og ved lækkende entreprenørmaskiner og efter anlæg af vejen af fra vejvand, der indeholder forskellige miljøfremmede stoffer.</p>												

Ingen	<p><u>Afslidning af mikroplast:</u> Mikroplast findes nu både i jorden, havet, regnen og luften og i den mad, vi spiser. Fra bilers dæk afgives mikroplastpartikler. Som eksempel herpå er der på norske veje registreret, at hvert køretøj i gennemsnit udleder 1,9 kilo mikroplast om året.</p>
Ingen	<p><u>Reduceret trafiksikkerhed:</u> Selvom motorveje i sig selv er mere sikre end andre veje betyder vejudbygninger altid mere trafik også på andre veje. Derved stiger antallet af ulykker. Det er også klart at, højere hastigheder betyder alvorligere trafikulykker.</p>
Ingen	<p><u>Forninget oplevelse af landskabselementer</u> Anlæg af en motorvej medfører store indgreb i landskabet, herunder afgravninger, dæmninger, rørledning af vandløb, støjvolde og broanlæg. Dette skæmmer naturen visuelt. Smukke landskaber påvirkes varigt, og nattemørke kan gå tabt. Geologiske interesseområder og fortidsminder kan ødelægges, hvilket reducerer deres videnskabelige og kulturhistoriske værdi. Beskyttede diger risikerer at forsvinde, hvilket medfører et uopretteligt tab af kulturarv. Samlet set bidrager motorveje til en markant og varig forringelse af landskabets oplevelsesværdi.</p>
Ingen	<p><u>Påvirkning af økonomiske forhold</u> Nedenfor er opført punkter, der vedrører påvirkning af privatøkonomiske forhold og herved også påvirkning af samfundsøkonomien ligesom det kan være livsomvæltende for den enkelte berørte borger. Disse faktorer indgår IKKE i det økonomiske beslutningsgrundlag ved indstillinger til nye motorvejs byggerier.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Nedsat ejendomsværdi</u> Ejendomme, der er beliggende inden for de støjpåvirkede områder omkring motorvejen, vil falde markant i værdi. De færreste har lyst til at bo tæt på en motorvej. Derfor vil beboere nær en mulig motorvej, hvis ejendom ikke bliver eksproprieret, have meget svært ved at sælge deres ejendom. De vil være stavnsbundne og må dag ind og dag ud leve med den enerverende vedvarende støj fra motorvejstrafikken.</li> <li>• <u>Ekspropriation af ejendomme</u> Et antal ejendomme inden for et område omkring en motorvej vil blive eksproprieret. Hvis erstatningen ikke findes tilfredsstillende, vil det opleves som et økonomisk tab. De berørte tabte ejendomme kan tillige udgøre kulturhistorisk værdi.</li> <li>• <u>Længere transportveje</u> Når lokale veje sløjfes ved anlæg af en ny motorvej, kan lokale trafikanter få længere transportveje og herved større kørselsudgifter. Også dette medvirker til forringede ejendomsværdier.</li> <li>• <u>Nedsat indtjening for turisterhvervet</u> Oftentimes vil det medføre færre turister, når naturområder lokalt er blevet visuelt forringede og belastede af støj på grund af en ny motorvej.</li> </ul>

	<p>Færre turister til et område betyder mindre lokal indtjening.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Produktionstab for landbruget</u> Når landbrugsarealer inddrages til motorvej, medfører det produktionstab for landmænd og alternative grønne energianlæg.</li> <li>• <u>Omkostninger ved luftforurening og vejstøj</u> Der er store privat- og samfundsøkonomiske omkostninger forbundet med de helbredsmæssige effekter af kraftig luftforurening og af stærk trafikstøj, såsom tabt arbejdsfortjeneste under sygdom for den enkelte og udgifter for samfundet til behandling i sundhedsvæsenet, samt mindre skatteindbetalinger.</li> </ul>
Ingen	<p><u>Påvirkning af dyrs og planters levevilkår:</u> Danmarks pressede natur trues af motorvejsanlæg, der inddrager levesteder for dyr og planter i skove, enge, moser og søer. Natura 2000-områder og økologiske forbindelser forringes, hvilket skader biodiversiteten.</p> <p>Erstatningsnatur, ofte vandhuller, kan oprettes, men dens kvalitet og funktion er usikker. Visse naturtyper, som skove, højmoser og næringsfattige enge, er meget langsomme eller næsten umulige at genskabe. Motorvejsbyggeri medfører derfor et varigt tab af værdifuld natur.</p> <p><u>Inddragelse af dyrs levesteder = reduceret biodiversitet</u> Levesteder fungerer som yngle-, føde- og rasteområder for dyr. Sjældne og truede arter, herunder EU-beskyttede bilag IV-arter som løvfrø, stor vandsalamander, markfirben og odder, kan miste deres habitat. Motorveje forværrer derfor forholdene for arter på den danske rødliste, hvor truede dyr og planter er opført.</p> <p><u>Påvirkning af dyrs spredningsmuligheder</u> Motorveje hindrer dyrs spredning og øger risikoen for påkørsler, hvilket isolerer bestande og reducerer genetisk variation. Dette gør arter mere sårbare over for udryddelse. Selv med afværgeforanstaltninger som faunapassager og paddetunneller forbliver motorveje en betydelig barriere for dyrelivet. Disse tiltag spares i øvrigt ofte væk for at sikre gennemførelse af vejprojektet.</p> <p><u>Trafikdrab af dyr</u> På de danske veje dræbes hvert år tusinder af individer af forskellige dyrearter, store som små, og på en ny motorvej vil der yderligere dræbes mange. Hjortevildt, herunder kronstyr, færdes i en del tilfælde på tværs af områder, som en ny motorvej vil gå gennem.</p>