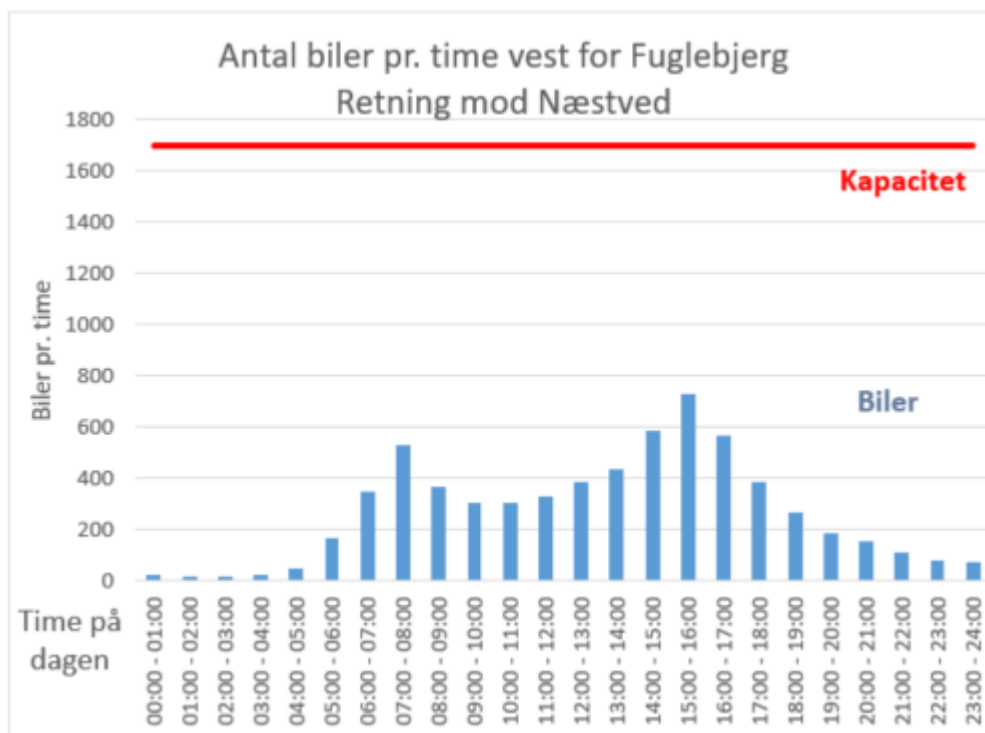


Sådan lobbyer man for en overflødig motorvej

Pressemeddelelse

Tværmotorvejen - en motorvej Næstved - Slagelse – Kalundborg - til 11,4 mia. kr. - er meget omtalt i pressen. Den refereres flittigt på basis af et lobbyarbejde udført af Region Sjælland, nogle sydsjællandske kommuner og dele af det sydsjællandske erhvervsliv

Der er ifølge aktuelle trafiktal [1] ikke behov for motorvejen, se denne figur:



Fuglebjerg er en by ca. midt på strækningen.

Figuren viser trafikken i en retning, men billedet er det samme i den anden retning.

Den røde streg markerer vejens kapacitet på 1.700 biler pr. time i hver retning.

De blå søjler markerer biler pr. time på et gennemsnitlig døgn.

Figur: Forfatterne. Data: Vejdirektoratet [1].

Som man kan se af figuren er vejens kapacitet ikke i nærheden af at være opbrugt.

Hvordan kan Tværmotorvejen ende som et behov for samfundet; det vil vi her prøve at beskrive.

Der er i Danmark et stort samfundsområde, hvor det alene er staten der betaler for anlæg 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.

Denne fulde statslige finansiering er et godt redskab for de interessenter, som ønsker udbygning af vejnettet, for der er nemlig ingen øvre grænser for hvad man kan ønske sig af nye vejanlæg. Interessant nok forsøgte en tidligere magtfuld vejdirektør Per Milner at stoppe vejfantasien. I et interview i Ingeniøren den 6. oktober 2006 [13] udtalte han bl.a.

”I dag har samfundet veje nok, mener Per Milner, der om nogen har forsynet Danmark med asfalteret infrastruktur. Der er grænser for hvor mange veje dette lille land kan anlægge. Nu er der brug for at bygge en ordentlig planlægning op omkring biler og baner”

Det har ikke tæmmet vejønskerne. Lobbygrupper udsender 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. Det til trods for, at bl.a. KRAKA-analysen ”Ingen effekt af motorveje på lokal befolkningsvækst i landområderne” [2] har aflivet myten om at motorveje hjælper landområder.

I Danmark er det Folketingets Transportudvalg, der har ”nøglen til statskassen” ifm. vejprojekter og det resulterede i aftalen ”Danmark fremad – Infrastrukturplan 2035” af 28. juni 2021 [3], hvor der aftaltes projekter til ca. 160 mia. kr.

Vi vil som eksempel på lobbyarbejdet tage arbejdet for en motorvej Næstved-Slagelse-Kalundborg, også kaldet ”Tværmotorvejen”, som i planen fra 2021 har fået penge til en forundersøgelse. Der er i dag en velfungerende hovedvej mellem byerne, så for lobbyarbejdet er det derfor vigtigt, at skabe en fortælling om at den eksisterende vej er slem.

Derfor postulerer ”Foreningen til Fremme af den Sjællandske Tværmotorvej” [4] fx ”Hver dag året rundt spildes 1.880 timer på at holde i kø på den nuværende Rute 22!”. Hastighedsmålinger, som vi har rekvireret hos Vejdirektoratet [5], viser at hastigheden næsten altid ligger på eller over hastighedsgrænsen på vejen. Så påstanden om voldsom kø er derfor uden tilknytning til fakta.

For at gøde jorden politisk for et motorvejsprojekt danner man ofte en komite. I dette tilfælde ”Komiteen for den Sjællandske Tværforbinding” [6], som er oprettet af Region Sjælland som også betaler alle omkostninger for komiteen [7]. Det er allerede lykkedes for denne komite at få vedtaget en motorvej fra Næstved til Rønnede i Folketinget. Den vil ødelægge natur, støje voldsomt og forstærke bilpresset på Sydmotorvejen.

Nu gælder det så strækningen Næstved-Slagelse- Kalundborg.

Det skal nævnes, at regionens komite er blevet suppleret af en anden lobbyorganisation ”Foreningen til Fremme af Den Sjællandske Tværmotorvej” [4] med samme formål og god økonomi, idet virksomheder her betaler pæne kontingenter.

For at underbygge sine ønsker sørger lobbygrupperne for at iklæde ønskerne nogle faglige klæder, så man hyrer nogle konsulenter, der kan levere nogle rapporter.

I sagen om Tværmotorvejen har Region Sjælland brugt godt 1.6 mill. skattekrone [7] til rapporter fra konsulentfirmaerne Grontmij-2015 [8], Rambøll-2026 [9], Incentive-2023 [10], SWECO-2025 [11], og enmandsfirmaet Impact Economics-2025 [12], for at få udarbejdet rapporter, der kan vise behovet for Tværmotorvejen.

Konsulenterne gør hvad de kan for at komme med fordele ved Tværmotorvejen indenfor vækst, udvikling og arbejdspladser, hvis blot staten bygger motorvejen. Et eksempel fra rapporten fra Grontmij er ”Tværmotorvej på Sjælland vil skabe 1.500 arbejdspladser og øge kommunernes skattegrundlag med 500 millioner kr.”.

Rapporterne kommer ikke så meget ind på de negative effekter, som naturødelæggelse, støj, CO2 udledning, forbrug af råstoffer o. lign. ligesom mange andre negative faktorer ikke indgår i analyserne. Som der står i rapporten fra Impact Economics:

”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.”

Og rapportererne nævner ikke alternativer til motorvejen.

Ser man på den samfundsøkonomiske forrentning i rapporten fra Impact Economics, så kommer den for 2/3 dels vedkommende fra tidsbesparelse på fritidskørsel, en kørsel der skal ske ved 130 km. i timen for ellers er tidsbesparelsen og dermed forrentningen ikke stor nok. Tidsbesparelsen for privatkørsel herunder ved fritidskørsel er fiktive indtægter, der genereres ikke en reel krone i værdi.

Fritidskørsel og 130 km. i timen - det lyder ikke videre sandsynligt. Og mange ture er korte.

En sideeffekt ved Tværmotorvejen, som dog nævnes i rapporten fra Impact Economics er at etableringen vil medføre en stor nedgang i antallet af personture i kollektiv trafik, af cyklister og fodgængere på ialt 6.400 om dagen!

Rapporten fra Impact Economics indeholder ikke oplysninger om trafikken på den eksisterende vej (som vi har vist i toppen af vores pressemeddelelse). Man springer med det samme frem til at anbefale at bygge en motorvej.

Konklusion:

- 1. Der er trafikmæssigt ikke behov for Tværmotorvejen**
- 2. Den giver kun den nødvendige samfundsmæssige forrentning ved hjælp af udstrakt brug af fiktive indtægter fra fritidskørsel**
- 3. Den ødelægger natur og skaber støj**
- 4. Den skader i høj grad den klimavenlige trafik i form af kollektivtrafik, cyklister og forgængere**
- 5. Man kan få mange samfundsgoder for de 11,4 mia. kr. som motorvejen koster**

Kbh. 11. februar 2026

Ivan Lund Pedersen, NOAH-Trafik
mail noahtrafik@noah.dk, tlf. 31 16 00 82

Søren Stockmarr
mail soeren.stockmarr@privat.dk tlf. 23 74 83 33

Poul Kattler, Rådet for Bæredygtig Trafik
mail poul@kattler.dk

Referencer

- [1] Vejdirektoratet, trafiktællinger, kan rekvireres fra Ivan Lund Pedersen
- [2] KRAKA-analysen ”Ingen effekt af motorveje på lokal befolkningsvækst i landområderne”
<https://kraka.dk/ingen-effekt-af-motorveje-paa-lokal-befolkningsvaekst-i-landomraaderne/>
- [3] Aftale om Infrastrukturplan 2035 <https://www.trm.dk/media/rt1h51td/endelig-aftaletekst-infrastrukturplan-2035-final-a.pdf>
- [4] Foreningen til Fremme af Den Sjællandske Tværmotorvej <https://www.xn--tvrmotorvejen-4fb.dk/>
- [5] Vejdirektoratet, hastighedsmålinger, kan rekvireres fra Ivan Lund Pedersen
- [6] Komiteen for den Sjællandske Tværforbindelse <https://www.regionsjaelland.dk/regional-udvikling/mobilitet-og-infrastruktur/infrastruktur/den-sjaellandske-tvaerforbindelse>
- [7] Mails ifm. aktindsigt fra Region Sjælland 29-01-2026, kan rekvireres fra Søren Stockmarr
- [8] Grontmij-2015 Den Sjællandske Tværforbindelse, En vej til vækst på Sjælland - kan rekvireres hos Region Sjælland eller hos Søren Stockmarr
- [9] Rambøll 2016 TVÆRFORBINDELSEN, VEJEN TIL VÆKST PÅ SJÆLLAND - kan rekvireres hos Region Sjælland eller hos Søren Stockmarr
- [10] Incentive 2023 Gevinster ved Den Sjællandske Tværforbindelse - kan rekvireres hos Region Sjælland eller hos Søren Stockmarr
- [11] SWECO-2025 Ideoplæg for BRT på den Sjællandske Tværmotorvej - kan rekvireres hos Region Sjælland eller hos Søren Stockmarr
- [12] Impact Economics-2025 Samfundsøkonomisk analyse af Tværforbindelsen
<https://dagsorden.regionsjaelland.dk/vis/pdf/bilag/871d63e9-8980-4431-b8d0-7d341bef26f3/?redirectDirectlyToPdf=false>
- [13] Interview med tidligere vejdirektør Per Milner, Ingeniøren den 6. oktober 2006
<https://noah.dk/sites/default/files/inline-files/Nu%20har%20vi%20veje%20nok.%20Per%20Milner%20i%20Ingeni%C3%B8ren..pdf>