

DEN SJÆLLANDSKE TVÆRMOTORVEJ

KALUNDBORG – SLAGELSE - NÆSTVED



RUTE 22 - DEN SJÆLLANDSKE
TVÆRMOTORVEJ NU!
NÆSTVED - SLAGELSE - KALUNDBORG

INDHOLD

OM FORENINGEN	3
OPFORDRING FRA BORGMESTRENE	4
BEHOVET FOR TVÆRMOTORVEJEN	5
VÆKST I HELE DANMARK	6
EN INVESTERING, DER BETALER SIG	7
PÅ VEJ PÅ ARBEJDE	8
FRA DANMARK TIL EUROPA	9
EN GRØNNERE TRANSPORT	10
ET SIKRERE LOKALMILJØ MED MERE TID TIL FAMILIEN	11
HISTORIER FRA VIRKELIGHEDEN #1-6	12
HVAD ØNSKER VI NU?	18
KILDEHENVISNINGER	19

OM FORENINGEN TIL FREMME AF DEN SJÆLLANDSKE TVÆRMOTORVEJ

Denne rapport er udarbejdet af Foreningen til fremme af Den Sjællandske Tværmotorvej. Vi samler virksomheder og erhvervsorganisationer i det midt- og vest-sjællandske område, som i fællesskab arbejder for at fremme etableringen af Den Sjællandske Tværmotorvej.

Vores arbejde består i oplyse om fordelene ved tværmotorvejen gennem aktivisering af og dialog med transportordførere, lokale MF'ere, regionspolitikere m.fl. samt afholdelse af arrangementer tilstedeværelse i pressen m.m.



Som medlem af foreningen får du mulighed for at støtte dette arbejde og dermed øge mulighederne for, at motorvejen kan blive en realitet så hurtigt som muligt. Desuden får du løbende informationer om, hvordan arbejdet skrider frem samt tilbud om at deltage i spændende netværks- og oplysningsarrangementer.

Vi håber, du og din arbejdsplads vil overveje et medlemskab!

VORES MEDLEMMER



OPFORDRING FRA BORGMESTRENE

AF MARTIN DAMM, KNUD VINCENTS OG CARSTEN RASMUSSEN

Syd- og Vestsjælland oplever en markant vækst, og vores kommuner har samlet set haft en positiv befolkningstilvækst de seneste år. Denne udvikling ser ud til at fortsætte, hvilket tegner godt for fremtiden.

Samtidig kommer flere virksomheder med nye arbejdspladser og vækst til vores landsdel. Det stiller krav til os som kommuner – både i forhold til den infrastruktur, vi leverer til borgerne, og til de virksomheder, der skaber arbejdspladser for lokale byrødder og pendlere fra de større byer.

Den første forundersøgelse af den tværgående motorvejsstrækning, rute 22, forventes at blive igangsat i 2028. Vi ser frem til at få konkretiseret, at en motorvej på rute 22 er en visionær og nødvendig investering.

Men politisk opbakning – både nationalt og regionalt – er fortsat afgørende. Ikke alene for at understøtte undersøgelsen, som skal dokumentere motorvejens positive effekter, men også for at sikre fremdriften i projektet. Vi må ikke gå i stå ved første etape!

Vest- og Sydsjælland er ikke blot en vækstregion i egen ret – den er også en nøgleforbindelse til fremtiden.

Byggeriet af Femern-forbindelsen er i fuld gang, og når den forventes at stå færdig,

vil regionen opleve en endnu stærkere vækst og integration med resten af Europa.

Dette handler ikke kun om store visioner, men også om de ting, der gør hverdagen mulig: havregryn og sodavand på hylterne i dagligvarebutikkerne, import af banebrydende teknologier og leverancer af livsvigtige komponenter, som eksempelvis bidrager til Novo Nordisk's produktion. Vest- og Sydsjælland bliver en central nerve i strømmen af varer, innovation og vækst. Når forundersøgelsen for rute 22 er klar, så åbner det en spændende mulighed for at tage næste skridt i processen. Selvom der ligger et omfattende stykke arbejde foran os, kan vi opnå store resultater ved at styrke samarbejdet på tværs af Sjælland.

Syd- og Vestsjælland står således over for en spændende fremtid, hvor vi med **mod** og **samarbejde** kan sikre, at områdets potentiale bliver indfriet til fulde og understøtter væksten i hele regionen – for nu og for den fremtid, der kommer.

**Martin Damm, Knud Vincents
og Carsten Rasmussen**



BEHOVET FOR TVÆRMOTORVEJEN

REGION SJÆLLAND ER ANDET OG MERE END HOVEDSTADEN

Fra 2010 til 2016 steg antallet af personer, der pendler fra og til Næstved med **14%¹** - og tallet bliver ved med at stige! Mens mange rejser til kommuner nær København, er et veletableret og vækstende erhvervsliv i Kalundborg, Slagelse og omegn ikke længere en parentes i regnestykket: Region Sjælland er den region i Danmark, hvor borgerne pendler længst – i gennemsnit **over 55 kilometer** – og hvor både landets mest trafikerede vej og de højeste pendlertal i bil og tog er samlet ét sted.²

Det betyder, at selvom 25% af regionens arbejdskraft pendler til og fra hovedstadsområdet via øst-vestgående motorveje og togforbindelser³, gør manglen på en tilsvarende nord-sydgående forbindelse inden for regionen, at **titusindvis** af danskere kommer i problemer⁴, fordi der ikke er infrastruktur som understøttet rejsen frem eller tilbage.

Region Sjælland er kendetegnet ved sine charmerende landsbyer og en rig kulturel arv. Områder, der byder på alt fra Kalundborgs naturskønne omgivelser og Sankt Mikkel Kirke til den historiske vikingeborg i Slagelse samt Gavnø slot og boderne i Næstved, gør at kulturen ikke er til at tage fejl af, for region Sjælland er mere og andet end hovedstadsområdet.

En motorvej langs regionen vil skabe en hurtigere, mere effektiv og sammenhængende trafikstruktur for pendlere og erhvervslivet. Og det vil ikke kun lette pendlernes hverdag, men også styrke den regionale udvikling, tiltrække nye investeringer og forbedre livskvaliteten for tusindvis af borgere.

Lad os gøre infrastrukturen for alle – ikke kun hovedstadsregionen!



VÆKST I HELE DANMARK

REGION SJÆLLAND ER DYNAMISK OG HAR BRUG FOR EN HJÆLPENDE HÅND

Region Sjælland er en region i udvikling og derfor skal infrastrukturen følge med. I Næstved eksporteres der for over for over 4,5 milliarder kroner hvert år og tallene hos Kalundborg og Slagelse følger godt med.⁵ Men selvom væksten er stor i områderne, er eksportkronerne stærkt hæmmet af den dårlige infrastruktur i Vest- og Sydsjælland. De nyeste tal fra Vejdirektoratet viser, at årsdøgns trafikken på vejene, hvor Rute 22 vil ligge, er spidsbelastet og det kan derfor forventes, at problemerne kun bliver mere alvorlige som tiden skrider frem.⁶ Manglende

infrastruktur kan derfor være problem for såvel de over **1.000** virksomheder i de tre store byer og for det blomstrende erhvervsliv ved indfaldsvejene. Disse virksomheder er stærkt afhængige af, at deres leverancer afsendes hurtigt og punktligt. Men når den første del af eksportvarernes rute konstant støder på udfordringer, bliver det svært at opfylde kravene om effektiv, pålidelig og problemfri levering. Derfor er de tre etaper for Rute 22 afgørende at få sat i værk for at sikre Danmarks eksportindtægter.



EN INVESTERING, DER BETALER SIG

HVORFOR DER ER GOD SAMFUNDSØKONOMI I TVÆRMOTORVEJEN

Etableringen af Den Sjællandske Tværmotorvej er afgørende for at styrke udviklingen i Næstved, Kalundborg, Slagelse, Sjælland og i sidste ende hele Danmark. En stærk infrastruktur er fundamentet for vækst og sammenhængskraft i alle dele af landet. Og det er et alvorligt problem, når et så centralt område i Danmark kan ende med ikke at være attraktivt for investorer på grund af mangel på tidssvarende infrastruktur. Det svækker de danske arbejdspladser og giver udenlandske virksomheder en fordel i kapløbet om investeringerne.

Tværmotorvejen er således ikke kun vigtig for Syd- og Vestsjællands udvikling, men vil også bidrage til en sund økonomi for hele Danmark. Opgraderingen af de 70 km landevej, som motorvejen skal erstatte, er en samfundsøkonomisk rentabel investering.⁷

Analysen viser, at motorvejen vil have en intern forrentning på 3,6 procent. Det gør det til en økonomisk sund investering, og faktisk taber vi penge hver dag, motorvejen ikke er bygget.⁸

Analysen er udarbejdet i overensstemmelse med de officielle vejledninger fra Finansministeriet og Transportministeriet om udarbejdelse af samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger og med brug af de samfundsøkonomiske værktøjer og nøgletalskataloger.

Den markante forbedring i tilgængelighed på vejen vil give virksomhederne i regionen muligheder for øget vækst og produktivitet i form af færre transportomkostninger og bedre logistikplanlægning.⁹



PÅ VEJ PÅ ARBEJDE

HVORDAN VI KAN STYRKE ARBEJDSMARKEDET I VEST- OG MIDTSJÆLLAND?

En tværmotorvej mellem Næstved, Slagelse og Kalundborg vil sikre bedre mobilitet og tilgængelighed for de knapt 250.000 borgere i kommunerne, for lige nu rejser pendlere fra Vest- og Sydsjælland langt for at komme på arbejde sammenlignet med andre dele af landet.

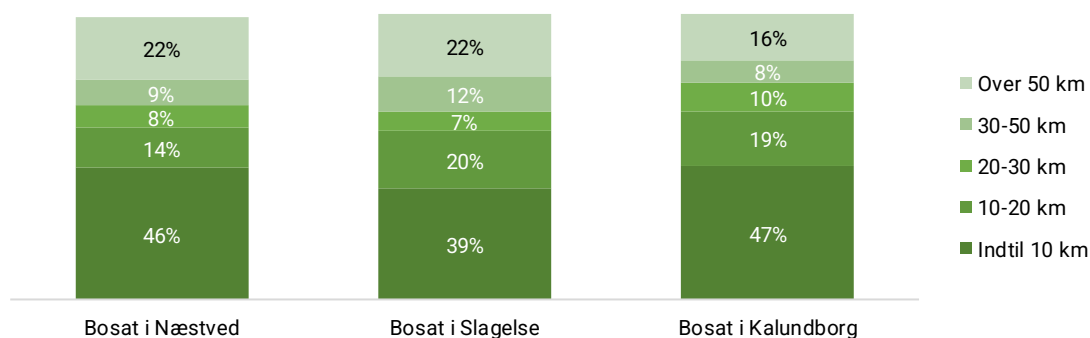
I 2019 var den gennemsnitlige pendlingsafstand for borgere i de fire kommuner, som tværmotorvej krydser – Kalundborg, Slagelse, Næstved og faxe – over 60 km til og fra arbejde. Til sammenligning lå gennemsnittet på landsplan på 44,0 km. Derudover har Slagelse, Næstved og Kalundborg den største andel af langdistancependlere med over 23% af befolkningen i byerne, der hver dag pendler over 50 km. På landsplan er det under 9% der pendler i så høj grad!¹⁰

Den omfattende pendling i området betyder, at mange borgere bruger store dele af dagen på vejene. Det giver forsinkelser, høje omkostninger og tabt konkurrencekraft, hvilket påvirker hele Sjælland og skaber ubalance i Danmark.

Den nuværende infrastruktur er ikke tilstrækkelig, hvilket resulterer i rejsetider, der er markant længere, end hvad man kan forvente i en sammenhængende region – og særligt virksomhederne oplever store daglige udfordringer som følge heraf. En fuld udbygning af tværmotorvej vil reducere presset på de nuværende landeveje mellem de sjællandske byer og skære op til 47 minutter af transporttiden for de knapt 250.000 borgere i og nær kommunerne ved Næstved, Slagelse og Kalundborg.¹¹

Selvom motorveje ikke skaber vækst i sig selv, så vurderer danske virksomheder nærheden til motorvejsforbindelser som det vigtigste rammevilkår for deres vækst og udvikling. En tværforbindelse vil derfor kunne fastholde eksisterende erhverv og tiltrække nye virksomheder til Vest- og Sydsjælland.¹² Faktisk viser en analyse at Tværforbindelsen vil spare erhvervslivet 200 mio. kr. årligt i udgifter til transport.¹³

Pendlerafstand mellem bopæl og arbejde (Danmarks statistik)



FRA DANMARK TIL EUROPA

FREMTIDENS EKSPORTMULIGHEDER, NÅR FEMERN-FORBINDELSEN STÅR KLAR

Tværmotorvejen vil spille en central rolle i at realisere de enorme potentialer i Femernbælt-forbindelsen. Den vil åbne dørene til hurtigere rejser fra Tyskland til Fyn og Sverige, og dermed vil regionen knytte sig endnu tættere med resten af Europa.

Takket være forbindelsen vil det også være muligt at krydse Storebælt med rekordfart og få adgang til nye vækst- og arbejdsmuligheder, der før var langt, langt væk.

De fremtidige transportkorridorer bliver centrale livsårer i både den lokale og internationale trafik, der vil forbinde regionen med Tyskland, og med åbningen af Femern bælt-forbindelsen vil tværmotorvejen spille en endnu vigtigere rolle som en strategisk tilkørsel til transportkorridoren mellem Øresund og Hamburg.

Det giver det regionale erhvervsliv en hurtig og effektiv adgang til leverandører og markeder i hele Nordeuropa.

Tværmotorvejen vil desuden fungere som en lynhurtig transitforbindelse mellem de nationale og internationale trafikårer, der krydser Storebælt, Femern Bælt og eventuelt en ny kattegatforbindelse.

For region Sjælland betyder Femern-forbindelsen samlede gevinster på omkring 1 milliarder kroner – hver evigt eneste år!¹⁴

Virksomheder og arbejdstagere i Tyskland og Danmark kommer tættere på hinanden og får mulighed for mere videndeling og bedre matching på arbejdsmarkedet, og alt dette kan realiseres, hvis vi har moderne infrastruktur, der kan understøtte visionerne.



EN GRØNNERE TRANSPORT

MASSIVE BRÆNDSTOFBESPARELSER GENNEM OPDATERET INFRASTRUKTUR OG EN TVÆRMOTORVEJ, DER ANVENDER DEN NYESTE MILJØTEKNOLOGI

En tværmotorvej mellem Slagelse, Næstved og Kalundborg vil levere massive brændstofbesparelser ved at modernisere infrastrukturen og implementere den nyeste miljøteknologi i udbygningen.¹⁵ Ved at lede trafikken væk fra de mindre landeveje i Midt- og Vestsjælland og over på én motorvej med jævne kørselsforhold med høj kapacitet reduceres antallet af stop, køer og hastighedsskift, som fører til øget brændstofforbrug og et større bidrag til klimaforandringerne.

Og tallene for fremtidens grønne transport taler for sig selv: flere og flere virksomheder investerer i elbiler og -lastbiler, der med grøn strøm kan lade.¹⁶

Politisk gives der støtte til indkøb af grønne transportmidler, hvor især mindre virksomheder, som kan have sværere ved at komme i gang med omstillingen, kan få mere i støtte end større virksomheder. Det gavner især de små- og mellemstore virksomheder i Syd- og Vestsjælland!

Ifølge vejdirektoratet er trafikken på motorveje i 2013 til 2023 **steget** med mere end **25 procent**, og stigningen vil fortsætte – især i byer og erhvervsliv ved region Sjælland.¹⁷ Trafikvæksten skaber trængsel, længere køer på vejene, uforudsigelige rejsetider og mere spildtid.

En moderne tværmotorvej som rute 22 giver mulighed for at integrere den nyeste teknologi inden for bæredygtig vejdrift, såsom **energieffektive belysningsystemer, støjdæpende materialer og smarte trafikstyringssystemer**.

Samtidig sikrer den direkte forbindelse mellem regionens centrale byer, at tunge transporter og pendlere kan tage en kortere og mere effektiv rute, hvilket mindsker CO₂-udledningen.

Tværmotorvejen bliver ikke bare en investering i regional udvikling og mobilitet, men også et konkret skridt mod en grønnere og mere energieffektiv fremtid for hele Danmark.



ET SIKRERE LOKALMILJØ MED MERE TID TIL FAMILIEN

MODERNE INFRASTRUKTUR STYRKER LOKALSAMFUNDENE OG SIKKERHEDEN

En tværmotorvej mellem Næstved, Slagelse og Kalundborg vil markant øge trafiksikkerheden og mindske antallet af trafikulykker på de nuværende landeveje.¹⁸

I de senere år har flere mistet livet i trafikken på Sydsjælland og Lolland-Falster samt Midt- og Vestsjælland, hvoraf hovedparten omkommer på landeveje – ofte som følge af højere hastigheder. Hundrevis kommer derudover hvert år til skade i ulykker på strækningerne – heraf mange svært tilskadekomne.¹⁹

Med en ny, sikker motorvej vil flere kunne benytte større, sikrere veje, hvilket kan mindske risikoen for alvorlige ulykker som frontalkollisioner og eneulykker i høj grad. Og selvom 35 procent af al trafik sidste år foregik på motorvejene, var det blot 5 procent af ulykkerne med personskade, der fandt sted dér. Derfor er motorveje statistisk set stadigvæk den mest sikre vejtype at færdes på.²⁰

Rute 22 er derfor også et skridt mod at skabe en mere **sikker** og effektiv **trafikafvikling** for både pendlere, turister og erhvervslivet. Rute 22 vil ikke blot forbedre

sikkerheden, men også gøre hverdagen lettere og mere effektiv.

For moderne infrastruktur som en tværmotorvej sikrer ikke kun øget sikkerhed for bilister – både lokale og dem fra fjerne områder – men styrker også lokalsamfundenes sammenhængskraft.

Når man nemt og hurtigt kan komme fra sted til sted, frigives tid til det, der virkelig betyder noget – tid sammen med familien og lokalsamfundet. Og det *skal* være muligt at arbejde i byen og samtidig have tid til at engagere sig i lokalsamfundet, hvad end det er som trofast medlem i spejderklubben eller at mandagstræne det lokale u10 fodboldhold.

Det handler om at finde en god balance mellem karriere og de aktiviteter, der virkelig betyder noget i hverdagen. Og med tværmotorvejen undgås farlig og usikker trafik på landevejene, hvor tung transport som lastbiler udgør en risiko, når de ikke kan færdes på veje tiltænkt transportformens type.



HISTORIER FRA VIRKELIGHEDEN #1

TIDEN PÅ LANDEVEJEN GÅR FRA FAMILIEN

Frede Andersen og Søn er en transportvirksomhed med hovedkontor i Næstved. De har 230 medarbejdere og har ligget i Næstved siden 1903 og er siden vokset til at være én af Sjællands største totalleverandører indenfor transport- og godskørsel. Spørger man administrerende direktør Peter Andersen, der er 4. generation i firmaet, er sagen klar: Tværmotorvejen er nødvendig for fremtidens virksomheder – især i Syd- og Vestsjælland.

”En tværmotorvej vil gøre det nemmere at tiltrække arbejdskraft til områder som Næstved, Slagelse og Vordingborg. På Sydvestsjælland er infrastrukturen ikke på det niveau, den skal være, selvom Næstved Kommune har gjort meget for at ændre dette – men det kan føles som at arbejde på en gedesti. En tværmotorvej vil også bidrage til væksten fra Femern-forbindelse og vigtigst af alt vil en tværmotorvej skabe bedre betingelser for vores medarbejdere, så de ikke spilder tid i bilen, men i stedet kan bruge tiden med familien”.

Betydningen af tværmotorvejen handler dog ikke kun om vækst, konkurrenceevne og rekruttering. Som transportvirksomhed er det vigtigt med flere, større og bedre veje at operere på, så man ikke generer bytrafikken. Det fortæller driftsdirektør, Lars Andersen:

”En forbedret infrastruktur betyder, at vi i nogle tilfælde sparer omgange og derved CO2, for god infrastruktur betyder en masse for vores kørselsmønstre. Det ville øge fremkommeligheden på vejene og på den måde komme kunderne til gavn. Så på den måde ville det også være miljøet til gavn og det ønsker vi, selvom vi er i en branche som er CO2 tung. Bæredygtighed og stor spildtid hænger sammen. Og når vi kigger frem mod eksempelvis el-lastbiler, som har de korteste rækkevidder, kræver det en veludbygget ladeinfrastruktur for at kunne indgå effektivt i arbejdet, og det vil man kunne få på en tværmotorvej”.



HISTORIER FRA VIRKELIGHEDEN #2

GOD INFRASTRUKTUR PÅ SJÆLLAND ER VIGTIG FOR OS OG VORES KUNDER

"Vi transporterer lifte og andet materiel til vores kunder hver eneste dag, året rundt. Vi kører også materiel mellem vores afdelinger i Næstved, Slagelse, og Kalundborg. Derfor er det vigtigt med ordentlig infrastruktur," siger Anders Lindboe, medejer af Slagelse Liftudlejning. "Vi er fleksible i forhold til vores kunders behov, både med de maskiner vi tilbyder, men i lige så høj grad i forhold til levering. For vores kunder er det vigtigt, at de har vores maskiner til rådighed præcis når de skal bruge dem - ellers spilder de deres tid."

Slagelse Liftudlejning udlejer lifte og andet materiel til håndværkere, teknikere og servicefagene over hele Danmark fra deres 5 afdelinger. Transporten af maskiner er udfordret på grund af utilstrækkelig infrastruktur, specielt mellem afdelingerne i Næstved, Slagelse og Kalundborg. "Vi henter og bringer maskiner på ca. 80% af alle vores ordrer, så det er et komplekst logistisk arbejde at planlægge så alle kunder har materiellet når de skal bruge det. At vi de senere år også skal indregne tid til køkørsel i myldretiden er endnu en faktor vi har mere fokus på end tidligere når vi skal planlægge vores transporter. Ofte er vi nødt til at planlægge levering sent dagen før eller meget tidligt på dagen," siger Anders Lindboe.

"Jeg mødes ofte med andre virksomhedsejere fra Slagelse og her falder snakken tit på de trafikale udfordringer – langt mere end tidligere. Trafikmæssigt er alle jo glade for at have adresse i Slagelse fordi det er nemt at transportere varer eller maskiner mod enten København eller Fyn/Jylland. Men sydover mod Næstved og nordover mod Kalundborg har altid været en udfordring på grund af trængsel, som kun er blevet værre de seneste år," siger Anders Lindboe. "Tidssvarende infrastruktur mellem Næstved og Kalundborg vil gøre det lettere for os at drive forretningen. Det samme gælder for mange andre virksomheder i Slagelse," fortæller Anders Lindboe og fortsætter: "Vores behov for dygtige medarbejdere er stigende. På grund af udfordringerne med infrastrukturen er vi nødt til at bede om mere fleksibilitet i forhold til arbejdstid, men det gør feltet af ansøgere mindre."

"Den utidssvarende infrastruktur og den måde det påvirker vores virksomhed på er et parameter, som vi er nødt til at tage højde for i hverdagen. Jeg håber, sammen med mange andre virksomheder i Slagelse, at der snart findes en løsning på disse udfordringer, så vi får et bedre grundlag at drive forretning på," slutter Anders Lindboe.



HISTORIER FRA VIRKELIGHEDEN #3

Bedre infrastruktur vil løfte hele regionen

Transporten i Syd- og Vestsjælland er en daglig udfordring. Selvom afstandene mellem byerne som Næstved, Kalundborg, Slagelse og Ringsted ikke er store, er rejsetiden ofte urimeligt lang. Det mærker Andreas Larsen, direktør i basketballklubben Team FOG Næstved, dagligt.

"Det kan tage mig næsten en time at køre 35 kilometer – det føles som at ligge bag en mejetærsker hele vejen. Det handler ikke om afstand, men om infrastrukturen. Der mangler ordentlige forbindelser på tværs af regionen, og det begrænser os hver eneste dag." For Team FOG handler det ikke kun om sport, men om at være et samlingspunkt og en drivkraft for hele området. Klubben tiltrækker op mod 2000 tilskuere til sine kampe og arbejder målrettet for at blive en regional kraft – både kulturelt og erhvervsmæssigt. "Vi vil gerne være en basketball-klub med rødder i lokalområdet og med et regionalt udsyn. Det kræver, at folk kan komme til os uden at skulle bruge halvanden time på noget, der burde tage under det halve. Tilgængelighed er afgørende, hvis vi skal fastholde og udvide vores rolle."

Team FOG står ikke alene med det synspunkt. Klubbens erhvervsnetværk, der tæller over 250 medlemmer fra området, oplever de samme begrænsninger. Virksomhederne efterlyser bedre muligheder for transport og samarbejde, især når det gælder at tiltrække arbejdskraft og skabe



stærkere forbindelser mellem byerne. "Jo hurtigere du kan bevæge dig fra A til B, jo større bliver markedet – og jo stærkere bliver virksomhederne. Det er ikke bare et spørgsmål om bekvemmelighed, men om vækst og fremtidssikring."

De trafikale udfordringer påvirker ikke kun erhvervslivet, men også det sociale liv. Ifølge Andreas Larsen er det tydeligt, at mange fravælger arrangementer, familiebesøg og sociale aktiviteter, simpelt hen fordi det er for bøvlet at komme frem: "Det vil give store fordele, hvis man kunne komme fra Slagelse til Næstved på 20 minutter i stedet for 45 minutter."

Til politikerne, der måtte tvivle på nødvendigheden af en tværmotorvej på Sjælland, er budskabet klart: Regionen har et enormt potentiale, men det bliver ikke forløst, hvis infrastrukturen ikke følger med. "Vi ligger lavt i forhold til det, vi kunne være. Hvis vi vil skabe rigere lokalsamfund, stærkere virksomheder og en mere sammenhængende region, skal vi tænke langsigtet og handle nu."

HISTORIER FRA VIRKELIGHEDEN #4

UDEN EN MOTORVEJ ER DET SOM OM, AT MAN BLIVER HOLDT TILBAGE

Pia Danielsen er sygeplejerske og har to børn på 10 og 7 år, som går i 4. og 1. klasse. Til dagligt arbejder hun i Stråleterapien på Næstved Sygehus, hvor kræftpatienter behandles med stråleterapi. Turen til og fra Sørbymagle, hvor familien bor til dagligt, bliver af og til besværliggjort, fordi turen foregår uden en motorvej: "Jeg har ca. 28 km til arbejde på landevejen, og det tager mig omkring 30 minutter hver vej. På dage, hvor trafikken er lidt lettere, kan det tage omkring 25 minutter. Jeg bor i Sørbymagle, og det er det meste af tiden ikke et problem at komme til Næstved. Der er dog et problem med vejene i og omkring Sørbymagle. Vejen bliver ikke prioriteret særlig højt, og det kan være ret frustrerende. Hvis der kommer traktorer på landevejen, især i høstsæsonen, kan det blive endnu værre, fordi hastighederne varierer, og der er ofte kun 60-80 km/t på de små veje. Det gør turen længere og mere besværlig".

Spurgt om hvad en motorvej, der gik fra Sørbymagle og direkte til Næstved, ville kunne gøre af forskel, lyder det: "Det vil være lettere at komme til og fra arbejdet. Jeg kunne spare tid og energi, og det ville gøre pendlingen meget mindre stressende. Det ville ikke kun hjælpe mig, men også andre, der pendler til Næstved og Slagelse, fordi det ville åbne op for, at flere arbejdspladser kunne tiltrækkes til området. Det ville gøre Sydsjælland mere attraktivt for både virksomheder og folk, der arbejder her."



Ifølge Pia er en tværmotorvej ikke kun et spørgsmål om pendlertiden for den enkelte, men lige så meget et spørgsmål om udviklingen for små lokalsamfund og de store byer: "Uden en motorvej er det som om, at man bliver holdt tilbage. Det gør pendlingen til et stort tidsforbrug. Jeg tror, det holder mange fra at køre den vej "ned", og det er synd, fordi det betyder, at vi mister både arbejdspladser og muligheder."

HISTORIER FRA VIRKELIGHEDEN #5

DET ER TID, DER GÅR MED INGENTING

Henrik Meisner parkerer roligt sin elbil og slukker motoren. Displayet lyser stadig: 1 time og 20 minutter. Så lang tid har dagens pendling taget – igen. "Det overrasker mig faktisk stadig," siger han og kigger ud over vejen. "Det er jo mange, mange timer om ugen, hvor jeg bare sidder i bilen. Tid, der går på ingenting. Hvis jeg kunne halvere min transporttid med en tværmotorvej, havde jeg pludselig tre kvarter ekstra hver dag. Tid med mine piger. Tid til at cykle eller tage til spinning. Det er det, der gør mig ærgerlig."

Henrik bor i Næstved, og hver dag kører han frem og tilbage mellem hjem og sit arbejde hos produktionsvirksomheden Alumichen i Kalundborg. Fraværet af en tværmotorvej i området betyder, at han må nøjes med landeveje og strækninger med vekslende hastighedsgrænser – 60, 70, 80 km/t, afhængigt af hvor han er. "Det er fantastisk de få steder, hvor man kan køre 80 eller 90, men det er jo sjældent, det sker". Han bruger tiden i bilen konstruktivt – lytter til podcasts, tænker, kobler fra. Men det ændrer ikke på, at han hellere ville bruge tiden anderledes.

Henrik er en rutineret pendler. Gennem årene har han arbejdet mange steder – blandt andet i København – og har vænnet sig til lange ture. "Dengang var der motorvej hele vejen. Selv med myldretrafik kunne man regne med noget tempo. Nu ligger gennemsnitsfarten mellem 60 og 70 kilometer i timen. Det er jo lavt."



Muligheden for at tage toget har han også prøvet. Faktisk i flere år, da han arbejdede i Parken som personalekonsulent. Men han blev ærgerlig over det. "Jeg blev træt af at hænge i klokkestrengen, for offentlig transport er dyr, meget ustabil – og værst af alt mister man sin frihed". Det manglende motorvejsnet på Rute 22 påvirker mere end bare hans hverdag. "Det betyder noget for netværk og relationer," forklarer han. "Det handler jo om, hvor hurtigt man kan komme til familiebesøg eller sociale arrangementer. Skal jeg sidde ude i min bil, eller vil jeg hellere bruge tid med mine døtre eller på frivilligt arbejde hos Kræftens Bekæmpelse?". For Henrik er det hele egentlig ret simpelt: Infrastruktur er ikke bare asfalt – det er livskvalitet. Og for ham og mange andre i området, mangler den.

HISTORIER FRA VIRKELIGHEDEN #6

EN TVÆRMOTORVEJ VILLE FORBEDRE SIKKERHEDEN OG FJERNE PRES

For Nermin Hodzic starter hver arbejdsdag med en flaskehals. Fra hans hjem i Vallensved på Sydsjælland skal han kun køre 300 meter før han rammer landevejen, der hurtigt bliver en livsnerve fyldt med lastbiler, pendlertrafik og ventetid. "På de gode dage tager det en time at komme til Kalundborg. På de dårlige kan det tage halvanden. Det er umuligt at planlægge noget som helst."

Han arbejder på Kalundborg Rådhus og kører turen 3-4 gange om ugen. "Der er nogle gange mange uheld. Og det er det farlige ved landeveje – når der sker noget, bliver hele vejen spærret. Der er ikke noget alternativ. Ingen anden rute, ingen tog, og busserne er ikke en mulighed, når man har faste møder eller afleveringer". Særligt sommerhalvåret gør det ekstra tydeligt. "Fra april til oktober vælter det ind med campingvogne fra Samsø og Nordvestsjælland. De tager landevejene og færgen – det forvandler en allerede presset vej til et trafikalt mareridt".

Nermin har regnet på det. "Hvis vi havde en tværmotorvej hele vejen – bare sådan som man kan tage om Næstved – så ville jeg kunne køre turen på en halv time. Det ville være det halve. Det ville gøre en kæmpe forskel."



Men det handler ikke kun om hans egen tid, for han har også en kone, en datter og en hund, og hvis man ender med at bruge tre timer dagligt i bilen, går det ud over eftermiddagsaktiviteter, fælles aftensmad og familietid. "Hvis jeg skal nå noget om aftenen, skal jeg nærmest flexe min arbejdsdag."

Spurgt om hvad han ville sige til en politiker, der tvivler på nødvendigheden af en tværmotorvej, siger Nermin: "Jeg ville invitere dem med på en køretur klokken halv otte en tirsdag morgen. Så kan vi snakke bagefter". For Nermin er spørgsmålet om tværmotorvejen klart. "Vi har brug for en løsning. En tværmotorvej ville ikke bare spare tid. Den ville forbedre sikkerheden, fjerne pres fra små landsbyer og styrke hele regionens udvikling."

HVAD ØNSKER VI NU?

Foreningen til fremme af Den Sjællandske Tværmotorvej

I foreningen har vi allerede opnået væsentlige resultater, navnlig ved at sikre under de seneste politiske forhandlinger om fremtidens infrastruktur, at den kommende forundersøgelse ikke kun kommer til at omfatte mulighederne for at etablere en 2+1-vej på strækningen - som oprindeligt planlagt - men også at vi med det samme får undersøgt mulighederne for at anlægge en motorvej.

Infrastruktur tager tid, men al erfaring viser, at det er nødvendigt konstant at være på bolden, hvis tidsplanen ikke skal skride. Derfor har vi også brug for al den støtte, vi kan få.

Nu står vi overfor et forløb, hvor vores ønsker til politikere og embedsværk er helt klare, nemlig:

- 1 Gennemførelse af forundersøgelsen om motorvejen hurtigst muligt, og senest som planlagt i 2028-29**
- 2 Umiddelbart derefter - i forbindelse med det kommende infrastrukturforlig - igangsætning af VVM-undersøgelse**
- 3 Herefter endelig beslutning om linjeføring samt vedtagelse af anlægslov i Folketinget**
- 4 Anlæg af motorvejen på Rute 22**

KILDEHENVISNINGER

- ¹ Næstved Kommune (2019) – *Kommuneplanstrategi*
- ² Region Sjælland (2022) – *Mobilitetsanalyse for Region Sjælland*
- ³ Region Sjælland (2022); Region Sjælland (2015) – *En vej til vækst*
- ⁴ Vejdirektoratet (2013) – *Rute 22, forundersøgelse*
- ⁵ Center for VækstAnalyse (2017) – *Vækstvilkår for Næstved 2017*
- ⁶ Vejdirektoratet (2013)
- ⁷ Region Sjælland (2025)
- ⁸ Region Sjælland (2055)
- ⁹ Grontmij (2014) – *Analyse om Vækstvilkår*; Region Sjælland (2015)
- ¹⁰ Danmark Statistik – *Erhvervsspendling*; Dansk Byggeri (2019) -- *Pendleranalyse*
- ¹¹ Region Sjælland (2015)
- ¹² Grontmoji (2014); Dansk Industri (2015) – *Analyse om erhvervsvilkår*
- ¹³ Region Sjælland (2025)
- ¹⁴ HBS Economics (2021) – *Langsigtede potentialer for Region Sjælland af Femern*
- ¹⁵ Region Sjælland (2015)
- ¹⁶ Dansk Industri (2024) – *Grønne lastbiler fylder mere i salget*; Rådet for Grøn Omstilling (2023) – *Fremskrivning af antallet af elektriske lastbiler i Danmark*
- ¹⁷ Vejdirektoratet (2023) – *Trafikkens udvikling i tal*
- ¹⁸ Vejdirektoratet (2024) – *Færre unge mister livet i trafikken*
- ¹⁹ TV Øst (2025) – *Så mange alvorlige trafikuheld er der i din kommune*
- ²⁰ Vejdirektoratet (2024)



RUTE 22 - DEN SJÆLLANDSKE
TVÆRMOTORVEJ NU!
NÆSTVED - SLAGELSE - KALUNDBORG

Denne rapport er udarbejdet af Foreningen til fremme af Den Sjællandske Tværmotorvej. Vi samler virksomheder og erhvervsorganisationer i det midt- og vestsjællandske område, som i fællesskab arbejder for at fremme etableringen af Den Sjællandske Tværmotorvej.