



Samfundsøkonomisk analyse af Tværforbindelsen

Region Sjælland

3. oktober 2025

Impact Economics

Indhold

1.	Sammenfatning	3
2.	Indledning	4
3.	Trafikale effekter.....	5
3.1	Øget trafik i korridoren og mindre trafik på landevejen	5
3.2	Stigning i personture med bil.....	6
3.3	Erhvervslivet kommer hurtigere frem.....	6
4.	Samfundsøkonomi	7
4.1	Samfundsøkonomiske resultat.....	7
4.2	Det offentlige	8
4.3	Trafikanter.....	8
4.4	Andre effekter	9
4.5	Følsomhedsanalyser	10
4.6	En bedre samfundsøkonomi.....	12
4.7	Konsekvenserne af en fast Kattegatforbindelse.....	14
5.	Referencer.....	15
6.	Bilag	16
6.1	Trafik.....	16
6.2	Samfundsøkonomisk metode.....	16
6.3	Anden infrastruktur	17
6.4	Anlægsoverslag	17

Kontakt

Impact Economics
 kontakt@impacteconomics.dk
 27 44 74 86

1. Sammenfatning

Region Sjælland og de 17 kommuner på Sjælland, Lolland og Falster arbejder på at realisere den Sjællandske Tværforbindelse – en motorvej mellem Næstved, Slagelse og Kalundborg. Projektet er en del af den regionale trafikstrategi "Sjælland baner vejen frem" og er den løftestang, som for alvor kan sætte skub i udviklingsmulighederne i den vestlige del af regionen. Den vil binde byerne bedre sammen, øge erhvervslivets adgang til arbejdskraft og skabe lokal vækst.

Hurtigere rejser på tværs af Sjælland

Trafikken i korridoren forventes at stige med 40-80%, mens trafikken på de eksisterende landeveje falder med op til 90%. For pendlere betyder det kortere rejsetider i hverdagen, og for fritidsrejsende bliver det lettere at besøge familie, venner og fritidsaktiviteter. For erhvervslivet betyder den forbedrede fremkommelighed, at godset kommer hurtigere frem og at de erhvervsrejsende skal bruge kortere tid. Det giver økonomiske besparelser.

Et projekt med samfundsøkonomisk overskud

Den samfundsøkonomiske analyse viser, at over en 50-årig periode overstiger gevinsterne omkostningerne med mellem 0,9 og 1,4 milliarder kroner afhængigt af CO₂-prisen. Det svarer til et samfundsøkonomisk afkast på mellem 3,5% og 3,6%. Når den interne rente er større end ca. 3,2%, betyder det, at gevinsterne overstiger omkostningerne, og at projektet dermed er samfundsøkonomisk rentabelt.

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. Det opvejes delvist af øgede indtægter fra brugerbetaling på veje og afgifter på ca. 2 mia. kr.

Tværforbindingen 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.

Robusthed

Gevinster og omkostninger for trafikanter og de deraf afledte effekter er udarbejdet med Grøn Mobilitetsmodel, der også anvendes til andre analyser af motorvejsprojekter, fx motorvejen Næstved-Rønnede. Den helt primære omkostning i den samfundsøkonomiske analyse er selve anlægget af motorvejen. Her er anvendt km-priser for tre af de nyeste planlagte motorvejsprojekter i Danmark. I praksis kan det vise sig, at Tværforbindingen er enten billigere eller dyrere at anlægge. Det har betydning for det samfundsøkonomiske afkast. Vores analyse viser, at selv hvis det er lige så dyrt pr. km som det dyreste af de tre referencer, er projektet fortsat samfundsøkonomisk rentabelt.

Vi har også udarbejdet en række andre følsomhedsanalyser. De viser, at samfundsøkonomien er robust over for mange ændringer. Dog er det en forudsætning, at forbindelsen kan etableres med en hastighedsgrænse på 130 km/t.

Flere gevinster med en fast Kattegatforbindelse

Tværforbindingen vil skabe hurtigere forbindelser på tværs af regionen. På længere sigt kan etableringen af en fast Kattegatforbindelse medføre, at gevinsterne ved Tværforbindingen øges. En fast Kattegatforbindelse vil møde Tværforbindingen i Kalundborg og dermed skabe en hurtig forbindelse fra Vest-, Midt- og Sydsjælland samt Lolland-Falster og Møn til Midt- og Nordjylland. Med en fast Kattegatforbindelse vil særligt den nordlige del af Tværforbindingen mellem Slagelse og Kalundborg opleve øget trafik, da det nu bliver den hurtigste rute for rejsende fra både Sydsjælland, men også fra Midtsjælland via E20-motorvejen.

2. Indledning

Region Sjælland og de 17 kommuner på Sjælland, Lolland og Falster har i 2024 fremsat trafikudspillet "Sjælland baner vejen frem" med ambition om at skabe bedre, hurtigere og grønnere transport for regionens borgere og erhvervsliv. Et af de prioriterede projekter er den Sjællandske Tværforbindelse (herefter Tværforbindelsen), som omfatter anlæg af en motorvej mellem Næstved, Slagelse og Kalundborg. Med denne baggrund har Region Sjælland bedt Impact Economics om at udarbejde en samfundsøkonomisk analyse af Tværforbindelsen.

Prioriterede projekter i Region Sjælland

- Den Sjællandske Tværforbindelse
- Andre prioriterede vejforbindelser
- Prioriterede baneforbindelser



Kort om analysen

Vi har i denne rapport analyseret de samfundsøkonomiske konsekvenser af at etablere Tværforbindelsen. 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.

I analysen har vi sammenlignet gevinster og omkostninger over en 50-årig periode for to scenarier:

1. Et basisscenarie uden Tværforbindelsen.
2. Et projektscenarie med Tværforbindelsen.

Tværforbindelsen er forudsat anlagt med en hastighedsgrænse på 130 km/t.

I næste afsnit er de trafikale effekter beskrevet, efterfulgt af de samfundsøkonomiske resultater. Forudsætninger og metode er uddybet i bilag.

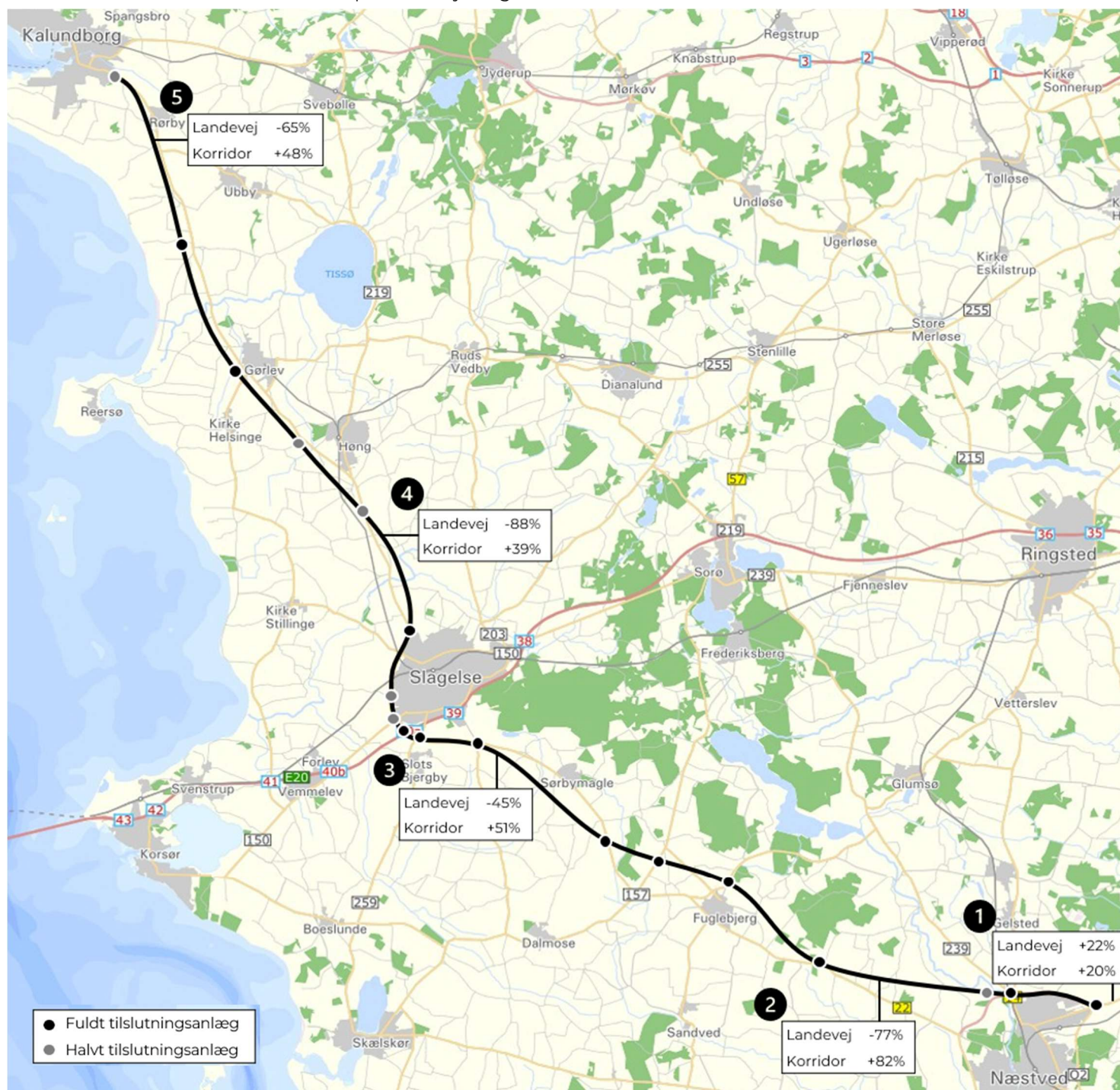
3. Trafikale effekter

3.1 Øget trafik i korridoren og mindre trafik på landevejen

Etablering af Tværforbindelsen medfører kortere rejsetid. Det giver både flere rejsende og en overflytning fra den nærliggende landevej (rute 22 og 14). På rute 22 falder trafikken med op til knap 90%, afhængig af hvor man måler, jf. figur 1. Størst er faldet nord for Slagelse, mens faldet er mindst syd for Slagelse. Når man måler trafikken i korridoren, dvs. den samlede trafik på Tværforbindelsen og rute 22, stiger trafikken med op til godt 80%. Størst er stigningen vest for Næstved, mens den er lavest syd for Kalundborg.

Etableringen af Tværforbindelsen medfører desuden, at trafikken på motorvejen Næstved-Rønnede samt den nærliggende landevej (rute 54) stiger med ca. 20%.

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



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

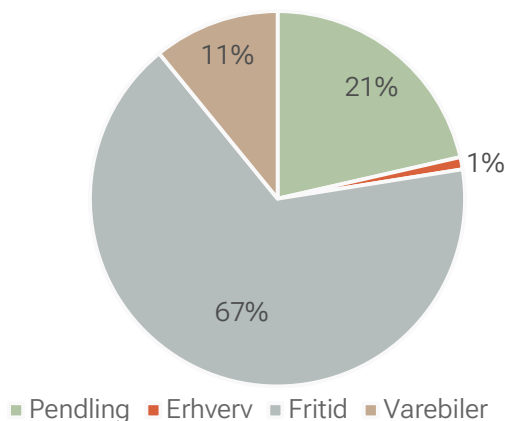
	Ændring
Person- og varebil	10.500
Kollektiv trafik	-2.600
Cykel	-2.200
Gang	-1.600
Ture i alt	4.100

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%.

Figur 2. Ændring i personture med person- og varebil, fordeling på turformål



3.3 Erhvervslivet kommer hurtigere frem

Tværforbindelsen gør det hurtigere for erhvervslivet at komme frem. Varebilerne, der kan udnytte den fulde hastighedsforøgelse ved motorvejen, får de største gevinster, men lastbilerne kommer også hurtigere frem, jf. tabel 2. Mens størstedelen af varebilernes gevinster er i perioder uden trængsel, er det omvendt for lastbilerne. Her er størstedelen af tidsgevinsterne fra mindre køkørsel.

Tabel 2. Tidsbesparelse for godstransport, persontimer pr. år, 2035

	Rejsetid uden trængsel	Rejsetid med trængsel	I alt
Varebiler	161.200	20.200	181.400
Lastbiler	7.300	17.700	25.000
Godstransport i alt	168.500	37.900	206.400

Kilde: Impact Economics.

Note: Her er kun medtaget tidsbesparelsen for de eksisterende køretøjer, der kører i basisscenariet uden Tværforbindelsen.

4. Samfundsøkonomi

I dette afsnit fremgår de samfundsøkonomiske resultater. Metode er uddybet i bilag.

Resultater er vist med lav og høj CO₂-pris

Alle resultater er vist for to scenarier, som anbefalet af Finansministeriet; henholdsvis en lav og en høj CO₂-pris. Den lave CO₂-pris afspejler Finansministeriets forventning til kvoteprisen, mens den høje pris svarer til Klimarådets bud på en omkostning ved en 70% reduktion af CO₂. Den lave pris er 1.090 kr./ton i 2035 stigende til 2.490 kr./ton i 2050, mens den høje pris er 2.930 kr./ton i 2035 stigende til 6.710 kr./ton i 2050, jf. Finansministeriet (2025).¹

4.1 Samfundsøkonomiske resultat

Når vi lægger alle gevinster og omkostninger sammen over en 50-årig periode, er Tværforbindelsen samfundsøkonomisk rentabel, både med en lav og en høj CO₂-pris. Med en lav CO₂-pris er gevinsterne 1,4 mia. kr. højere end omkostninger, mens der tilsvarende er 0,9 mia. kr. større gevinster end omkostninger ved en høj CO₂-pris, jf. tabel 3. Målt på den interne rente er det samfundsøkonomiske afkast 3,6% ved en lav CO₂-pris og 3,5% ved en høj CO₂-pris. Den interne rente skal være større end ca. 3,2% for, at gevinsterne overstiger omkostningerne, og et projekt dermed er samfundsøkonomisk rentabelt.

Tværforbindelsen medfører øgede omkostninger for det offentlige på 8,3 mia. kr., mens trafikanterne får gevinster for samlet 10,1 mia. kr. Endelig er der andre effekter inkl. klima, der medfører omkostninger på 0,4 mia. kr. ved en lav CO₂-pris og 1,0 mia. kr. ved en høj CO₂-pris.

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	0,9¹
Intern rente	3,6%	3,5%

Kilde: Impact Economics.

Note: ¹ Tal summerer ikke pga. afrunding.

Kort om prisniveau og nutidsværdi

Vi opgør alle gevinster og omkostninger i analysen i 2025-priser, så gevinster og omkostninger kan sammenlignes med andre priser i samfundet i dag. Vi opgør desuden alt i nutidsværdi. Det betyder, at vi tager højde for, at omkostninger og gevinster i fremtiden er mindre værd end i dag. Hvis vi anlægger en motorvej i 2035, behøver vi fx ikke sætte så mange penge til side i dag, fordi vi som samfund kan få et årligt afkast.

I analysen er der ikke medtaget eventuelle gevinster for den kollektive trafik. Vi har inkluderet en følsomhedsanalyse af den kollektive trafik i afsnit 4.5. 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.

Nedenfor har vi uddybet gevinster og omkostninger.

¹ Priserne er angivet i markedspriser og er afrundet til hele 10'er.

4.2 Det offentlige

Omkostningerne for det offentlige består primært af anlægsomkostninger. De udgør en samlet omkostning på 11,4 mia. kr. målt i nutidsværdi i 2025, jf. tabel 4.

Anlægsomkostningerne er baseret på de forventede km-priser for tre nye anlægsprojekter: Motorvej Næstved-Rønnede, Midtjysk motorvej Give – Billund V og Midtjysk motorvej vest om Viborg. Hertil er lagt en reserve på 40%, som det er standard for fase 1 -projekter. Anlægsomkostningerne er uddybet i bilag.

Da anlægget fortsat har en værdi efter analyseperioden på 50 år, er der medtaget en restværdi på 2,3 mia. kr. Drift og vedligehold udgør en omkostning på 1,1 mia. kr., mens der er gevinster for det offentlige i form af brugerbetaling på veje og øgede indtægter fra afgifter som følge af nye ture.

Tabel 4. Samfundsøkonomiske effekter for det offentlige, nutidsværdi i 2025, mia. kr.

	Lav CO ₂ -pris	Høj CO ₂ -pris
Anlægsomkostninger	-11,4	-11,4
Restværdi	2,3	2,3
Drift og vedligehold	-1,1	-1,1
Brugerbetaling på veje	0,7	0,7
Afgiftskonsekvenser	1,2	1,3
I alt	-8,3	-8,3¹

Kilde: Impact Economics.

Note: ¹ Tal summerer ikke pga. afrunding.

4.3 Trafikanter

Trafikanterne får samlet set gevinster for 10,1 mia. kr. målt i nutidsværdi, jf. tabel 5. Det er fordelt med 6,6 mia. kr. til personbilerne, 3,1 mia. kr. til varebilerne og 0,4 mia. kr. til lastbilerne. Endelig har vi forudsat gener i anlægsperioden på 0,1 mia. kr. Person- og varebilerne får den største del af tidsgevinsten, da de fuldt ud kan udnytte den høje hastighedsgrænse på motorvejen.

Tabel 5. Samfundsøkonomiske effekter for trafikanter, nutidsværdi i 2025, mia. kr.

Effekterne er ens for høj og lav CO₂-pris

	Nutidsværdi
Personbiler	6,6
Varebiler	3,1
Lastbiler	0,4
Gener i anlægsperioden	-0,1
I alt	10,1¹

Kilde: Impact Economics.

Note: ¹ Tal summerer ikke pga. afrunding.

De primære gevinster for trafikanterne er kortere rejsetid. Det udgør samlet set 11,1 mia. kr. målt i nutidsværdi, jf. tabel 6. Det opvejes i mindre grad af øgede kørselsomkostninger på 1,1 mia. kr. Endelig er der små tidsgevinster for godset på vej samt i form af brugerbetaling.

Tabel 6. Samfundsøkonomiske effekter for trafikanter, nutidsværdi i 2025, mia. kr.
Effekterne er ens for høj og lav CO₂-pris

	Nutidsværdi
Tid	11,1
Kørselsomkostninger	-1,1
Tid gods	0,0
Brugerbetaling vej	0,1
I alt	10,1

Kilde: Impact Economics.

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.

4.5 Følsomhedsanalyser

I dette afsnit fremgår en række følsomhedsanalyser, der illustrerer, hvordan resultatet påvirkes af ændrede forudsætninger. Vi har udvalgt følsomhedsanalyser ud fra, hvilke af forudsætningerne, der er særligt usikre, og der har stor betydning for det samfundsøkonomiske afkast.

Følsomhedsanalyserne viser, at det samfundsøkonomiske afkast af Tværforbindelsen særligt er påvirket af anlægsomkostningerne, trafikvæksten og tidsgevinsterne.

Følsomhedsanalyser er vist for scenariet med høj CO₂-pris

Alle følsomhedsanalyser er vist for scenariet med høj CO₂-pris for at forenkle formidlingen. Det har ingen praktisk betydning, da ingen af følsomhedsanalyserne omhandler klima.

Følsomhedsanalyser af anlægsomkostninger

Anlægsomkostningerne udgør de største omkostninger i den samfundsøkonomiske analyse. Lavere anlægsomkostninger medfører derfor et større samfundsøkonomisk afkast. Det kan fx være tilfældet, hvis der ikke er behov for hele reserven. Er det kun behov for 15%, stiger den interne rente til 4,2%, jf. tabel 8.

Vi har opgjort anlægsomkostningerne ud fra den gennemsnitlige km-pris for tre andre motorvejsprojekter (se uddybende beskrivelse i bilag). Hvis det er muligt at realisere anlægget af Tværforbindelsen til samme km-pris som motorvejen vest om Viborg, der er den laveste af de tre priser, stiger den interne rente til 3,9%. Er anlægsomkostningerne i stedet højere, svarende til motorvejen mellem Give og Billund V, der er den dyreste af de tre anlægsprojekter, falder den interne rente til 3,3%, hvilket stadig er samfundsøkonomisk rentabelt.

Tabel 8. Følsomhedsanalyser af anlægsomkostninger

	Nutidsværdi, mia. kr.	Intern rente
Hovedanalyse	0,9	3,5%
Lavere anlægsomkostninger (15% reserve i stedet for 40% reserve)	2,5	4,2%
Lavere anlægsomkostninger (km-pris for Motorvej vest om Viborg)	2,0	3,9%
Højere anlægsomkostninger (km-pris for Motorvej Give - Billund V)	0,2	3,3%

Kilde: Impact Economics.

Følsomhedsanalyser af trafikvækst

Vi har i hovedanalysen forudsat, at trafikken, der anvender Tværforbindelsen, vokser med 1% årligt fra 2035-2040 og 0,5% årligt fra 2040-2050. I resten af analyseperioden er der ikke forudsat en trafikvækst.

Hvis der ikke er en trafikvækst efter 2035, medfører det, at færre trafikanter får en gevinst af Tværforbindelsen. Det giver en lavere intern rente på 3,2%, jf. tabel 9. Det medfører, at gevinster og omkostninger balancerer over 50 år.

Stiger trafikvæksten, så den er 50% højere i perioden 2035-2050, øges gevinsterne. Det giver en intern rente på 3,6%. Omvendt vil en halvering af trafikvæksten medføre en lavere intern rente på 3,4%. 3,4% svarer til et samfundsøkonomisk rentabelt projekt.

Tabel 9. Følsomhedsanalyser af trafikvækst

	Nutidsværdi, mia. kr.	Intern rente
Hovedanalyse	0,9	3,5%
Ingen trafikvækst	0,0	3,2%
Trafikvækst +50%	1,3	3,6%
Trafikvækst -50%	0,4	3,4%

Kilde: Impact Economics.

Følsomhedsanalyser af tidsgevinster

Vi har forudsat i hovedanalysen, at motorvejen anlægges med en hastighedsgrænse på 130 km/t. Anlægges Tværforbindelsen i stedet med en hastighedsgrænse på 110 km/t, falder den interne rente til 2,9%, jf. tabel 10. Vi har i følsomhedsanalysen forudsat, at den gennemsnitlige fart på motorvejen er 120 km/t, når hastighedsgrænsen er 130 km/t, mens den gennemsnitlige hastighed er 110 km/t på motorveje, hvor hastighedsgrænsen er 110 km/t. Det er baseret på Vejdirektoratets målinger af den faktiske hastighed på motorveje med forskellige hastighedsgrænser, jf. Vejdirektoratet (2025).

Vi har også opgjort konsekvenserne, hvis tidsgevinsterne er 25% højere eller 25% lavere. Det kan skyldes ændret trafikmængde, eller afspejle usikkerhed om værdien af tid. Det har stor betydning for resultatet, da tidsgevinsterne er den primære gevinst. Med 25% højere tidsgevinster stiger den interne rente til 4,4%, mens den falder til 2,5% med 25% lavere tidsgevinster.

Tabel 10. Følsomhedsanalyser af tidsgevinster

	Nutidsværdi, mia. kr.	Intern rente
Hovedanalyse	0,9	3,5%
Motorvejen anlægges til 110 km/t i stedet for 130 km/t	-0,8	2,9%
Tidsgevinster +25%	3,8	4,4%
Tidsgevinster -25%	-2,1	2,5%

Kilde: Impact Economics.

Andre følsomhedsanalyser

I hovedanalysen har vi ikke medtaget indsving, dvs. at trafikanterne de første år efter åbningen af Tværforbindelsen skal vænne sig til at bruge den, og derfor ikke udnytter den så meget. Inkluderer vi indsving de tre første år i form af en forudsætning om, at Tværforbindelsen anvendes 70% i åbningsåret, 80% året efter og 90% det efterfølgende år, falder nutidsværdien med 0,1 mia. kr., jf. tabel 11. Det samme resultat får vi i følsomhedsanalysen, hvor vi har dobbelt så høje gener i anlægsperioden som i hovedanalysen.

Endelig har vi lavet en følsomhedsanalyse, hvor vi har medtaget tidsgevinster for den kollektive trafik. I hovedanalysen er der ikke medtaget effekter for den kollektive trafik, mens der her er forudsat, at de gennemsnitlige tidsgevinster for de kollektive rejsende på strækningen Næstved-Slagelse-Kalundborg er 4 minutter. Det er inspireret af Sweco (2025), der har analyseret BRT på strækningen, hvor de peger på at opgradering til motorvej samt højere hastighed for busserne, tilsammen kan give en tidsbesparelse på 16 minutter mellem Næstved og Kalundborg. Den lavere tidsgevinst vi anvender her afspejler, at det kun er en mindre del af de kollektivt rejsende, der rejser på hele strækningen. Derudover kan der være andre effekter af ændret kollektiv trafikbetjening på Tværforbindelsen, fx længere til- og

frabringertid, samt ændrede omkostninger til anlæg, drift og vedligehold. Fokuserer vi alene på tidsgevinsterne, medfører det at den interne rente øges til 3,6%.

Tabel 11. Andre følsomhedsanalyser

	Nutidsværdi, mia. kr.	Intern rente
Hovedanalyse	0,9	3,5%
Indsving	0,8	3,5%
Dobbelt så høje gener i anlægsperioden	0,8	3,5%
Tidsgevinster kollektiv trafik	1,1	3,6%

Kilde: Impact Economics.

4.6 En bedre samfundsøkonomi

Følsomhedsanalyserne viste, at det samfundsøkonomiske afkast af Tværforbindelsen bl.a. påvirkes af anlægsomkostningerne, tidsgevinster og forudsætningerne om den fremtidige trafikvækst. Herunder har vi uddybet de forhold, man skal være opmærksom på fremover, hvis man ønsker at forbedre projektets samfundsøkonomiske afkast.

Anlægsomkostninger

Anlægsomkostningerne er den største samfundsøkonomiske omkostning ved projektet. I det omfang det er muligt at reducere anlægsomkostningerne uden at gå (tilsvarende) på kompromis med gevinsterne (fx tidsgevinsterne), vil det medføre, at projektets samfundsøkonomi forbedres.

Det kan bemærkes, at der ved flere nyere undersøgelser af motorvejsprojekter er fundet besparelser, der har reduceret det samlede anlægsoverslag. Fx er anlægsoverslaget for Næstved-Rønnede-motorvejen udarbejdet i tre udgaver, jf. tabel 12. Besparelsen ved den billigste er 14-15% i forhold til de andre. Tilsvarende er der for Midtjysk motorvej ved Viborg fra Klode Mølle – Løvel fundet besparelser på henholdsvis 21% og 13%, jf. tabel 13.

Ved at overveje samfundsøkonomien af delelementer af anlægsprojektet allerede i designfasen er det måske muligt at opnå et større samfundsøkonomisk afkast.

Tabel 12. Anlægsoverslag motorvej Næstved-Rønnede, 2025-priser, mio. kr.

	Bevilling Infrastrukturplan 2035	"Nord gennem skoven"	"Syd gennem skoven"
Anlægsoverslag	1.985	2.305	2.342
Besparelse ift. Nord og Syd gennem skoven	14-15%		

Kilde: Vejdirektoratet (2025b).

Tabel 13. Anlægsoverslag motorvej Midtjysk Motorvej ved Viborg, 2024-priser, mio. kr.

	Vestlig	Østlig
Anlægsoverslag	2.305	2.342
Reduceret anlægsoverslag	4.944	6.130
Besparelse	21%	13%

Kilde: Vejdirektoratet (2025b) og Vejdirektoratet (2025c).

Tidsgevinster

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

Forudsætninger om fremtidig trafikvækst

Den fremtidige trafikvækst har betydning for det samfundsøkonomiske afkast, da flere trafikanter medfører flere, der får glæde af projektet. Overvejelser omkring den fremtidige trafikvækst er derfor vigtige i forhold til at give et retvisende billede af de samfundsøkonomiske gevinster ved at etablere forbindelsen.

Andre forhold

Endelig er der andre forhold, der har betydning for størrelsen af det samfundsøkonomiske afkast. Aftledte effekter (eksternaliteter) som uheld og støj har en negativ effekt på det samfundsøkonomiske afkast. Kan anlægget udformes, så uheld og støjgener minimeres, kan det bidrage til en bedre samfundsøkonomi. Det skal dog opvejes mod eventuelle omkostninger, fx til støjbarrierer.

Det kan også være relevant at undersøge, hvordan Tværforbindelsen kan bidrage til et samfundsøkonomisk bedre kollektiv transport. En motorvejsforbindelse kan potentielt give hurtigere busforbindelser, hvilket kan resultere i tidsgevinster for de kollektivt rejsende og besparelser på driften (bustimer).

4.7 Konsekvenserne af en fast Kattegatforbindelse

I denne analyse er det forudsat, at Kattegatforbindelsen ikke er etableret, jf. forudsætningerne i bilaget. Det følger sædvanlig praksis med kun at medtage allerede besluttede projekter. Vi har herunder perspektiveret til konsekvenserne for Tværforbindelsen, hvis det vedtages at etablere en fast Kattegatforbindelse.

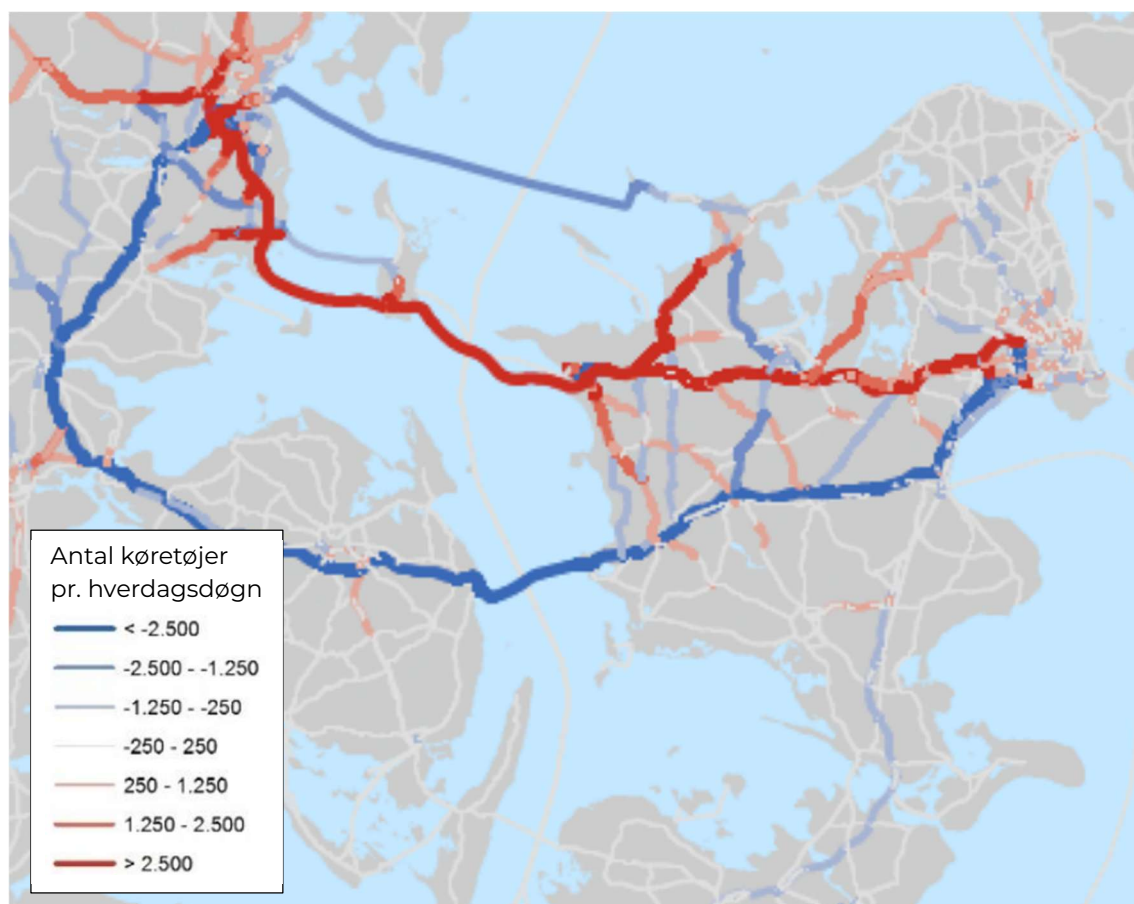
Større gevinst fa Tværforbindelsen

En fast Kattegatforbindelse vil møde Tværforbindelsen i Kalundborg og dermed skabe en hurtig forbindelse fra Vest-, Midt- og Sydsjælland samt Lolland-Falster og Møn til Midt- og Nordjylland. Særligt den nordlige del af Tværforbindelsen mellem Slagelse og Kalundborg vil opleve øget trafik som følge af en Kattegatforbindelse, da det nu bliver den hurtigste rute for rejsende fra både Sydsjælland samt Midtsjælland via E20-motorvejen. Det er illustreret på nedenstående kort, der viser ændringerne i trafikmængderne på vejnettet ved etablering af en Kattegatforbindelse. Selvom kortet er udarbejdet uden Tværforbindelsen, vil det overordnede billede være det samme: De nordligste dele af Tværforbindelsen vil opleve de største stigninger i trafikken.

Af kortet fremgår det, at Kattegatforbindelsen vil medføre øget trafik på rute 215/231 fra Ringsted – Holbækmotorvejen ved Mørkøv samt på rute 219 fra Sorø til Kalundborg. Ved etablering af Tværforbindelsen vil en stor del af denne trafikstigning i stedet benytte Tværforbindelsen mellem Slagelse og Kalundborg. Forudsættes Kattegatforbindelsen etableret, vil det dermed forbedre det samfundsøkonomiske afkast af Tværforbindelsen. Det gælder i særlig grad den nordlige del fra Slagelse til Kalundborg.

Figur 3. Ændring i antal køretøjer på vej ved etablering af Kattegatforbindelsen i 2035

Kortet viser trafikale effekter uden etablering af Tværforbindelsen



Kilde: Vejdirektoratet (2022).

Note: Kort viser scenariet 'Kattegat 2035 Længste'.

5. Referencer

Finansministeriet (juni 2025). Nøgletalskatalog. Notat.

Sweco (2025). Sweco Ideoplæg BRT Sjællandske tværmotorvej. Rapport.

Transportministeriet (2025). Midtjysk motorvej føres vest om Viborg. Nyhed. trm.dk. Besøgt 13. august 2022.

Vejdirektoratet (2022). Afrapportering af trafikale analyser. Trafikale beregninger. Rapport.

Vejdirektoratet (2024). Trafikale effekter af Midtjysk motorvej. Baggrundsnotat.

Vejdirektoratet (2025). Danskerne kører fortsat med lavere hastigheder. Pressemeddelelse 28. januar 2025.

Vejdirektoratet (2025b). Beskrivelse af besparelsesinitiativer. Notat.

Vejdirektoratet (2025c). www.vejdirektoratet.dk/projekt/motorvej-klode-moelle-viborg-loevel/oekonomi. Hjemmeside. Besøgt 19. august 2025.

Vejdirektoratet (2025d). www.vejdirektoratet.dk/projekt/midtjysk-motorvej-give-billund-v/. Hjemmeside. Besøgt 19. august 2025.

Vejdirektoratet (2025e). Ny motorvej mellem Næstved og Rønnede. Sammenfattende rapport. Rapport nr. 628.

Vejdirektoratet (2025f). Samfundsøkonomisk analyse Rute 54 Næstved - Rønnede. Teknisk baggrundsrapport.

6. Bilag

I bilaget fremgår baggrundsoplysninger om trafik, den samfundsøkonomiske metode, forudsætninger om etablering af andre infrastrukturprojekter samt en uddybning af forudsætningerne bag anlægsoverslaget.

6.1 Trafik

De trafikale effekter, der fremgår af kortet på figur 1 i afsnit 3, er beregnet med Grøn Mobilitetsmodel. Tallene bag figuren fremgår af tabel 14.

Tabel 14. Køretøjer pr. hverdagsdøgn, 2035

Nr.	Sted	Landevej, basis	Landevej, projekt	Motorvej, projekt	Korridor, projekt
1	Øst for Næstved	6.100	7.400	30.800	38.200
2	Vest for Næstved	14.000	3.200	22.200	25.400
3	Øst for Slagelse	23.300	12.800	22.400	35.200
4	Nord for Slagelse	17.100	2.000	21.900	23.800
5	Syd for Kalundborg	11.100	3.900	12.400	16.300

Kilde: Impact Economics.

Note: Alle tal er afrundet til hele hundreder.

6.2 Samfundsøkonomisk metode

Analysen følger de officielle retningslinjer og værktøjer fra Finansministeriet og Transportministeriet. Analysen er herudover udarbejdet så den følger samme tilgang som Vejdirektoratet bruger i lignende analyser, dvs. der er anvendt Grøn Mobilitetsmodel til at opgøre de trafikale effekter samt ENVI-modellen til at opgøre eksternaliteter.

En oversigt over de centrale forudsætninger, der er anvendt i analysen, fremgår af tabellen herunder.

Tabel 15. Centrale forudsætninger

Emne	Forudsætning
Trafik	Grøn mobilitetsmodel
Opgørelse af eksternaliteter	ENVI-modellen
Regnearksmodel	TERESA v. 6.1
Enhedspriser generelt	Transportøkonomiske enhedspriser v. 2.1
Enhedspriser klima	Finansministeriet nøgletalskatalog juni 2025
Prisniveau	2025
År for nutidsværdi	2025
Analyseperiode	2035-2084
Diskonteringsrente	3,5% de første 35 år, 2,5% de efterfølgende 15 år
Nettoafgiftsfaktor	1,28
Anlægsperiode	2030-2034
Åbningsår	2035

Kilde: Impact Economics.

6.3 Anden infrastruktur

De trafikale beregninger er som nævnt ovenfor beregnet med Grøn Mobilitetsmodel. Som det er standard, har vi forudsat, at allerede besluttede infrastrukturprojekter er etableret. Det dækker over de projekter, der er inkluderet i Infrastrukturplan 2035 samt Femern Bælt-forbindelsen. En Kattegatforbindelse er derfor ikke forudsat etableret, mens bl.a. en motorvej Næstved-Rønnede er forudsat etableret.

6.4 Anlægsoverslag

Anlægsoverslaget er baseret på et gennemsnit af tre planlagte motorvejsprojekter, der er offentliggjort i 2025: Midtjysk motorvej Give-Billund V, Motorvej Næstved-Rønnede og Motorvej vest om Viborg (Klode Mølle-Løvel). De gennemsnitlige anlægsoverslag inkl. 15% reserve er 134 mio. kr. pr. km, jf. tabel 16. Det er baseret på de reducerede anlægsoverslag i de tilfælde, hvor der er flere varianter. Se afsnit 4.6 om en 'Bedre samfundsøkonomi' for en uddybning.

Tabel 16. Anlægsoverslag planlagte motorvejsprojekter, 2025-priser

	Anlægsoverslag, mio. kr.	Km	Anlægsoverslag, kr./km
Midtjysk motorvej Give - Billund V	2,58	13,5	143
Motorvej Næstved-Rønnede	1,99	18	142
Motorvej vest om Viborg (Klode Mølle-Løvel)	5,1	14	117
Gennemsnit (inkl. 15% reserve)			134

Kilde: Vejdirektoratet (2025d), Vejdirektoratet (2025e), Vejdirektoratet (2025f) og Transportministeriet (2025).

Tager vi højde for, at Tværforbindelsen er på et såkaldt fase 1-stadie, skal der tillægges 40% reserve ifølge Ny anlægsbudgettering. Med en samlet længde på 69,5 km medfører det et samlet anlægsoverslag på 11,3 mia. kr., jf. tabel 17. Når anlægsoverslaget i den samfundsøkonomiske analyse er 11,4 mia. kr. målt i nutidsværdi (se afsnit 4.2), skyldes det en kombination af tilbagediskontering fra anlægsperioden (2030-2034) til 2025 og omskrivning fra faktorpriser til markedspriser med nettoafgiftsfaktoren.

Tabel 17. Anlægsoverslag Tværforbindelsen, 2025-priser

	Anlægsoverslag
Gennemsnit (inkl. 15% reserve), mio. kr./km	134
Gennemsnit (inkl. 40% reserve), mio. kr./km	163
Længde Tværforbindelsen, km	69,5
Anlægsoverslag Tværforbindelsen (inkl. 40% reserve), mia. kr.	11,3

Kilde: Impact Economics.

Anlægsoverslaget kan ved nærmere undersøgelser vise sig at være enten højere eller lavere. Et af de forhold, der har betydning for anlægsoverslaget, er antallet af til- og frakørselsanlæg. I denne analyse er der det samme antal til- og frakørselsanlæg pr. km motorvej som i Næstved-Rønnede-projektet, mens der er lidt færre i Midtjysk motorvej Give-Billund V og Motorvej vest om Viborg.

Drift og vedligehold

Drift og vedligehold af Tværforbindelsen er ligeledes opgjort på baggrund af km-omkostningerne til drift og vedligehold, som de fremgår af de samfundsøkonomiske analyser af Midtjysk motorvej Give-Billund V og motorvej Næstved-Rønnede, jf. Vejdirektoratet (2024) og Vejdirektoratet (2025f).