



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

29. april 2024
2024-1452

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 24. april 2024 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 112 – Forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 45:

Vil ministeren kommentere henvendelsen af 24/4-24 fra Anders Wested, Nørresundby, jf. L 112 - bilag 11?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Vejdirektoratet, der har svaret følgende:

”Vejdirektoratet er enige i, at hændelserne i Limfjordstunnelen skaber markante forsinkelser, særligt i myldretiderne. Vejdirektoratet er dog ikke enige i mange af sammenstillingerne mellem et østligt alternativ og den 3. Limfjordsforbindelse via Egholm.

Når den 3. Limfjordsforbindelse er anlagt, vil de trafikale effekter af hændelser i et af Limfjordstunnelens rør kunne reduceres ved overledning af fjerntrafikken til den 3. Limfjordsforbindelse ved hjælp af de planlagte trafikledelsessystemer. For den lokale trafik på E45 vil dette reducere de trafikale effekter ved hændelser i og omkring Limfjordstunnelen sammenlignet med i dag, og kun en mindre andel af trafikken tvinges over på alternative ruter gennem Aalborg by og videre via Limfjordsbroen.

Anders Wested anfører, at der fortsat vil være kapacitetsproblemer på E45 i og omkring Limfjordstunnelen efter anlæg af den 3. Limfjordsforbindelse. Vejdirektoratet er enige i, at E45 fortsat vil være den foretrukne limfjordsforbindelse for mange trafikanter, men den 3. Limfjordsforbindelse vil give pendlere og erhvervstransport et reelt alternativ, når de skal krydse Limfjorden. Dertil kommer, at den 3. Limfjordsforbindelse for alvor vil give en aflastning af motorvejskryds Vendsyssel, samt give en betydelig reduktion i afstanden til motorvejsnettet for trafikanter i de centrale og vestlige dele af Aalborg og Nørresundby. Sidstnævnte betyder, at rejsetiden



vil falde selv om afstande er længere via Egholm end via Aalborg centrum og Limfjordsbroen.

Anders Wested fremfører, at kapaciteten i Limfjordstunnelen ligger på 75.000-80.000 køretøjer i døgnet. Generelt er Vejdirektoratet ikke enige i, at kapacitetsgrænsen for Limfjordstunnelen ligger på det nævnte niveau. Allerede i dag benyttes Limfjordstunnelen i gennemsnit af 86.000 biler pr. hverdagsdøgn, og trafikken har i flere tilfælde været oppe i nærheden 110.000 biler pr. døgn. Desuden må det forventes, at myldretidsperioderne bliver forlænget i takt med den stigende trafik, hvilket bl.a. ses på Motorring 3 omkring København, hvor der på den 6-sporede motorvej kører omkring 140.000 biler pr. hverdagsdøgn.

Anders Wested anfører, at det trafikalt og økonomisk set vil være langt bedre at udbygge E45 og anlægge en 3-sportet paralleltunnel, og støtter sig til Borgerbevægelsens netop gennemførte trafikberegninger for dette østlige alternativ. Alternativet minder på mange punkter om et borgerforslag kaldet Den Bedste Vej, som Vejdirektoratet vurderede i forbindelse med høringen af VVM-undersøgelsen for den 3. Limfjordsforbindelse i 2011. For en nærmere beskrivelse af borgerforslaget henvises til svaret på spørgsmål 32 til lovforslaget.

Hvad angår de samfundsøkonomiske beregninger for det østlige alternativ, så har Vejdirektoratet ikke et detaljeret kendskab til skitseprojektet og den tilhørende beregning af anlægsoverslaget, men ud fra beskrivelsen vurderes anlægsoverslaget at være underestimeret. Det gælder eksempelvis de anslåede udgifter til udbygning af E45 syd og nord for Limfjordstunnelen til genopførelse af støjskærmning på E45 og til arealerhvervelse. Vejdirektoratets overslag på forslaget Den Bedste Vej lød i 2011 på 4,7 mia. kr., og det var uden en ny vejforbindelse mellem Vadum og E39, som nu indgår i det østlige alternativ.

Til sammenligning blev anlægsoverslaget for den 3. Limfjordsforbindelse (Egholmlinjen) i 2011 beregnet til 6,0 mia. kr.

Hvis der bliver gennemført en fornyet samfundsøkonomisk beregning for det østlige alternativ, hvor anlægsoverslaget hæves til bare 6 milliarder kroner, så vil den interne rente falde til under 3,5%. Hvis der oven i dette medregnes tidstab for trafikanterne i forbindelse med anlægsarbejdet og negative bidrag fra støj, emissioner og CO₂, så vil den interne rente falde yderligere.



Anders Wested anfører, at det østlige alternativ med udbygning af E45, inklusive en paralleltunnel under Limfjorden, kan gennemføres langt hurtigere end den 3. Limfjordsforbindelse, og at det er hans vurdering, at de første kapacitetsforbedringer på E45 syd og nord for Limfjorden kan være afsluttet efter 4 år. Vejdirektoratet er langt fra enige i Anders Westeds tidsestimat for planlægning og gennemførelse af så stort og kompliceret et anlægsprojekt.

Skitseprojektering, miljøkortlægning, feltundersøgelser, strømningsberegninger, havbundsanalyser og øvrige miljøkonsekvensvurderinger varer mindst 2 år. Høringer, udarbejdelse af anlægslov, beslutningsprocessen i Folketinget m.v. varer mindst 1 år. Detailprojektering, ekspropriation, udbud af entrepriser m.v. varer mindst 2-3 år. Selve anlægsarbejdet syd og nord for fjorden varer mindst 2 år, mens anlæg af selve fjordkrydsningen vil varer mindst 4 år. Selve udbygningen af E45 vil være kompliceret, da anlægsaktiviteterne kræver nedbrydning og opførelse af bygværker, ombygning af ramper m.v. mens trafikken afvikles i samme antal spor som i dag. Endelig vil alle nuværende støjskærme skulle fjernes og erstattes af nye, højere skærme på hele strækningen, hvilket vil medføre gener for naboerne og markant fordyrelse af anlægsprojektet.

Store komplicerede anlægsprojekter som den 3. Limfjordsforbindelse tager lang tid at anlægge, og den forudgående planlægning og miljøvurdering kræver grundige undersøgelser og vurderinger. Det er derfor ikke muligt at sammenligne disse med et meget overordnet skitseprojekt samt en trafik- og effektberegning.”

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen