

Talemanuskript til brug for samråd vedrørende Limfjordsforbindelsen

---

**Spørgsmål R, S og T**

Spørgsmål R: *Set i lyset af, at den eksisterende limfjordstunnel i Aalborg allerede adskillige år før forudset har nået sit mætningspunkt med 80.000 bilister i døgnet, påtænker ministeren da at fremskynde processen med en anlægslov og igangsættelse af en ny limfjordsforbindelse?*

Spørgsmål S: *Hvilke konkrete planer – på kort og langt sigt – har ministeren til at løse det limfjordskrydsende trængselsproblem?*

Spørgsmål T: *Når det af regeringsgrundlaget fremgår, at anlæg af nye anlægsprojekter skal finansieres ved brugerbetaling, har ministeren da tænkt sig at etablere en betalingsring i form af brugerbetaling specifikt på den limfjordskrydsende trafik i Aalborg, eller bliver der tale om et mere generelt system med brugerbetaling i hele landet?*

**Indledning**

Tak for de tre samrådsspørgsmål. Med formandens tilladelse vil jeg tillade mig at besvare spørgsmålene under ét.

[Afvent formandens godkendelse].

Tak for det.

Jeg har nu siddet som transport-, bygnings- og boligminister i 16 dage. Jeg vil til enhver tid indrømme, at jeg ikke har løst problemerne med trængsel over Limfjorden i løbet af de 16 dage. Men det er måske heller ikke helt uden grund.

Spørgsmålet om en 3. Limfjordsforbindelse har jo været drøftet i mange år. Tilbage i 2009 indgik det i aftalen om en grøn transportpolitik, at VVM'en for den 3. Limfjordsforbindelse skulle laves færdig.

Og VVM-undersøgelsen blev afsluttet og offentliggjort i 2011.

I perioden fra 2011 til 2015 har vi som bekendt haft transportministre fra Socialdemokratiet, Socialistisk Folkeparti og så Socialdemokratiet igen. Og hvad skete der med sagen i disse 4 år?

Svaret på det spørgsmål er, at der ikke skete noget. Og det svar er uden tvivl spørgeren bekendt, for han sad jo med ved bordet som transportordfører i alle disse år.

Når der ikke skete noget, mens årene gik, så er det nok fordi det ikke er så nemt. Ikke mindst at det ikke er så nemt at finde finansieringen.

Det skyldes også, at aftalerne i den grønne transportforligskreds faktisk er temmelig grønne: 2/3 af pengene er brugt på skinner og 1/3 på veje.

Og da der kom yderligere skattepengene fra Nordsøen, så kunne man jo også have valgt at prioritere nogen af dem til en 3.

Limfjordsforbindelse. Men det gjorde man ikke. De gik i stedet til Togfonden.

Jeg var og er ikke enig i den prioritering. Men jeg anerkender, at der har været flertal for den prioritering i Folketinget. Så synes jeg på omvendt, at det er lidt mærkeligt, at jeg nu skal stå til ansvar for konsekvenserne af netop denne prioritering.

Konsekvensen er som bekendt, at de socialdemokratiske regeringer praktisk taget ikke efterlod en krone til udbygning på vejområdet, da magten skiftede i 2015. Det var vilkåret for den tidligere Venstre-regering, og det er også vilkåret for denne regering.

Konsekvensen er kort sagt, at der ikke er flere penge i kassen, og at der derfor i de kommende år er meget begrænset plads til nye store transportinvesteringer, hvis ikke der bliver tilvejebragt flere midler til investeringer.

Derfor ønsker den nuværende regering, at der i forbindelse med de politiske forhandlinger om løsning af udfordringerne frem til 2025 bliver fundet et grundlag for at øge rammen for de offentlige investeringer i infrastruktur. Det har vi skrevet i regeringsgrundlaget.

Det håber jeg, at Folketingets øvrige partier vil bidrage konstruktivt til.

I forhold til det konkrete spørgsmål har vi i den seneste tid kunnet konstatere, at den gennemsnitlige trafik på hverdage i Limfjordstunnelen netop har passeret 80.000 biler. Dermed har vi i myldretiderne nået den såkaldte teoretiske kapacitetsgrænse.

Udstrækningen af perioderne med høj trafikbelastning på E45 omkring Limfjordstunnelen er dog kortere, end hvad man ser på motorvejene eksempelvis i hovedstadsområdet.

For selve Limfjordstunnelen drejer det sig om ca. 1½ time mod syd om morgenen, og 1½ time mod nord om eftermiddagen.

Det er mindre, end hvad man eksempelvis ser på Motorring 3 ved København. Her varer myldretidsperioderne 2-3 timer både morgen og eftermiddag.

Det er ikke for at forklejne problemet. Men der er altså tale om en mere generel landsdækkende trængselsproblematik, som kommer til udtryk i form af forsinkelser og kø mange steder i landet.

For den fjordkrydsende trafik på E45 handler det ikke kun om den daglige forsinkelse i myldretiden, men nok så meget om risikoen for uforudsete hændelser – for eksempel uheld – i og omkring Limfjordstunnelen.

Det medfører ofte store forsinkelser, da Limfjordsbroen ikke har kapacitet til at udgøre et reelt alternativ på disse tidspunkter.

Hvad angår spørgsmålet om en eventuel kommende anlægslov, kan det jo konstateres, at et stort flertal i Folketinget har peget på Egholmlinjen som den rette løsning på en fremtidig 3. Limfjordsforbindelse.

Det støtter jeg også op om.

Men der er som bekendt ikke fundet finansiering, og som jeg nævnte før, er der i de kommende år meget begrænset plads til nye store transportinvesteringer. Det giver ingen mening at

fremsætte en anlægslov, hvis vi ikke har penge til at bygge forbindelsen. Det ville være et slag i luften.

I sammenhæng med spørgsmålet om Limfjordstunnelens kapacitet er der grund til også at se på spørgsmålet om forbindelsens levetid.

Tunnelen åbnede i 1969, og den er bygget til at kunne holde i 80 år. Den er bygget på et sted med vanskelige jordbundsforhold, og det er en kendt sag, at tunnelen siden indvielsen i 1969 har sat sig og fortsat sætter sig.

Det er der altså som sådan ikke noget nyt i. Men vi er jo vant til at kunne få vores broer og tunneler til at holde langt ud over den oprindeligt designede levetid.

Det kan vise sig mere vanskeligt med Limfjordstunnelen. Det er Vejdirektoratets opfattelse, at hvis vi ikke udviser rettidig omhu, vil det være vanskeligt at opretholde tunnelens funktion i mere end 30-40 år endnu.

Derfor vil Vejdirektoratet i 2017 gennemføre en workshop og eventuelt en efterfølgende ingeniørkonkurrence med deltagelse af førende danske og udenlandske rådgivere og entreprenører.

Formålet er at finde den rette langsigtede løsning, der sikrer at vi kan levetidsforlænge Limfjordstunnelens levetid. Resultatet af en sådan proces forventes at kunne foreligge i 2018.

Med hensyn til på kort sigt at forbedre af fremkommeligheden på E45 omkring Limfjordstunnelen har Vejdirektoratet i både VVM-undersøgelsen fra 2011 og konsolideringen af trafikberegningerne fra 2014 beskrevet forskellige mulige tiltag.

Det drejer sig bl.a. om ombygning af motorvejskryds Vendsyssel og forskellige ombygninger af ramper og rampekryds.

Fælles for disse forslag er for det første, at de vil være relevante, også når der på et senere tidspunkt etableres en 3.

Limfjordsforbindelse vest om Aalborg. Og for det andet, at der ikke er afsat midler til projekterne.

Vejdirektoratet undersøger løbende forskellige initiativer til forbedring af trafikafviklingen og trafiksikkerheden på E45 i og omkring Limfjordstunnelen, men en realisering heraf kræver, at der i forligskredsen afsættes midler hertil.

I forhold til det sidste spørgsmål vil jeg sige, at regeringen er meget optaget af at undersøge mulighederne for hel eller delvis brugerbetaling af nye konkrete infrastrukturprojekter.

Derfor har vi også skrevet det ind i vores regeringsgrundlag.

Vi skal ikke til at have generel brugerbetaling på motorvejene i Danmark. Her bliver vejene stillet gratis til rådighed, og det skal de blive ved med. Bilisterne betaler i forvejen rigeligt i form af registreringsafgift, grøn ejerafgift, brændstofafgift og afgift på forsikring. Bilisterne betaler faktisk allerede langt mere, end vejene koster.

Umiddelbart har jeg dog svært ved at forestille mig en ny 3. Limfjordsforbindelse kan finansieres via ren brugerfinansiering. Som vores afholdte OPP-møde den 5. december tydeliggjorde, er dette næppe realistisk, da folk vil søge mod de gratis alternativer, og lokalt er der heller ikke opbakning til en model med brugerfinansiering.

Omvendt vurderes en 3. Limfjordsforbindelse at koste 6,7 mia. kr. Det er penge, som staten ikke har i øjeblikket, og jeg har svært ved at se for mig, at statskassen finansierer det beløb alene.

Jeg vil slutte med igen at understrege behovet for at få tilvejebragt flere midler til vejinvesteringer. Det er der – som samrådsspørgsmålet viser – et klart behov for. Derfor ønsker regeringen, at der i forbindelse med de politiske forhandlinger



om løsning af udfordringerne frem til 2025 findes et grundlag for at øge rammen for de offentlige investeringer i infrastruktur. Det håber jeg, at der er mange partier der vil hjælpe med til.

Tak for ordet.