



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 27. september 2018
J. nr. 2018 - 4850

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 18. september 2018 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Roger Courage Matthisen (ALT).

Spørgsmål nr. 814:

Vil ministeren kommentere TRU alm. del - bilag 405? Ministeren bedes særligt forholde sig konkret til de miljømæssige og økonomiske aspekter, som præsenteres i henvendelsen.

Svar:

I henvendelsen fra Karin Mette Petersen og Annette Roed Ottosen bemærkes, at det ikke er et samlet Nordjylland, der står bag ønsket om en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen. Hertil vil jeg bemærke, at Egholmlinjen er den linjeføring, som de nordjyske kommuner og Region Nordjylland foretrækker og desuden er tiltrådt af et bredt politisk flertal (S, RV, V, DF, LA og K). Derfor ser jeg ingen grund til at genoverveje placeringen af en 3. Limfjordsforbindelse, herunder en paralleltunnel øst for Limfjordstunnelen.

Jeg har forelagt henvendelsen fra Karin Mette Petersen og Annette Roed Ottosen for Vejdirektoratet, som har følgende bemærkninger:

”Miljømæssige forhold

I henvendelsen fremføres det blandt andet, at en motorvej i Egholmlinjen vil påvirke store naturarealer og gennemskære en række rekreative områder. Det fremføres ligeledes, at motorvejen vil ødelægge beboelsesområder med støj og reducere antallet af krydsningsmuligheder for gående og cyklister.

Størstedelen af VVM-redegørelsen fra 2011 handler om projektets påvirkning af miljø, natur og landskab samt hvilke forholdsregler, der skal tages for at minimere generne ved anlæg og brug af det nye vejanlæg. Det gælder eksempelvis etableringen af en stor dalbro i Østerådalen, opsætning af støjskærme ved boligområder, etablering af paddehegn og paddepassager på Egholm. Tilsvarende gælder det, at den § 3-beskyttede natur, der inddrages i vejprojektet, vil blive erstattet af nye naturområder i ca. dobbelt størrelse.



På baggrund af VVM-høringen i 2011 blev der bl.a. foretaget en præcisering af de planlagte afværgeforanstaltninger for naturen – herunder for beskyttede dyrearter. Dette fremgår af høringsnotatet vedrørende den offentlige høring af VVM-redegørelsen, som kan læses på www.vd.dk/limfjorden.

På det tidspunkt hvor der måtte blive truffet beslutning om at gennemføre vejprojektet, anbefaler Vejdirektoratet, at vejprojektets afværgeforanstaltninger får et serviceeftersyn, herunder i overensstemmelse med gældende regler.

Økonomiske forhold

I henvendelsen bliver der sat spørgsmålstejn ved anlægsoverslagene i Vejdirektoratets VVM-redegørelse fra 2011. Det anføres eksempelvis, at anlægsoverslaget for Egholmlinjen ikke omfatter udgifter til støjafskærmning og klimasikring. Omvendt anføres det, at anlægsoverslagene for Egholmlinjen og særligt Østforbindelsen steg ganske markant fra Nordjyllands VVM-undersøgelse i 2006 til Vejdirektoratets VVM-undersøgelse fra 2011.

I overensstemmelse med de statslige principper i 'Ny Anlægsbudgettering' blev der i 2011 gennemført ekstern granskning af skitseprojekterne og de tilhørende anlægsoverslag for Egholmlinjen og Østforbindelsen i Vejdirektoratets VVM-undersøgelse. Disse aktiviteter medførte kun mindre justeringer i anlægsoverslagene.

Hvad angår den betydelige forskel på anlægsoverslagene fra 2006 og 2011, så blev der i 2012 foretaget en sammenligning af de beregnede anlægsoverslag i Nordjyllands Amts og Vejdirektoratets VVM-undersøgelser. Her blev der set på forskelle i udformningen af vejprojekterne og budgetteringsprincipper.

Generelt kunne det konstateres, at projektgrundlaget for anlægsoverslaget i Nordjyllands Amts VVM-undersøgelse ikke var gennearbejdet i samme grad, som det var tilfældet ved VVM-undersøgelsen i 2011. Flere elementer indgik ganske enkelt ikke i anlægsoverslaget. Det gælder eksempelvis udgifter til deponering af bundsediment fra udgravning af tunneler i Limfjorden.

For Egholmlinjen var det især følgende forhold, der medførte en forhøjelse af anlægsoverslaget fra 2006 til 2011:

- Tilpasning af motorvejskryds ved E45, herunder etablering af en 650 m lang, tæt konstruktion til underføring af den nordgående rampe fra E45
- Forlængelse af tunnel under Limfjorden med 120 m
- Køb af råstoffer til dækning af stort jordunderskud

For Østforbindelsen var det især følgende forhold, der medførte en forhøjelse af anlægsoverslaget fra 2006 til 2011:



- Forøgelse af tunneltværsnit med henblik på at få plads til 2 x 3 spor plus installationer, udluftningsanlæg og flugtveje
- Flytning af linjeføring for paralleltunnelen 30 m mod øst med henblik på at undgå påvirkning af undergrunden under Limfjordstunnelen
- Udbygning af strækningen nord for Limfjorden fra 6 til 8 spor
- Ekspropriation af virksomheder i linjeføringen for paralleltunnelen, herunder 14 store olietanke

Forskellen på anlægsoverslagene fra 2006 og 2011 blev yderligere forstærket af, at Vejdirektoratets anlægsoverslag omfattede en reserve, svarende til 30 % af basisoverslaget, jf. de statslige principper i 'Ny Anlægsbudgettering'.

Trafikale forhold

I henvendelsen anføres det, at den manglende forbindelse mellem Egholmlinjen og E45 nord for Limfjorden vil begrænse aflastningen af Limfjordstunnelen samt medføre betydelig omvejskørsel ved uheld eller vejarbejde i og omkring Limfjordstunnelen.

Hertil kan det bemærkes, at trafikken fra Vendsyssel nord for Aalborg næsten er ligeligt fordelt mellem E45 mod Frederikshavn og E39 mod Hirtshals. Med anlæg af Egholmlinjen vil størstedelen af trafikken til og fra Thisted (herunder lufthavnen) og godt halvdelen til og fra E39 blive overflyttet til den nye forbindelse, mens resten til og fra E39 (mod Aalborg Øst) samt næsten al trafik til og fra E45 fortsat vil benytte Limfjordstunnelen. Hvis trafikken i Limfjordstunnelen på et tidspunkt efter anlæg af en Egholmsforbindelse er steget så meget, at der igen opstår fremkommelighedsproblemer, vil det betyde, at en større del af trafikken fra E39 vil benytte Egholmforbindelsen i stedet for Limfjordstunnelen. Endvidere vil der også kunne opstå situationer, herunder vedligeholdelse af Limfjordstunnelen, hvor en del af trafikken til og fra E45 vil benytte Egholmlinjen (via Høvejen)."

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen