

Talemanuskript til brug for samråd d. 25. oktober om Limfjordsforbindelserne

Spørgsmål til samråd:

G

”Da kapaciteten ved de fjordkrydsende forbindelser i Aalborg-Nørresundby har nået et niveau, hvor de sikkerhedsmæssige forhold giver anledning til bekymringer for kommunen, bedes ministeren gøre rede for, hvornår han påtænker at fremsætte en anlægslov om en tredje, vestlig Limfjordsforbindelse, som forudsat i Trafikaftale 2014 - udmøntning af disponible midler i Infrastruktur fonden fra den 25. juni 2014. Der henvises i øvrigt til artiklen ”Nødplan: Trafikken i rød zone” bragt i Nordjyske Stiftstidende den 6. juni 2018.”

H

”Vil ministeren give en status på den nuværende Limfjordstunnels holdbarhed og levetid?”

I

”Vil ministeren give et bud på, hvilke løsninger der skal sættes i værk for at afhjælpe trafikken, når/hvis den nuværende Limfjordstunnel stoppes helt eller delvist af trafikuheld, nedbrud eller andet?”

J

”Vil ministeren redegøre for eventuelle dispensationsmuligheder, der gør, at den nugældende ramme for offentlige anlægsinvesteringer udvides allerede i år for at ødekomme behovet for igangsættelse af en 3. Limfjordsforbindelse.

Besvarelse

Tak for spørgsmålene, som jeg vil besvare samlet.

Limfjordstunnelen blev indviet i foråret 1969 og har således eksisteret i snart 50 år, hvilket normalt vurderes at være den halve levetid for et bygværk af denne kaliber.

Vejdirektoratets seneste undersøgelser tyder imidlertid på, at tunnelens forventede levetid vil være kortere end de normale 100 år, hvis der ikke findes tekniske løsninger på de utætheder og sætningsskader, der er konstateret. Fortsætter udviklingen i samme tempo som nu, vil utætheder og sætningsskader gøre det vanskeligt at opretholde tunnelens funktion efter omkring 2050.

Dette år er vigtigt at holde fast i: 2050. Hvis man blot ser på Limfjordstunnelens fysiske holdbarhed er der således ikke noget akut behov for beslutninger. Selv ikke, hvis man ikke gjorde yderligere ved tunnelen.

Men faktisk er der en række tiltag i gang for at sikre tunnelens funktion efter 2050.

Vejdirektoratet har igangsat et arbejde med at finde mulige løsninger på de tekniske udfordringer i tunnelen. En geoteknisk

ekspertgruppe har i 2017 og 2018 analyseret undergrunden og årsagerne til utæthederne og sætningsskaderne.

Analysearbejdet har den geotekniske gruppe sammenfattet i en række konklusioner og anbefalinger.

Til at bygge videre på konklusionerne fra den geotekniske gruppe har Vejdirektoratet efterfølgende nedsat en international ekspertgruppe i konstruktioner. Ekspertgruppen har fået til opgave at udarbejde en strategi for den optimale vedligeholdelse af Limfjordstunnelen og beskrive konkrete tiltag, der kan forlænge tunnelens levetid.

Afrapporteringen af ekspertgruppens arbejde forventes at ske medio 2019.

Det er vigtigt at understrege, at der ikke er risiko for, at tunnelen kollapser som følge af revnedannelserne. Fortsætter udviklingen i skaderne, vil det dog potentielt gøre det meget dyrt og kompliceret at vedligeholde tunnelen. Desuden vil det medføre gener for trafikanterne.

Men én ting er tunnelens levetid. Noget andet er kapaciteten ved krydsningen af Limfjorden.

Der er ingen tvivl om, at der er kapacitetsproblemer i og omkring Limfjorden, og at vi kun for alvor får løst de problemer, når vi får bygget en 3. Limfjordsforbindelse. På det punkt er jeg helt enig med spørgerne.

Som bekendt pegede et bredt flertal i Folketinget i 2014 på Egholmlinjen som den rette løsning for en fremtidig 3. Limfjordsforbindelse. Der er dog endnu ikke afsat finansiering til projektet. Siden regeringsskiftet i 2015 har der nemlig ikke været råderum til nye store investeringer pga. investeringsudfordringen.

Det ligger derfor mig og regeringen stærkt på sinde at skabe råderum til nye investeringer. Vi har med vores 2025-plan lagt op til at øge rammen for offentlige investeringer med omkring 20 milliarder kr. efter 2020 – oveni det råderum, der vil komme, når en række igangværende projekter bliver færdige.

Vi har samtidig gjort det klart, at vi mener, det er vejenes tur til investeringer. I regeringen er vi meget opmærksomme på behovet for en 3. Limfjordsforbindelse.

Vi mener, at en 3. Limfjordsforbindelse er blandt de vigtige og samfundsøkonomisk fornuftige projekter, vi skal finde

finansiering til efter 2020, når der igen er råderum. Det håber jeg, at spørgernes eget parti også vil være med til at sikre.

Her synes jeg, at Socialdemokratiet må melde ud, om de vil bruge et muligt råderum på lidt længere sigt på flere togfondsprojekter, eller om de vil følge den linje, som jeg og regeringen har lagt frem – nemlig, at det nu er vejenes tur til investeringer.

For så vidt angår eventuelle dispensationsmuligheder for udvidelse af rammen for offentlige anlægsinvesteringer, så hører det jo ikke under mit ressort. Jeg har spurgt i Finansministeriet, som har oplyst følgende (og jeg citerer):

”De flerårige rammer for de offentlige investeringer i bygninger og anlæg i stat, kommuner og regioner fastlægges i forbindelse med de mellemfristede fremskrivninger af dansk økonomi. Den løbende planlægning af investeringsniveauet i stat, kommuner og regioner skal holde sig inden for dette finansierede niveau, medmindre der anvises finansiering af nye investeringstiltag.

Rammen til offentlige investeringer udtrykker det investeringsniveau, der er afsat finansiering til i den mellemfristede planlægning. En overskridelse af det finansierede niveau for de offentlige investeringer vil svække de

offentlige finanser krone for krone, såfremt der ikke anvises finansiering af nye investeringstiltag.

Med finanslovsaftalen for 2018 mellem regeringen og Dansk Folkeparti blev rammen til offentlige investeringer fuldt udmøntet i 2018. Nye diskretionære beslutninger om investeringer, der har udgiftsvirkning i 2018, vil derfor skulle finansieres særskilt.

Aktuelt skønnes niveauet for allerede planlagte og igangværende offentlige investeringer at flugte med det finansierede niveau i 2019 og 2020, hvormed der ikke er plads til igangsættelse af nye projekter i disse år, medmindre der findes særskilt finansiering.

Der vil dog fortsat løbende kunne besluttes og igangsættes nye projekter i takt med, at der tilvejebringes konkret finansiering. Dette var eksempelvis tilfældet med udbygningen af motorvejen på Vestfyn, som blev besluttet og finansieret som led i finanslovsaftalen for 2018 mellem regeringen og Dansk Folkeparti.”

Og nu til spørgsmålet om kapaciteten og sikkerheden ved passagen af Limfjorden med den kapacitet, der eksisterer i dag.

Limfjordsbroen er i dag det eneste reelle alternativ til Limfjordstunnelen for trafikanter, der skal krydse Limfjorden ved Aalborg.

Under de nuværende forhold har hverken Limfjordsbroen eller de tilstødende veje i Aalborg dog ledig kapacitet i myldretidsperioderne, hvilket desværre hæmmer trafikafviklingen.

I det hypotetiske tilfælde, hvor Limfjordstunnelen må lukke helt eller delvist i en periode, vil Vejdirektoratet og Aalborg Kommune i samarbejde forsøge at øge kapaciteten over Limfjordsbroen. Eksempelvis ved at justere signalanlæggene på land.

Der er naturligvis også taget hånd om sikkerheden. I tilfælde af hændelser i Limfjordstunnelen foreligger der en beredskabsplan, som Vejdirektoratet har udarbejdet i tæt samarbejde med både politi og beredskab.

For at sikre en optimal beredskabsindsats gennemføres løbende øvelser i og omkring tunnelen. Senest blev der afholdt øvelse i tunnelen i 2016, hvor scenariet var brand, som er en af de mest alvorlige hændelser for en tunnel.

Vejdirektoratet har siden 2010 systematisk registreret uforudsete hændelser i Limfjordstunnelen. Her er der ikke registreret hændelser, som har medført delvis lukning af tunnelen i mere end 3 timer.

Tak for ordet.