

Talemanuskript til brug for samrådsspørgsmål E til L 112 forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

---

### **Samrådsspørgsmål E**

*Vil ministeren redegøre for, hvorfor der ikke er anvendt beregninger for tab af den rekreative naturværdi i miljøvurderingerne af den planlagte tredje Limfjordsforbindelse, når der i mange år har eksisteret basismodeller for dette? Og hvad mener ministeren om, at fire forskere har anvendt basismodellerne, og med konservative estimater har udregnet et kæmpe økonomisk tab på omkring 218 mio. kroner i nutidsværdi for den planlagte forbindelse, jf. artiklen »Ny motorvej smadrer udflugter for over 200 millioner kroner« fra Politiken.dk den 26. april 2024?*

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Torsten Gejl (ALT).

### **Tale**

Tak for spørgsmålet.

Det at fægte i blinde siges at være svært. Det er den fornemmelse, jeg oplever med dette samrådsspørgsmål. For spørgsmålet har den forudsætning, at jeg skal udtale mig om nogle eksisterende basismodeller – uden det dog nærmere præciseres, hvilke modeller der er tale om. Det er derfor også svært at svare på spørgsmålet.

For hvilken model er der benyttet? Hvem har udarbejdet den? Hvilke forudsætninger har indgået i den beregning, som omtales?

Det samfundsøkonomiske modelapparat, vi benytter på Transportområdet, bygger på de rammer for samfundsøkonomiske beregninger, som er fastsat af Finansministeriet.

Jeg kan forstå, at man i Finansministeriets regi arbejder med modellen, der hedder GrønREFORM. Det jeg har fået oplyst er, at den model imidlertid ikke indeholder værdisætning af miljøgoder eller naturressourcer som f.eks. adgang til rekreative områder.

Som jeg tidligere har oplyst i flere skriftlige besvarelser af spørgsmål til lovforslaget, er der benyttet den samme metode for beregningen af samfundsøkonomien i dette projekt som i alle andre projekter inden for Transportministeriets område. Den rummer bl.a. ikke en værdisætning af naturen.

Den samme model benyttes på tværs for at sikre en troværdighed omkring beregningerne. Der benyttes netop ikke individuelle modeller for det enkelte projekt. Såfremt ville det betyde, at vi ikke længere kunne sammenligne projekter på tværs.

Indtil det måtte blive besluttet på statsligt niveau, at en anden model skal benyttes, er det derfor den model, vi har, som vi benytter.

Selvom vi ikke har et tal for naturpåvirkningen i projektets samfundsøkonomi, har jeg dog mulighed for at kunne gennemgå, hvilken natur der inddrages af projektet – og hvad der kommer af ny natur. For selvom jeg ikke er ekspert i samfundsøkonomiske beregninger, så glæder jeg mig over mere ny natur i projektet.

Anlægget af en 3. Limfjordsforbindelse er et stort anlægsprojekt, hvor der både skal anlægges cirka 20 kilometer ny motorvej samt anlægges både en ny tunnel og en ny bro.

For at kunne anlægge den 3. Limfjordsforbindelse inddrages i alt cirka 50 hektar med beskyttet natur.

De naturbeskyttede arealer, der skal inddrages, er følgende:

- 1) Nord for Limfjorden nedlægges i alt cirka 18,5 hektar natur, der mest består af eng og overdrev.
- 2) På Egholm nedlægges cirka en halv hektar strandeng.
- 3) I Hasseris enge-området, vest for Aalborg, nedlægges cirka 7,5 hektar natur, der mest består af engarealer.
- 4) Omkring Østerådalen ved Svenstrup nedlægges cirka 21,5 hektar natur, der mest består af eng, mose og overdrev. Mosen indeholder også naturtypen rigkær, der er i god tilstand.

En gennemgang af de beskyttede naturområder viser, at det særligt er i Østerådalen ved Svenstrup, der forekommer værdifuld natur.

Så altså cirka 50 hektar med beskyttet natur bliver inddraget af projektet. Heraf en halv hektar på Egholm.

Som en del af projektet skal der samlet etableres i alt cirka 119 hektar ny natur som erstatning for de beskyttede naturområder, der indgår i forbindelse med etablering af 3. Limfjordsforbindelse.

Altså cirka 50 hektar bliver inddraget. Cirka 119 hektar ny erstatningsnatur etableres.

Erstatningsnaturen består af naturtyperne overdrev, eng, strandeng herunder strandsump, mose, herunder rigkær, samt søer.

Udpegning af arealerne foregår i samarbejde med Aalborg Kommune, som har lokalkendskab og faglighed i forhold til natur og miljø i kommunen.

Omkring 15 hektar af erstatningsnaturen vil blive etableret på landopfyldningen syd for Egholm. Det drejer sig primært om karakteristisk natur for Limfjorden, som strandsump, strandeng og strandoverdrev.

Erstatningsnaturens størrelse afhænger af kvaliteten af det påvirkede område. Områder i dårlig naturtilstand erstattes 1:1½, områder i ringe og moderat tilstand erstattes 1:2, områder i god og høj tilstand erstattes i forholdet 1:4.

Herudover erstattes områder i det store sammenhængende naturområde i Østerådalen med 50 pct. mere, da der her tages højde for at motorvejen kan virke som en barriere, hvilket øger den negative påvirkning.

Ud over de cirka 119 hektar erstatningsnatur skal der også udpeges cirka 62 hektar landbrugsjord, som skal omlægges til varig natur.

Samlet set etableres således cirka 181 hektar natur i forbindelse med projektet.

Så resultatet er altså, at projektet vil inddrage cirka 50 hektar natur, men der til gengæld vil blive etableret cirka 181 hektar ny natur. Eller cirka 130 hektar mere natur end i dag.

Så selvom der ikke er foretaget en samfundsøkonomisk beregning heraf, så viser tallene for projektet, at der vil være meget mere natur efter etableringen af projektet end før.

Så samlet set er der altså tale om et godt anlægsprojekt, som samtlige nordjyske kommuner og Region Nordjylland ønsker. Ligeledes er der også tale om et projekt, som samlet set vil betyde meget mere ny natur.

Tak for ordet.