



## Transportministeriet

### Transportministeren

Transportudvalget  
Folketinget

8. maj 2024  
2024-1452

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 7. maj 2024 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 112 – Forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Sofie Lippert (SF) og Jette Gottlieb (EL).

#### **Spørgsmål nr. 61:**

Vil ministeren vurdere fordele og ulemper ved valg af en Egholmlinjeføring sammenlignet med et østligt rør i lyset af, at Vejdirektoratets MKV fra 2023 angiver en samfundsøkonomisk gevinst, der er 88 pct. lavere end beregningerne, der udgjorde det første beslutningsgrundlag i 2011?

#### **Svar:**

Der er foretaget meget tilbundsående undersøgelser af de miljømæssige påvirkninger af anlægget af en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm. Det er også baggrunden for, at vi i denne folketingssamling har mulighed for at vedtage en anlægslov. Et projekt som samtlige nordjyske kommuner og Region Nordjylland ønsker.

Det er korrekt, at den interne rente for projektet er lavere i dag end beregninger i 2011.

I min besvarelse af spørgsmål nummer 45 til lovforslaget oplyste Vejdirektoratet bl.a. følgende i forbindelse med direktoratets gennemgang af en præsentation fra Anders Wested, som argumenterede for en østlig forbindelse:

”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 støjafskærmning 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 CO<sub>2</sub>, så vil den interne rente falde yderligere.”

Jeg kan endvidere konstatere, at det fremgår af beregningerne, som Borgerbevægelsen mod Egholmlinjen har fået gennemført – jf. notat af lektor emeritus Kaj A. Jørgensen – at tidsgevinsterne ved forbindelsen via Egholm er på 6.146 mio. kr. sammenlignet med 5.700 mio. kr. for den østlige forbindelse (”Udbygget E45”). Vejdirektoratet har ikke haft lejlighed til at gennemgå beregningerne i notatet, men borgerbevægelsens egne beregninger viser altså også, at tidsgevinsterne er tydeligt højere for Egholmlinjen. Som Vejdirektoratet også nævner ovenfor, synes anlægsomkostningerne for udbygningen af E45 at være sat urealistisk lavt i borgerbevægelsens beregninger, hvorfor den samfundsøkonomiske gevinst af E45-scenariet overvurderes.

Herudover kan jeg også henvise til min besvarelse af spørgsmål nummer 62 til lovforslaget.

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen