

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

---

### **Samrådsspørgsmål F**

*Hvordan forholder ministeren sig til de tal fra beregninger af de trafikale gevinster ved et østligt tunnelrør, foretaget på den grønne mobilitetsmodel, som Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen har fået foretaget, som viser, at der vil være tilstrækkelig kapacitet til at undgå kødannelse i 2035 og frem mod 2050 og dermed bedre kunne afhjælpe trængslen end Egholm-linjeføringen i den periode? Og hvordan forholder ministeren sig til de samfundsøkonomiske konsekvenser af den østlige linjeføring, herunder de lavere anlægsomkostninger og den bedre interne rente? Og vil ministeren opfordre Vejdirektoratet til at verificere disse tal?*

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

### **Tale**

Tak for spørgsmålet.

Først og fremmest kan jeg henvise til, at jeg har forholdt mig til dette spørgsmål skriftligt. I min besvarelse af spørgsmål nummer 45 til lovforslaget kommenterede jeg på en henvendelse fra Anders Wested. En henvendelse som argumenterede for en østlig linjeføring. Til brug for min besvarelse havde jeg forelagt spørgsmålet for Vejdirektoratet.

Ligeledes har jeg også forholdt mig til det i mine besvarelser af spørgsmål nummer 61 og 62 til lovforslaget, hvor jeg blev spurgt ind til fordele og ulemper ved henholdsvis en linjeføring via Egholm og en østlig linjeføring.

Som jeg oplyste i min besvarelse af spørgsmål nummer 61 til lovforslaget, så fremgår det af beregningerne, som Borgerbevægelsen mod Egholmlinjen har fået gennemført, at tidsgevinsterne ved forbindelsen via Egholm er på 6.146 mio. kr. sammenlignet med 5.700 mio. kr. for den østlige forbindelse. Borgerbevægelsens egne beregninger viser altså også, at tidsgevinsterne er tydeligt højere for Egholmlinjen.

Egholmlinjen har også en større robusthed, hvis der opstår uheld på E45. Og man undgår at skulle udbygge den eksisterende motorvej på en kompliceret strækning igennem en eksisterende by.

Som jeg forstår det af borgerbevægelsens notat, så vurderer man, at udbygningen af E45 kan gøres for 5,2 milliarder kroner. Tallet er i 2023-priser.

Som omtalt tidligere så havde jeg i min besvarelse af spørgsmål nummer 45 forelagt spørgsmålet for Vejdirektoratet. Her kom Vejdirektoratet også ind på spørgsmålet om anlægsoverslaget for en østlig linjeføring. Her oplyste Vejdirektoratet blandt andet følgende:

”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.”

#### **[Citat slut]**

Man skal naturligvis være påpasselig med at begynde at lave sammenligninger, men ikke desto mindre så synes det at være svært at forstå, at et sammenligneligt projekt, som Vejdirektoratet tilbage i 2011 vurderede til at koste i omegnen af 4,7 milliarder kroner, 12 år efter kan anlægges for 5,2 milliarder kroner. Altså en prisstigning på kun ca. 10 pct. på 12 år. Blot for at perspektivere, så er vejindekset, der afspejler omkostningerne for at bygge veje, steget med 13,9 pct. alene fra 2023 til 2024.

Jeg kan naturligvis ikke afvise det, men jeg synes ikke, at det virker troværdigt.

Skulle det vise sig, at anlægsoverslaget er for lavt, vil det også medføre, at samfundsøkonomien af en østlig linjeføring vil være dårligere.

Som Vejdirektoratet oplyste i svaret på spørgsmål nummer 45 til lovforslaget, vil den interne rente for en østlig linjeføring falde til under 3,5 procent, hvis anlægsoverslaget hæves til bare 6 milliarder kroner. Hvis der oven i dette medregnes tidstab for trafikanterne i forbindelse med anlægsarbejdet og negative bidrag fra støj, emissioner og CO<sub>2</sub>, vil den interne rente falde yderligere.

Så der er betydelige usikkerheder omkring samfundsøkonomien i en østlig forbindelse.

Men jeg må også sige, at beslutningen om en linjeføring via Egholm også beroede på et politisk ønske om at lægge sig fast på en linjeføring, som dermed også kunne skabe en vished for de borgere, som blev påvirket af de forskellige linjeføringer. Den vished har der været siden 2014.

Jeg mener ikke, at vi skal begynde at rasle med sablerne om en mulig anden linjeføring, og dermed skabe usikkerhed for de borgere, som netop har tilrettelagt deres liv efter, at en 3. Limfjordsforbindelse bliver via Egholm.

Til slut vil jeg gerne sige, at det naturligvis glæder mig, hvis spørgerens interesse i denne sag er et eksempel på, at Alternativet er enig med de fleste partier i Folketinget, nemlig at der er behov for investeringer i veje. Så kan vi være uenige om linjeføringen. Men jeg kan dog have den frygt, at der reelt er tale om, at Alternativet i virkeligheden ikke ønsker, at der skal ske en investering i mere ny motorvej ved Aalborg. I stedet for at sige det åbent og ærligt til bilisterne i Nordjylland, så dækker man sig bag diskussionen om et fantom af en østlig linjeføring. For ville Alternativet stemme for en østlig linjeføring, hvis vi forestillede os, at man faktisk foreslog det?

Jeg kan godt have min tvivl.

Jeg kan i hvert fald konstatere, at Alternativets transportordfører den 10. april 2024 sagde:

”.. mener vi, det er fuldstændig uansvarligt at udbygge motorvejsnettet i Danmark.”

Jeg vælger derfor også at tro, at forslaget om yderligere undersøgelser reelt er en måde, hvorpå Alternativet siger til bilisterne i Nordjylland og til hele regionen, at man bare skal acceptere at holde i kø, og at regionens økonomiske udvikling ikke er vigtig.

Vi har et projekt, hvor der er foretaget meget grundige undersøgelser. Undersøgelser som har kostet mange millioner af kroner, og hvor der er brugt tusindvis af konsulenttimer. Der er ikke behov for yderligere undersøgelser. Derimod er det tid til, at vi politisk tager stilling til, om vi ønsker at etablere en 3. Limfjordsforbindelse.

Tak for ordet.