

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

---

### **Samrådsspørgsmål G**

*Vil ministeren redegøre for, hvorfor regeringen foretrækker en tredje Limfjordsforbindelse over Egholm, når et ekstra tunnelrør er en fordel for både klima, natur, miljø og drikkevand, ligesom den er billigere og har opbakning fra 60 pct. af borgerne i Aalborg? Og på hvilke af disse parametre mener ministeren, at linjeføringen over Egholm er den bedste løsning sammenlignet med linjeføringen med et ekstra tunnelrør?*

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

### **Tale**

Jeg vil indlede min besvarelse med at gentage dele fra min tale i forbindelse med førstebehandlingen af lovforslaget. For heri har jeg sådan set forholdt mig til det, der spørges om.

Jeg sagde blandt andet følgende fra Folketingets talerstol:

”I forhold til hvorfor vi foreslår den tredje Limfjordsforbindelse via Egholm, vil jeg sige: Når man læser høringssvarene og visse indlæg i medierne og debatten i salen, må man jo forstå, at vi fravælger en lavthængende frugt, når vi ikke bare foretager en udbygning af E45 og anlægger en paralleltunnel til den eksisterende Limfjordsforbindelse. Det fremstår, som om man kan få det hele for det halve med en paralleltunnel, så hvorfor vælger vi så ikke den løsning?

Vejdirektoratets miljøkonsekvensrapport fra 2011 indeholder en vurdering af tre linjeføringer: en linjeføring via Egholm, en linjeføring via Lindholm og en østlig linjeføring. Vejdirektoratets faglige indstilling efter den offentlige høring dengang lød bl.a.:

»Vejdirektoratet anser Østforbindelsen – med en ny paralleltunnel øst for Limfjordstunnelen og med udbygning af E45 mellem Sønderbro Indføringen og Motorvejskryds Vendsyssel - som en mindre hensigtsmæssig løsning end Egholmlinjen, da størstedelen af den fjordkrydsende trafik i så fald vil være koncentreret omkring Limfjordstunnelen. En udbygning som i Østforbindelsen vil desuden medføre, at der sker en væsentlig mindre trafikale aflastning af Limfjordsbroen og Aalborgs bymidte end med Egholmlinjen.

Ud fra en samlet afvejning af de trafikale, miljømæssige og økonomiske hensyn er det Vejdirektoratets vurdering, at Egholmlinjen er den mest hensigtsmæssige og fremtidssikrede løsning til en 3. Limfjordsforbindelse.«

Politisk valgte man i 2012 på baggrund af indstillingen at fravælge en linjeføring via Lindholm. I 2013 blev det politisk aftalt, at Vejdirektoratet skulle foretage opdaterede trafikberegninger af konsekvenserne af de to tilbageværende linjeføringer. På baggrund af de opdaterede trafikberegninger konkluderede Vejdirektoratet i 2014, at disse ikke ændrede på Vejdirektoratets indstilling om, at det vil være mest hensigtsmæssigt at anlægge en tredje Limfjordsforbindelse via Egholm.

Selv om der er gået tid siden Vejdirektoratets vurderinger i 2014, er det fortsat den faglige vurdering, at det er forbindelsen via Egholm, der er den bedste løsning. Så der er gode, faglige begrundelser for den linjeføring, vi i dag drøfter anlægsloven for. Der er desuden også politisk opbakning til projektet fra samtlige nordjyske kommuner og Region Nordjylland. Jeg mener derfor, at vi samtidig skylder nordjyderne at træffe en beslutning.”

### **[Citat slut]**

Valget af en forbindelse via Egholm blev altså taget på baggrund af meget grundige undersøgelser udarbejdet af Vejdirektoratet.

Men beslutningen om en linjeføring via Egholm beroede også 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.

Så har spørgeren jo rejst rundt med den fortælling, at en ny trafikberegning til 140.000 kroner kan trumfe de mange bagvedliggende undersøgelser til mange millioner kroner, som Vejdirektoratet har fået foretaget. Og undersøgelser hvor der er brugt mange tusinde timer hos rådgiverne til netop at udføre de komplicerede miljøkonsekvensvurderinger. Det er imidlertid ikke korrekt. For det er trafikberegninger, der er foretaget. Det er ikke en miljøkonsekvensvurdering af en østlig linjeføring, der er foretaget.

Disse nye beregninger omhandler altså trafik. De omhandler derimod ikke klima, miljø, natur og drikkevand. De vurderinger blev foretaget i forbindelse med Vejdirektoratets

miljøkonsekvensvurdering fra 2011. Undersøgelser hvor – som jeg også har sagt tidligere – Vejdirektoratet fagligt indstillede en linjeføring via Egholm.

Så henviser spørgeren hele tiden til en undersøgelse, som viser, at 60 procent af befolkningen er imod en Egholmforbindelse. Jeg har ikke kendskab til, hvem der er blevet spurgt, og hvilke spørgsmål der har været stillet. Derimod er jeg helt sikker på, at vi skal være påpasselige med at træffe politiske beslutninger udelukkende på baggrund af meningsmålinger. Var det tilfældet, ville vi ikke have en Storebæltsbro. En måling i 1989 viste, at 57 procent af danskerne var imod byggeriet af Storebæltsbroen.

Men derudover må jeg også stilfærdigt bemærke, at vi siden beslutningen om en linjeføring via Egholm i 2014 har haft tre folketingsvalg (2015, 2019 og 2022) og to kommunalvalg (2017 og 2021).

Tak for ordet.