

Debatindlæg på Altinget.dk:

# Rasmus Prehn: Den tredje Limfjordsforbindelse fremtidssikrer hele Nordjylland

Den tredje Limfjordsforbindelse vil gavne både virksomheder og borgere, og så vil den fremtidssikre hele regionen ved at tiltrække arbejdspladser og investeringer. Vi har lyttet til kritikerne og diskuteret det længe, men nu er det på tide, at vi sætter spaden i jorden, skriver Rasmus Prehn (S).

Den tredje Limfjordsforbindelse skal aflaste den eksisterende Limfjordsbro i Aalborg og Limfjordstunnelen. Det vil komme borgerne i Aalborg til gode, skriver Rasmus Prehn (S).

[Rasmus Prehn MF \(S\), fhv. minister for fødevarer, landbrug og fiskeri og for udvikling](#)

Dette indlæg er alene udtryk for skribentens egen holdning. Alle indlæg hos Altinget skal overholde de presseetiske regler.

Limfjordstunnelen åbnede den 6. maj 1969, men der skulle ikke gå lang tid, før diskussionen gik på, om man kunne lave en ny forbindelse - og hvor den skulle etableres.

Allerede i 1973 var man i gang med at undersøge en række mulige løsninger, og i alt har hele ni forskellige modeller været oppe at vende i forhold til placering og linjeføring.

## Hvis vi ikke gør noget, så risikerer vi, at en region hæmmes og sættes tilbage i forhold til vækst og udvikling.

**Rasmus Prehn (S)**

Formand for Folketingets Transportudvalg

Derfor er det også en historisk milepæl for Nordjylland, når Folketinget i dag 19. marts førstebehandler anlægsloven om den tredje Limfjordsforbindelse. For vi har talt og diskuteret i mange år – nu handler vi endelig.

**De sidste 5 år har politikerne, der ønsker forbindelsen, været stort set tavse i debatten og har koncentreret sig om strategi under radaren for at få et upopulært projekt presset igennem.**

Og det er godt, der nu sker noget. Hvis man har boet i Nordjylland eller eksempelvis har skullet med en færge fra Frederikshavn eller Hirtshals, ved man, hvordan kø, trængsel og forsinkelser er en fjende, der jævnligt dukker op.

**En vej vest om sikrer, at man kan nå en færge i Hirtshals men da ikke i Frederikshavn, da der jo stadig vil være kø på E45 og i Limfjordstunnelen i myldretiden. Det vil ikke ske med en udvidelse af E45 op til det sted, hvor de to motorveje skiller.**

Når uheld eksempelvis sker, så lammer det på mange måder Nordjylland, hvilket koster tid, penge, frustration, investeringer og i sidste ende nordjyske arbejdspladser. Derfor kan det også siges ganske klart: Hvis vi ikke gør noget, så risikerer vi, at en region hæmmes og sættes tilbage i forhold til vækst og udvikling.

**Hvis man ikke ønsker uheld, så er det jo netop nødvendigt at udvide E45, hvilket samtidig betyder ombygning af de fejlkonstruerede tilkørsler, der skaber alt for mange uheld.**

## **Til gavn for borgere og virksomheder**

Den tredje Limfjordsforbindelse vil bygge bro til fremtiden og sikre, at Nordjylland står rustet til fremtidens udfordringer. For hvis Nordjylland skal tiltrække arbejdskraft, investeringer og nye muligheder, så kræver det ordentlig infrastruktur.

**Det er rene floskler. En ordentlig infrastruktur opnås bedst med den bedste trafikale løsning, og det er en løsning med tilstrækkelig kapacitet frem til 2050 altså øst-løsningen.**

LÆS OGSÅ

## **[DN: En ny Limfjordsforbindelse er en farlig cocktail for den grønne omstilling](#)**

[DebatGem til senere](#)

For ingen virksomheder er naturligvis interesserede i, at de med en placering i Nordjylland ofte kan risikere, at deres lastbiler med fragt holder i kø og ingen vegne kommer. Og så tror jeg, alle kan skrive under på, at køkørsel er superfrustrerende i en travl hverdag. Den tredje Limfjordsforbindelse kommer derfor til at gavne alle, der har sin gang i Nordjylland, om det så er borgere eller virksomheder.

**Det er rene floskler. En ordentlig infrastruktur opnås bedst med den bedste trafikale løsning, og det er en løsning med tilstrækkelig kapacitet frem til 2050 altså øst-løsningen.**

Den nye forbindelse bliver en cirka 20 kilometer lang motorvej med fire spor. Den kommer til at forbinde E39 Hirtshalsmotorvejen i nord og E45 Nordjyske Motorvej i syd. Det gør, at vi sikrer god aflastning af Limfjordstunnelen og Limfjordsbroen, hvilket betyder, at vi får et Nordjylland i stærkere symbiose, og som er mindre sårbart, hvis der skulle ske problemer på de andre forbindelser.

## **Hvis Nordjylland skal tiltrække arbejdskraft, investeringer og nye muligheder, så kræver det ordentlig infrastruktur.**

**Rasmus Prehn (S)**

Formand for Folketingets Transportudvalg

Samtidig vil den tværgående trafik i Aalborg også blive begrænset. I dag går der masser af trafik gennem Aalborg, og en begrænsning af trængsel, trafikstøj og tidsspild i Danmarks fjerdestørste by, tror jeg, at rigtig mange borgere hilser velkommen.

**Den tværgående trafik bliver visse steder begrænset (typisk 2-4 %) andre steder vil trafikken stige. Der er ingen klar aflastning, eller den er ubetydelig lille,**

Og med mindre trafik over den eksisterende Limfjordsbro i Aalborg gives der bedre mulighed for at styrke den kollektive trafik med eksempelvis nye plusbusser, der kører i en nord-syd-akse, eksempelvis fra Vodskov til Svenstrup. Den trafikale aflastning af det centrale Aalborg skaber også bedre mulighed for mere cyklisme.

**Den mulighed eksisterer uanset hvor man placerer en ny Limfjordsforbindelse, da trafikmængden på Limfjordsbroen altid vil afhænge af, hvor mange biler der kan komme igennem lysreguleringerne ved brolandingerne. Vejdirektoratets forventning om 36.200 biler uden en Egholmforbindelse er urealistisk. Maksimum er 33.000. Skal man begrænse biltrafikken på Limfjordsbroen, er omkørslen langt kortere via Limfjordstunnelen, så det må være den bedste løsning til dette formål.**

### **Styrker infrastrukturen i hele Nordjylland**

Men det er ikke kun borgerne i Aalborg, der får glæde af en ny forbindelse. Det er hele Nordjylland, og det er afgørende at forstå, at der er tale om en forbindelse, der styrker og fremtidssikrer en hel region med næsten 600.000 indbyggere.

Det er rene floskler. En ordentlig infrastruktur opnås bedst med den bedste trafikale løsning, og det er en løsning med tilstrækkelig kapacitet frem til 2050 altså øst-løsningen.

En ny Limfjordsforbindelse gør nemlig, at Nordjylland opnår større robusthed og sikkerhed, hvis uheldet skulle være ude, og den ene eller anden forbindelse er sat ud af spil, måske på grund af uheld. Og så styrker en ny forbindelse også de centrale knudepunkter i Nordjylland.

Det er rene floskler. Større robusthed opnås bl.a. ved at forebygge uheld (bedst via Østløsningen) og ved at kunne give en alternativ rute. Hvad angår alternative ruter er vestløsningen bedst for fjerntrafik (25%) og østløsningen bedst for trafik til og fra byområdet (75 %). Det sidste fordi det er urealistisk at ekspedere så stor en trafikmængde over til Egholmforbindelsen via gader og veje, hvis der sker et uheld i et af rørene i Limfjordstunnelen. Så er det bedst med et ekstra rør tæt på.

LÆS OGSÅ

## **DI: Klimaidealismen er det godes værste fjende i debatten om Limfjordsforbindelsen**

[DebatGem til senere](#)

Tag eksempelvis Aalborg Lufthavn. Med den nye forbindelse får den en endnu mere central placering.

Der kører ca. 2000 biler til Aalborg Lufthavn dagligt, 1/3 af dem kommer sikkert så langt syd fra, at en Egholmmotorvej vil være relevant. Man bygger ikke en motorvej for 9 mia. for at skaffe en smule flere bilister syd fra mod Aalborg Lufthavn.

Et andet eksempel kunne være Hirtshals Havn. Det er helt afgørende for vores færger og fragtruter, at forbindelsen gennem Danmark og videre ned gennem Europa kan gøres ubesværet og smidigt - uden massevis af forsinkelser.

Ja, men hvorfor ikke vælge en løsning (Østløsningen) der er optimal til BÅDE Hirtshals og Frederikshavn Havn plus Aalborg Containerhavn?

Limfjordsforbindelsen er en stor beslutning, og der har været meget diskussion forbundet med den. Men det er vigtigt at slå fast, at alle spørgsmål er blevet behandlet behørigt og dybtgående.

**Rasmus Prehn (S)**

Formand for Folketingets Transportudvalg

### **Kritikere er blevet taget alvorligt**

Den tredje Limfjordsforbindelse er en stor beslutning, og der har været meget diskussion forbundet med forbindelsen. Men det er vigtigt at slå fast, at alle spørgsmål er blevet behandlet behørigt og dybtgående. For ja, vi har diskuteret alt fra oddere til støj til knortegæs. Politikerne har jo ikke forholdt sig til den del af kritikken, der går ud på at det er en dårlig og forældet trafikal løsning. En diskussion kræver to deltagere, den ene har været fraværende i de seneste mange års debat.

Men alle bekymringer er heldigvis blevet taget alvorligt og undersøgt grundigt. I Danmark tager vi nemlig altid kritikere og indsigere alvorligt, når det kommer til anlægsprocesser.

Det er der rigtig mange der er uenige. Der er stor utryghed omkring vejens konsekvenser på mange parametre.

Faktisk har vi tidligere set, at når vi i Danmark etablerer store infrastrukturprojekter, så fører det ofte til bedre biodiversitet og miljø, end før vi gik i gang. Det var eksempelvis tilfældet med Storebæltsforbindelsen.

I mere end 50 år har vi diskuteret og undersøgt en ny Limfjordsforbindelse. Men nu er det på tide, at vi sætter spaden i jorden og får etableret den ekstra Limfjordsforbindelse, som så mange har skreget på i så mange år.

Der er mange og stadig flere – i dag et stort flertal - der skriger efter at man vælger den alternative model altså et ekstra rør, men politikerne er fuldstændig tonedøve. Problemet er måske, at der er investeret så meget tid og så mange penge i at få det her projekt gennemført, og så viser det sig, at det ikke er hensigtsmæssigt og at det politiske system er for ufleksibelt til at skifte hest, når man det viser sig at der er tale om en dårlig investering, og man kan få en langt bedre investering på anden vis – og samtidig sikre langt bedre miljø- og klimaforhold.

LÆS OGSÅ

**Radikale nærmer sig nej til ny Limfjordsforbindelse:  
"Grundlaget for den har ændret sig markant"**