



Naturtro uden bro
Interessegruppen imod en sydlig Lillebæltsforbindelse

Foretrædelse for Folketingets Trafikudvalg

22. januar 2009

1. Introduktion.

1.1. Hvem er vi?

På et borgermøde i Føns den 5. november 2008, hvori ca. 70 personer fra området deltog, dannedes Interessegruppen imod en sydlig Lillebæltsforbindelse. På mødet etableredes en styregruppe, som p.t. omfatter 9 personer, hvoraf 3 er mødt op her i dag. På borgermødet blev det endvidere besluttet at starte en hjemmeside op "Naturtro uden bro", <http://foens.dk/nybro/>, hvor vi bl.a. redegør for gruppens målsætning og gruppens arbejde, således at enhver, der har interesse heri, kan følge med i sagens udvikling.

1.2. Hvorfor er vi startet op?

Den 27. August afholdt Vejdirektoratet et orienteringsmøde i forbindelse med den planlagte udvidelse af den Vestfynske motorvej fra 4 til 6 spor. Her kom det frem, at Region Syddanmark og 22 borgmestre i det stille arbejdede på at få etableret en 3. Lillebæltsforbindelse syd om Middelfart og Kolding. Det blev endvidere oplyst, at forslaget til placering syd om Middelfart var fremkommet uden forudgående trafik- og miljøanalyser eller andre undersøgelser i øvrigt. For almindelige borgere som os, var det helt uforståeligt, at ansvarlige politikere kan finde på at bringe et sådant område i spil som 1. prioritet, når en sådan forbindelse skal etableres. Lillebælt syd for Middelfart/Kolding er et af Danmarks mest beskyttede naturområder og fortjener at blive bevaret som en helhed. Nationale og internationale forpligtelser indebærer, at alle andre muligheder skal være udtømte, før det kan indgå i seriøse overvejelser om anden anvendelse. Endvidere har det været ganske uforståeligt, at et sådant forslag kan fremsættes og bearbejdes så intenst, uden at der har været oplyst herom på ordentlig vis endsige debat herom. Vores kontakt med kommunale og regionale politikere har efterladt det indtryk, at viden i relation til miljø og natur ligger på et meget lille sted, og at eventuelle naturbeskyttende begrænsninger blot er en besværlighed, der kan laves om på.

2. Hvad vil vi

2.1. Der skal tages hensyn til fredningens forpligtelser

Vi ønsker, at der tages de natur- og landskabsmæssige hensyn til Lillebælt, som dette enestående område har krav på. Som nævnt er området et af Danmarks mest beskyttede naturområder. Det er udnævnt til at være EU-habitatområde, EU-fuglebeskyttelsesområde, Ramsarområde og Natura 2000-område. For hver udnævnelse gælder der en række beskyttelsesbestemmelser.

Med gennemførelse af kommunalreformen i 2007 blev amterne nedlagt, og størsteparten af deres opgaver på natur- og planlægningsområdet overført til kommunerne, resten til staten. Dermed indtrådte kommunerne i en ny rolle som naturbeskyttelses- og fredningsmyndighed, der både skal varetage lokale og regionale interesser. Disse ændringer på naturbeskyttelses- og fredningsområdet stiller store krav til samtlige aktører. Efter at have været vidne til hvorledes Region Syddanmark sammen med formanden for KommuneKontaktRådet har ageret i denne sag, kan vi frygte, at den nye struktur efter kommunalreformen har fået problemer med at håndtere miljø og naturspørgsmål på et tilstrækkeligt kompetent grundlag.

2.1.1. Hvad er det for et område i Lillebælt der er beskyttet?

Natura 2000-området "Lillebælt" er et af de største internationale naturreservater i Region Syddanmark. I areal halvt så stort som Vadehavet. Det er på 350 km² mellem Middelfart, Assens og den Jyske kyst oppe fra Fænø forbi Stenderup med Skamlingsbanken og ned syd mod Årø, ved udmundingen af Haderslev Fjord, helt ned til Halk Hoved. 260 km² er havområde, mens 70 km² dækker kysterne og de åbne landskaber, især omkring udvalgte vådområder. Den fynske del dækker 40 km² (Fyns største fredning), hele kysten sammen med de tre halvøer: Fønsskov mod nord, Rud i midten og Ivarnæs med Wedellsborgs hovedbygninger imod syd. Desuden de store vådområder ved Føns og Tybrind, fuglereservatet ved Gamborg og den nye sø ved Fønsvang. I alt en kystlinje på 50 km er her fredet på Fyn. I planlovgivningen understreges mange steder, at Danmark har kystområder af sjælden europæisk værdi, fordi de er så uberørte. Vi taler her om en af Fyns og Danmarks smukkeste kyststrækninger.

Bagved ligger en skovlinje på 12 km fra Føns til Årup, der er beskyttet som biologisk zone efter Skovloven. Området i trekanten mellem Gamborg, Årup og Sandager Næs (100 km²) er i Fyns Regionplan 2005

udnævnt til at være Fyns næststørste beskyttede landskab på grund af dets nationale og internationale værdier.

Øerne Brandsø, Bågø og Årø er en del af den internationale fredning "Lillebælt". Det store område er dækket af tre overlappende fredninger, idet det både er Ramsar-område nr.15 (Den globale Ramsar-aftale om internationale vådområder fra 1971), EU Habitat-område og EU-Fuglebeskyttelses-område. De to EU direktiver har været en del af dansk lovgivning (Kapitel 2a i Loven om Naturbeskyttelse og en juridisk fodnote efter loven) siden 2004.

2.1.2. Hvad gør området unikt?

Et område som Ramsar-området "Lillebælt" udgør både en biologisk og en kulturhistorisk helhed. Der er æstetiske og geologiske værdier i at bevare landskaber som uberørte helheder.

De sidste 50-100 år er omfattende dele af halvkulturrealerne i Danmark, store sammenhængende naturarealer og mange småbiotoper inddraget til dyrkning, hvilket har skabt et stærkt fragmenteret landskab. Mange naturområder er derved arealmæssigt blevet reduceret og isoleret med deraf følgende forringelse af levestederne for dyr og planter og deres sprednings- og formeringsmuligheder. For at skabe plads og mulighed for øget biodiversitet er det derfor nødvendigt at sikre større sammenhængende naturområder. Større sammenhængende områder vil også have en positiv betydning for landskabet og for de geologiske og kulturhistoriske interesser, ligesom de kan være attraktive som udflugtsmål for offentligheden.

Lillebælt består af kyster, halvøer, øer med skovklædte strande, vådområder etc., som sammen med sine store bagvedliggende kulturlandskaber med agre og skov danner en helhed af yderst sjælden skønhed. Der er tale om et meget smukt og i mange henseender forholdsvis uberørt kystlandskab med nationale og internationale værdier. Det er de store landskabsområder, som giver natur-ro og plads - i dette tilfælde til marsvin og sæler og de store fuglesværme, der trækker igennem det. Det er sådanne værdifulde områder, der giver os mennesker mulighed for store naturoplevelse. Men også af æstetiske og kulturhistoriske grunde skal vi bevare denne natur som en helhed. Det her er dansk natur og kulturhistorie i allerhøjeste grad, og her noget særligt grundet Lillebælt og det frodige bondeland.

Hvis man ser på Natura 2000-grænserne, der er lagt på Vestfyn, kan man tydeligt se, at der er taget æstetiske og landskabsarkitektoniske hensyn

ved placering af grænserne indenfor den 50 kilometer lange fredede kyst, syd for Gamborg.

Landskabet er en helhed, en europæisk nationalpark med værdier i international klasse, fordi de danske kyster er så uberørte. Det unikke store naturområde "Lillebælt" kan ikke fortsætte som uberørt landskab, hvis man lægger en bro på tværs. Helheden i naturreservatet vil blive ændret og oplevelsen af det, set fra alle vinkler. Derfor må det fastholdes, at de internationale naturbeskyttelsesområder skal beskyttes som helheder – som de europæiske nationalparker de er. Det ligger i lovgivningen.

2.1.3. Hvad er det for beskyttelsesbestemmelser, som gælder

Habitatområder udpeges for at beskytte og bevare bestemte naturtyper og arter af dyr og planter, som er af betydning for EU.

Fuglebeskyttelsesområder er områder, hvor ynglefugle, som er sjældne, truede eller følsomme overfor ændringer af levesteder, beskyttes og områder, hvor fugle, som regelmæssigt gæster Danmark for at fælde fjer, raste under trækket eller overvintre, skal beskyttes.

Ramsarområder er beskyttede vådområder med særlig betydning for fugle.

Hundretusinder af fugle opholder sig langs vores kyster en stor del af året. Dem har Danmark et internationalt ansvar for at beskytte, og det gøres bl.a. i Ramsarområder.

Ramsarområder er vådområder med så mange vandfugle, at de har international betydning og skal beskyttes. De er derfor udpeget som Ramsarområder af det enkelte land.

Ramsarkonventionen er en international aftale mellem mange lande. Den er opkaldt efter byen Ramsar i Iran, hvor aftalen blev underskrevet i 1971. Formålet er at beskytte vådområder af international betydning, især som levesteder for vandfugle.

Danmark tiltrådte konventionen i 1977, og indtil nu har 154 lande tilsluttet sig.

EU har en overordnet målsætning om at stoppe forringelser af biodiversiteten senest i 2010. Ét af de vigtigste midler til at opfylde denne målsætning er de såkaldte Natura 2000-direktiver. Habitat- og fuglebeskyttelsesområderne under **Natura 2000** danner tilsammen et økologisk netværk af beskyttede naturområder gennem hele EU. I Danmark kaldes områderne også for **internationale naturbeskyttelsesområder**, og her indgår også Ramsarområderne. Opdeling af naturen i mindre bidder er en af de største trusler mod den biologiske mangfoldighed nationalt såvel som internationalt. Med et

sammenhængende naturnetværk øges chancerne for overlevelse for mange arter. En frodig og blomstrende og sammenhængende natur giver også bedre muligheder for naturoplevelser og friluftsliv.

I 1992 underskrev Danmark Rio-konventionen, som forpligter de tiltrådte lande til at stoppe tilbagegangen i biodiversitet (biologisk mangfoldighed) inden 2010.

Den Internationale Naturbeskyttelsesorganisation (IUCN) har lavet en kampagne, som kaldes "**Countdown 2010**", og som har til formål at få så mange som muligt til at bidrage til at stoppe nedgangen i biodiversiteten inden 2010. Målet om at stoppe tabet af naturens mangfoldighed er vedtaget af EU i 2001 og af Verdens statsledere i 2002.

Den danske miljøminister har i februar 2007 underskrevet en såkaldt "**Countdown 2010 deklARATION**", hvori Danmark forpligter sig til at arbejde med en lang række initiativer for at bidrage til at nå målet.

Den 25. januar underskrev Region Syddanmark og 16 syddanske kommuner den internationale miljøkontrakt "**Countdown 2010**" om biologisk mangfoldighed. Det betyder at regionen og kommunerne har forpligtet sig til at understøtte FN's 2010 mål om at bremse tabet i biologisk mangfoldighed inden 2010.

Region Syddanmark er valgt til en af fem europæiske modelregioner, der skal fremme naturens mangfoldighed.

I Lovbekendtgørelse nr. 408 af 1.maj 2007 står der om disse områder:

§ 5. **De internationale naturbeskyttelsesområder** skal fremgå af landsplandirektiver og **kommuneplanerne**, der skal indeholde **retningslinjer** i overensstemmelse med denne bekendtgørelse.

Stk. 2. I områderne **må der ikke**:

- 1) Udlægges nye arealer til byzone eller til sommerhusområde.
- 2) **Planlægges nye større vejanlæg** eller sideanlæg i form af servicestationer, materialepladser og lign.
- 3) Planlægges **nye eller væsentlige udvidelser af andre trafik anlæg** og tekniske anlæg og lign., f.eks. lufthavne, flyvepladser, jernbaner, havne, opfyldninger på søterritoriet, luftledningsanlæg, vindmølleklynger og -parker, lossepladser og anlæg for deponering.

Lovbekendtgørelse nr. 408 af 1.maj 2007 klargør nu reglerne for administration af de danske HABITAT-områder, for RAMSAR-områder og for de EU-fuglereservater, der er beskyttet efter EU's Fuglebeskyttelsesdirektiv.

Ved alle planforslag, der berører de beskyttede områder, skal der laves en omfattende miljøundersøgelse. I de internationale Ramsar-områder er Staten yderligere forpligtet til at "forbedre" vilkårene for fugle og natur.

Søger man om dispensation fra EU-reglerne, kræves der tilladelse fra Kommissionen og særlige begrundelser så som "bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser" eller "bydende nødvendige hensyn til menneskers sundhed og den offentlige sikkerhed". **Det er især svært at få dispensation, hvis der foreligger alternative muligheder.** Og det gør der jo i dette tilfælde, idet en parallel bro ikke vil berøre Natura 2000-områder og en nordlig kun et mindre område, hvor man måske kan få en dispensation.

Vi slår for en "Europæisk Nationalpark" på dansk grund. Det gør vi fordi Danmark her har et - i international sammenhæng - meget usædvanligt område med smukke og uberørte kyststrækninger med et rigt fugle og dyreliv, fordi der er beskeden bebyggelse og få trafikårer og mange skove og vådområder. Derfor er "Lillebælt" Fyns næststørste internationale fredning, hvis uberørthed og æstetiske kvaliteter skal opleves som en helhed.

2.2. Undgå forkert infrastruktur

Det er åbenlyst, at der er trængselsproblemer på dele af motorvejsnettet E45 og E20. Og der er behov for tiltag til løsning af disse, men det bør ske på et korrekt grundlag og i samspil med Danmarks overordnede mål, som heldigvis er baseret på emissionsminimering og højeste miljø- og naturbeskyttelse.

Vi føler, at vore lokale politikere ukritisk anvender Vejdirektoratets linære fremskrivninger, som ligger mellem 0,9% til 2,5%+ per år, svarende til en trafikstigning mellem 15 og 39% frem til 2022, desuagtet kendsgerningen, at man forventer en befolkningsfremgang fra 2010 til 2022 på 3%, og yderligere en fremgang på 2% frem til 2040 (bilag 1).

Det er vor opfattelse, at regionens politikere heller ikke indregner konsekvensen af de meget store investeringer samfundet foretager i den kollektive trafik eller medtager betydningen af adfærdsregulering og intelligente trafiksystemer. At Vejdirektoratet heller ikke gør det, undrer også.

Under alle omstændigheder bliver samfundet tvunget til at forholde os til vore trafikale problemer gennem adfærdsregulering, intelligente trafiksystemer og hurtige infrastrukturudbygninger, der afhjælper på kort sigt. Det oplever vi som borgere, at vore landspolitikere er i gang med, men vi finder det besynderligt, at vore regionale og lokale politikere ikke bygger videre på disse fundament.

Rent faktisk kan vi ikke forstå, hvordan en 3. Lillebæltsforbindelse syd for Kolding vil løse trængselsproblemerne i båndbyen Randers-Kolding med Vejlefyordbroen og de to sporede motorveje i motorvejstrekanten Kolding/Vejle og Århusområdet som meget betydelige flaskehalse.

Den foreslåede 3. forbindelse vil blot betyde ekstra omveje for trafikken fra vækstområde Østjylland, hvor befolkningsantallet forventes at stige med 15% frem til 2040, med øget CO² belastning og spildtid til følge. 6 km omvej for 30.000 biler pr. døgn svarer til 65 millioner km pr. år eller 10 tons CO² udledning. Og hvis vi mangler arbejdskraft, svarer det til 400 mandeår.

I Region Syddanmarks oplæg, som er trafikudvalget bekendt, forholder man sig ikke konkret til den kollektive trafik. Men der er dog på et kort indtegnet en bane formet som et U, gående fra Horsens til Billund og syd om Kolding. Der er nogle tanker, men i hvert fald ikke noget, der har sammenhæng med visionerne om afkortning af transporttiderne mellem vore store byer.

Den forventede demografiske udvikling viser, at væksten vil foregå omkring båndbyen Randers-Århus-Horsens, og området omkring Odense og Sjælland. Det er områder, hvor der allerede findes delvis udbyggede kollektive infrastrukturer, og hvor der er planlagt yderligere udbygninger.

3. Afslutning

Afslutningsvis skal vi nævne, at vi med glæde har noteret os de grønne udmeldinger en række politikere og politiske partier er kommet med i forbindelse med fremsættelsen af planer for kommende infrastrukturinvesteringer. Vi skal derfor appellere til, at en eventuel beslutning om en ny 3. Lillebæltsforbindelse bliver truffet i pagt med de grønne politiske udmeldinger.

Statsminister Anders Fogh Rasmussen

præsenterede på Venstres landsmøde en grøn vækstplan og sagde i forbindelse hermed blandt andet: "... og endelig så skal vi sørge for, når man anlægger nye, store veje, jernbaner, andre infrastrukturprojekter, så skal der altså tages mere hensyn til naturen, end der er blevet i fortiden." Han sagde endvidere: "...så er vi altså nødt til at tage mere hensyn til værdifulde, kostbare naturperler. Vi kan ikke tillade os i vores generation for evigt at ødelægge flot natur med infrastrukturanlæg som for eksempel motorveje, som for evigt vil spolere en fredelig natur, som vi altså også har brug for. Og derfor er vi altså nødt til i fremtiden at tage mere hensyn til naturen, når vi anlægger for eksempel veje og jernbaner. Det vil indgå i regeringens trafikplan."

Socialdemokraternes

tilsvarende investeringsplan har ligeledes fået farve "Grøn trafik" og beskæftiger sig indgående med nedbringelsen af CO2

I Regeringens trafikplan "Bæredygtig transport – bedre infrastruktur"

indgik i kommissoriet til investeringsplanen: "Regeringen ønsker mindst mulig indgriben i værdifulde naturområder og er villig til at fravælge projekter, som er uforenelige med rimelige hensyn til natur og miljø."

Transportministerens svar af 9. Januar 2009:

Samtidig lægger regeringen vægt på, at transportsystemet tager mest muligt hensyn til natur og miljø. Det drejer sig ikke mindst om at begrænse nye infrastrukturanlægs påvirkning af naturværdierne.

Nye anlæg tilpasses den værdifulde natur – veje og baners linjeføringer tilrettelægges, så de følger

Bilag 1

Kilde: Danmarks Statistik PROG407 - Bearbejdet

Befolkningsudviklings prognose - Prog407	2007	2010	2020	2030	2040
Landsdel København by	648889	654412	681107	696228	696460
Landsdel Københavns omegn	503407	503139	499083	499121	496778
Landsdel Nordsjælland	441318	446023	449228	451729	451548
Landsdel Bornholm	43040	42506	41389	41094	40238
Landsdel Østsjælland	232200	236051	240983	244280	245094
Landsdel Vest- og Sydsjælland	583918	592605	613760	631036	636840
Landsdel Fyn	480616	486110	500156	512452	516420
Landsdel Syddjylland	709201	712800	718169	725002	723437
Landsdel Østjylland	804878	822242	869717	907609	927152
Landsdel Vestjylland	422550	424260	427266	431287	430552
Landsdel Nordjylland	576972	576522	575335	577181	571655
Hele landets befolkning	5446989	5496670	5616193	5717019	5736174

Ovenstående tabel indekseret	2007	2010	2020	2030	2040
Landsdel København by	100	101	105	107	107
Landsdel Københavns omegn	100	100	99	99	99
Landsdel Nordsjælland	100	101	102	102	102
Landsdel Bornholm	100	99	96	95	93
Landsdel Østsjælland	100	102	104	105	106
Landsdel Vest- og Sydsjælland	100	101	105	108	109
Landsdel Fyn	100	101	104	107	107
Landsdel Syddjylland	100	101	101	102	102
Landsdel Østjylland	100	102	108	113	115
Landsdel Vestjylland	100	100	101	102	102
Landsdel Nordjylland	100	100	100	100	99
Udv. Landsplan	100	101	103	105	105

Kilde: Vejdirektoratets hjemmeside: Trafikudvikling på statsvejnettet 2007-2022

Vejdirektoratets prognoser for statsvejnettet fremgår af ovenstående kort. Der er anvendt 3 forskellige vækstintervaller, idet trafikken ikke forventes at vokse lige hurtigt på alle dele af statsvejnettet.

Udviklingsforløb	Basisvækst	Høj vækst	Meget høj vækst
Samlet vækst 2007 - 2022	15-30 %	30-45 %	Over 45 %
Årlig vækstrate interval	0,9-1,8 % p.a.	1,9-2,5 % p.a.	Over 2,5 % p.a.

Bilag 2 – 12 slides

Hvem er vi

Interessegruppen

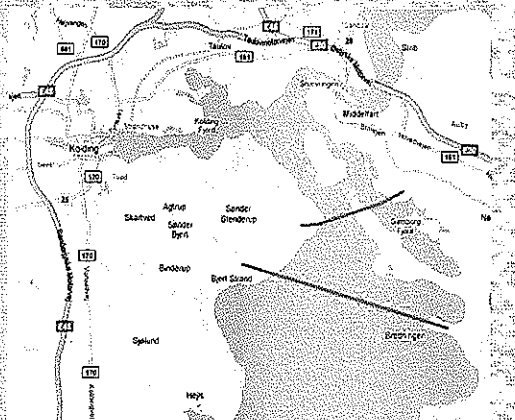
- Interessegruppen blev dannet på et borgermøde i Føns den 5. november 2008.
- Styregruppe bestående af 9 personer.
- Hjemmeside "Naturtro uden bro" som vi løbende opdaterer med forhold, der har betydning for sagen.
<http://foens.dk/nybro/>

Målsætning

- Bevare de eksisterende naturværdier, der repræsenteres i Lillebælt Syd og dets kyster samt af det vestfynske landskab – og som samlet set er en enestående helhed.
- Fastholde området som rekreativt for mennesker og som naturområde for planter, fugle, fisk og andre dyr.
- Fastholde Vestfyn som et overvejende skov- og landbrugsorienteret kulturlandskab med spredte og små landsbybebyggelser.
- Hindre placeringen af nye landsdækkende motorvejsanlæg med forbindelse til Jylland gennem området.

Hvorfor er vi startet op?

- Vejdirektoratets orientering i Middelfart den 27/8/ 2008.
- 3. sydlig Lillebæltsbro.
- Ingen forudgående trafik- eller miljøanalyser.
- Et af Danmarks mest beskyttede naturområder.
- Manglende respekt hos de lokale politikere for naturbeskyttelse



Vi ønsker

Der skal tages hensyn til fredningens forpligtelser

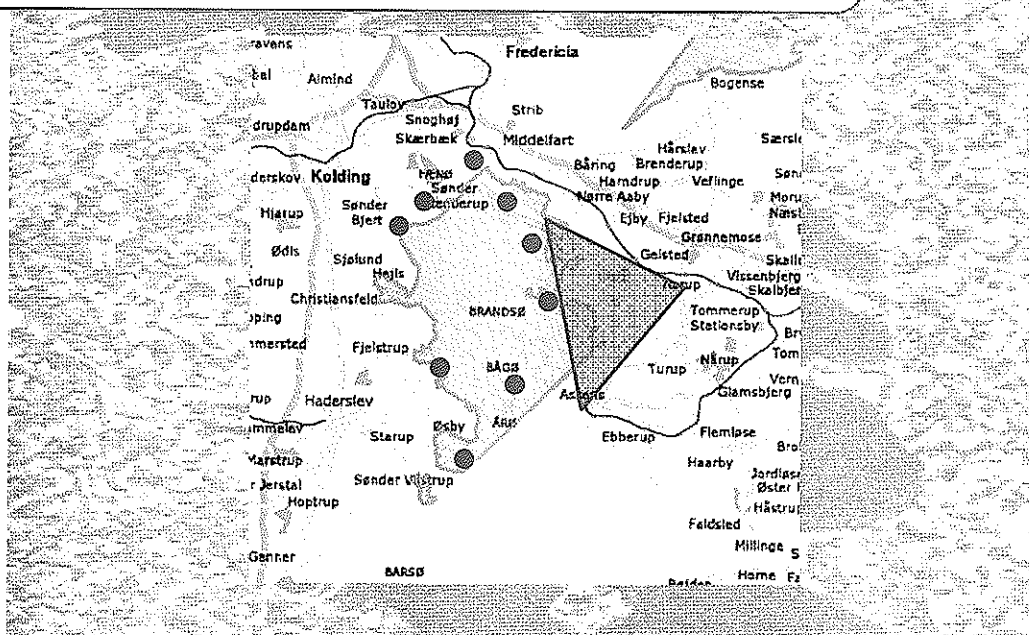
Efter kommunalreformen i 2007, hvor kommunerne indtrådte i en ny rolle som naturbeskyttelsesmyndighed, frygter vi, at den nye struktur har fået alvorlige problemer med at håndtere miljø og naturspørgsmål på et tilstrækkeligt og kvalificeret grundlag.

Der skal tages de natur- og landskabsmæssige hensyn til Lillebælt, som dette enestående område har krav på.

Naturbeskyttelser:

- Habitatområde
- EU fuglebeskyttelsesområde
- Ramsarområde
- Natura 2000 område
- Internationalt naturbeskyttelsesområde

Det beskyttede Lillebælt



Lillebælt er unikt

- ❖ Lillebælt består af kyster, halvøer, øer med skovklædte strande, vådområder, etc., som sammen med sine store bagvedliggende kulturlandskaber med agre og skov danner en helhed af yderst sjælden skønhed. Det er et meget smukt og næsten uberørt kystlandskab - Fyns næststørste – som giver natur-ro og plads til marsvin, sæler og de store fuglesværme, som trækker igennem det.
- ❖ Det er en "europæisk nationalpark"

Beskyttelsesbestemmelser

- ❖ Habitatområde
- ❖ EU-Fuglebeskyttelsesområde
- ❖ Ramsarområde
- ❖ Natura 2000 område
- ❖ Internationalt beskyttelsesområde
- ❖ Countdown 2010

Dansk lovgivning

* Af Lovbekendtgørelse nr. 408 af 1. maj 2007 fremgår (5 stk.2)

* "I (De internationale naturbeskyttelses-) områder må der ikke:

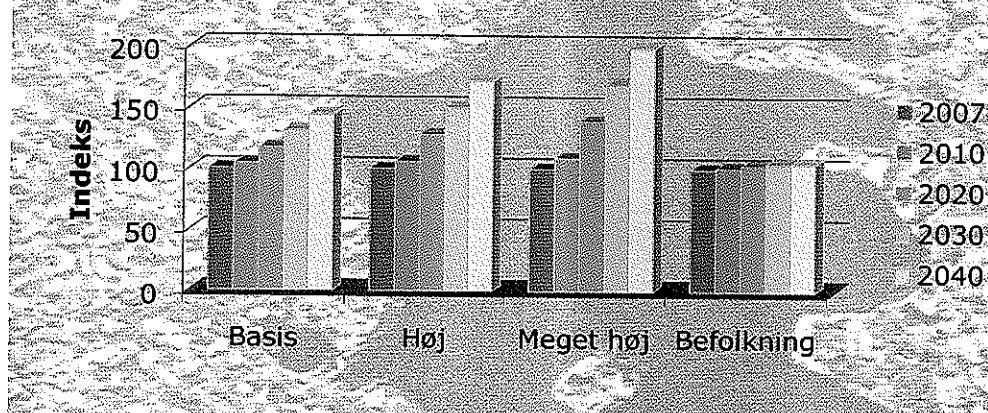
**Planlægges nye større vejanlæg eller
Planlægges nye eller væsentlige udvidelser af
andre trafik anlæg og....."**

Vor mission

* Vi slås for en "Europæisk Nationalpark" på dansk grund. Det gør vi, fordi Danmark her har et - i international sammenhæng - meget usædvanlig område med smukke og uberørte kyststrækninger med et rigt fugle- og dyreliv, fordi der er beskeden bebyggelse, få trafikårer og mange skove og vådområder. "Lillebælt" er Fyns næststørste internationale fredning, hvis uberørthed og æstetiske kvaliteter skal opleves som en helhed.

Trends

Udviklingsforløb	Basisvækst	Høj vækst	Meget høj vækst
Samlet vækst 2007-2022	13-27 %	27-37 %	Over 37 %
Årlig vækstrate interval	0,9-1,8 % p.a.	1,9-2,5 % p.a.	Over 2, 5 % p.a.



Trafikoverblik

Befolkningsfordeling	%	2040
Landsdel København by	12%	+7%
Landsdel Københavns omegn	9%	-1%
Landsdel Nordsjælland	8%	+2%
Landsdel Bornholm	1%	-7%
Landsdel Østsjælland	4%	+6%
Landsdel Vest- og Sydsjælland	11%	+9%
Landsdel Fyn	9%	+7%
Landsdel Syddjylland	13%	+2%
Landsdel Østjylland	15%	+15%
Landsdel Vestjylland	8%	+2%
Landsdel Nordjylland	11%	-1%

Antal biler pr. døgn

Vejdirektoratets optællinger 2007

