

Trafikproblemer ved Aalborg

Og spillet om hvilke "kasser", der skal betale
3. Limfjordsforbindelse.

Staten kan formentlig spare ca. 3 mia. kr.

v/Anders Wested, anderswested@live.dk, tlf. 20489503

Er Egholm-motorvejen en god ide

- > 1. For Aalborg?
- 2. For Region Nordjylland
- 3. For staten



De seneste mange år er byudviklingen i Aalborg trukket mod **øst**.

Og nu har vi et **supersygehus** på vej.



Det virker derfor ikke logisk, at mange politikere i Aalborg er så ivrige efter at lave en udbygning af vejnettet i **vest**.



En ringvej **endnu længere ude i øst end** Limfjordstunnelen virker umiddelbart mere anvendelig.

Se eksempel t.v.



Mod **vest** finder man en række populære **naturområder**.

De er præget af store vidder, påfaldende stilhed og flotte solnedgange.



Men mange i Aalborg vil gerne have en vestlig ringvej.

De mener, at den vil løse trafikpropper i centrum og ved City Syd.

Men den vil medføre så store omveje, at effekten er tvivlsom.

Er Egholm-motorvejen en god ide

1. For Aalborg
- > 2. For Region Nordjylland?
3. For staten



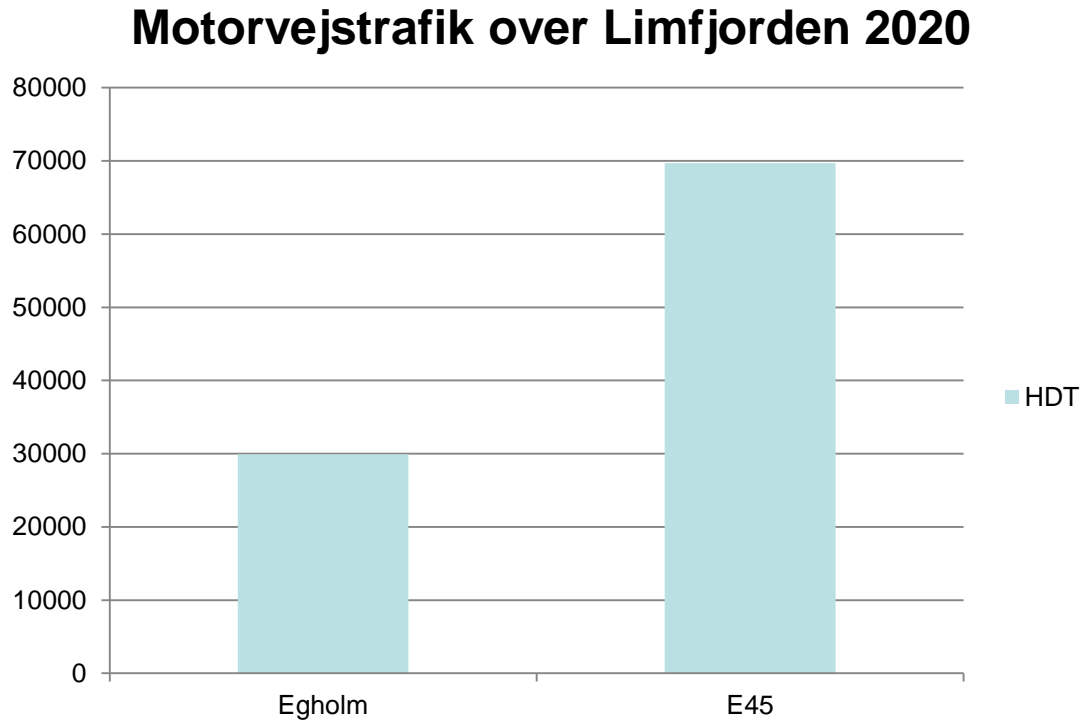
I den del af regionens **vestlige** del, der får ekstra fordele af en vestlig motorvej, bor kun **7 %** af befolkningen.



I regionens **østlige** del bor hele **17 %** af befolkningen, for hvem det er vigtigt, at øst-forbindelsen udbygges i takt med behovet! Det er ikke underordnet, hvad der vælges.

Langt de fleste biler vil fortsat køre via E45, selv om man bygger Egholm-motorvejen:

(kilde VVM side 66)



Allerede i dag er der kapacitetsproblemer på E45 (langs Aalborg byområde).

Satses der på vest, vil der derfor hurtigt opstå problemer for de østlige områder.

Situation: Sydgående tunnelrør blokeres



Egholm-motorvejen ender ved E39! Et uheld i tunnelen vil forhindre en ambulance fra E45 nord i at nå sygehuset.

- Et tilsvarende kø-problem vil opstå, hvis et nordgående tunnelrør blokeres.

Er Egholm-motorvejen en god ide

1. For Aalborg
2. For Region Nordjylland
- > 3. For staten?

En investering på 5-7 mia. kr
bør kræve nøje overvejelse.

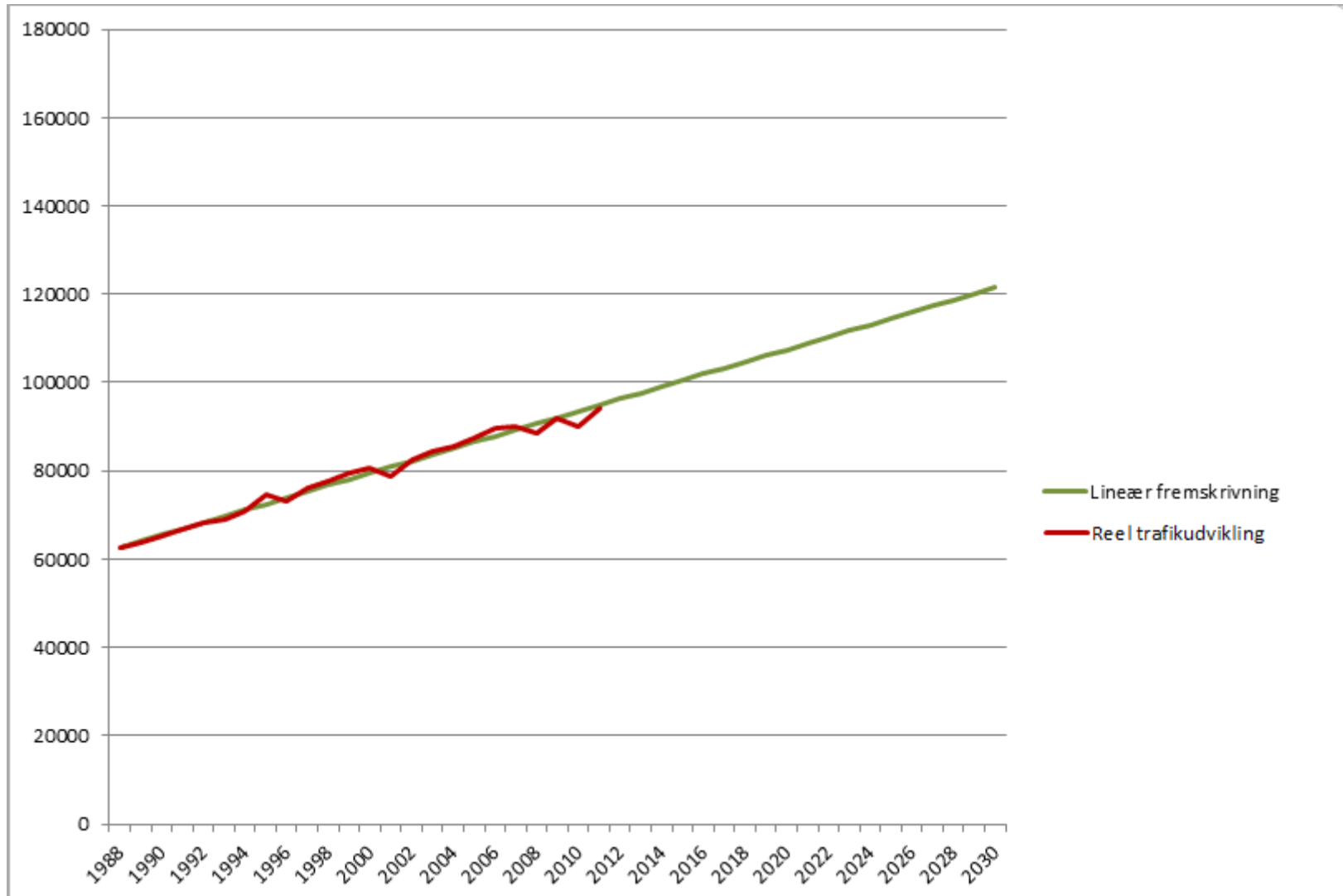
Er der brug for den inden for
den nærmeste fremtid?

&

Kan man få noget, der er lige så
godt, væsentligt billigere?

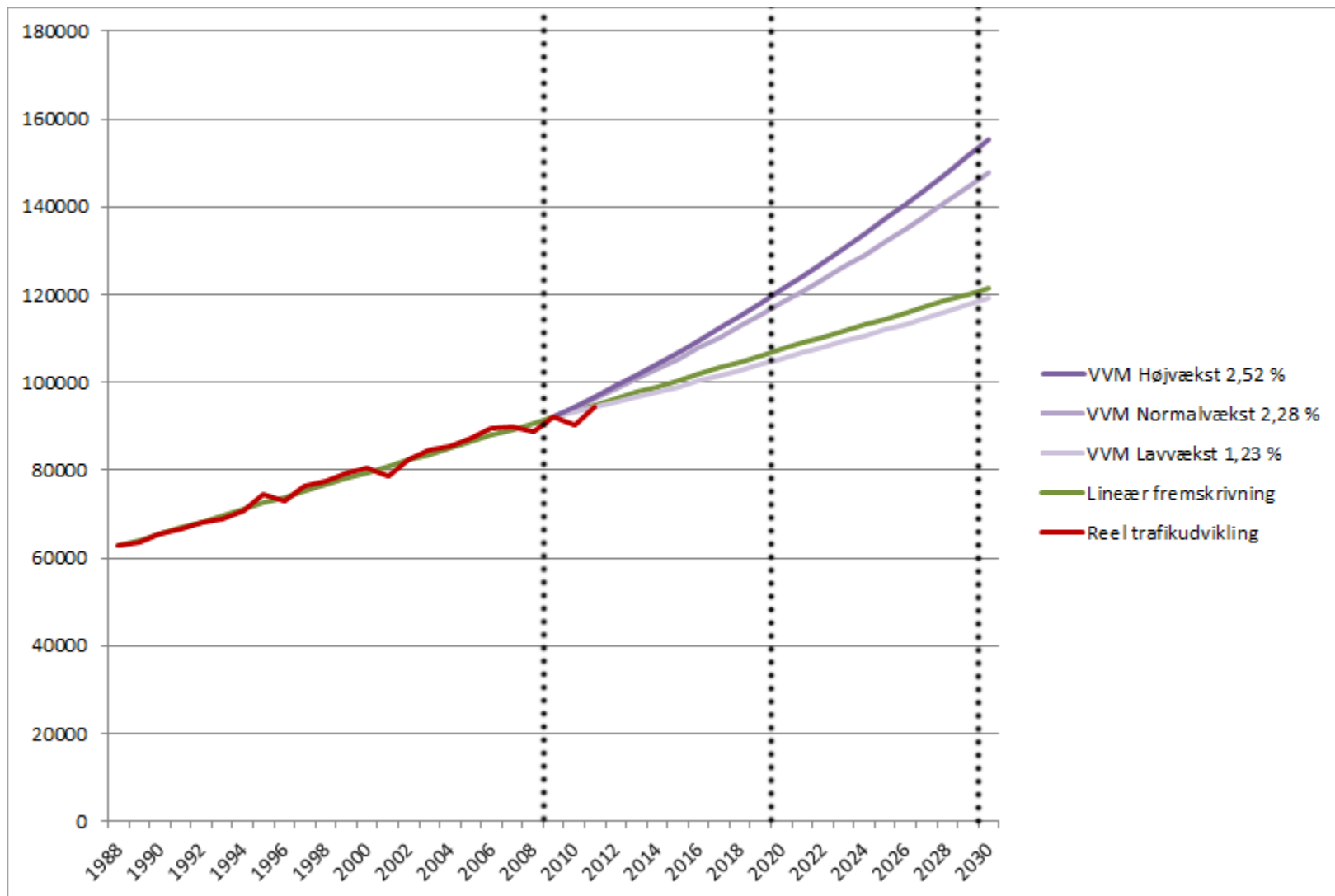
Samlet biltrafik på tværs af fjorden (ÅOP)

Kilde: Vejdirektoratets statistik & egen fremskrivning



VVM forventer særdeles stor trafikvækst

Kilde: Vejdirektoratets statistik & egen fremskrivning & VVM



Forslag til udtalelse

fra Transportudvalget
(sider med grå baggrund).

Forslaget er delt op i underpunkter.

Undervejs begrundes de enkelte udtalelser
med mellemliggende sider.

1. Transportudvalget har gennemgået **VVM-undersøgelsen 2011** vedr. 3. Limfjordsforbindelse.

2. Heri konkluderer Vejdirektoratet, at der med en forventet trafikvækst på **2,28% pr. år** i Limfjordssnittet vil være behov for en ekstra forbindelse over Limfjorden i **år 2020**.

3. Som følge af udviklingstakten 1988-2009, den konstaterede udvikling i 2010-2011 samt den økonomiske krise, må en trafikvækst svarende til VVM's lavvækstscenarie (1,23%) anses for mere sandsynlig.

4. En sådan stigning vil udskyde tidspunktet, hvor der er behov for en ny forbindelse over fjorden, til omkring år 2030.

5. Transportudvalget anerkender, at der allerede i dag kan opstå **køer** ved Limfjordstunnelen, men konstaterer, at de næsten altid er forårsaget af ekstraordinære hændelser så som **vejarbejde og uheld**.

6. Uheld kan forebygges. I forbindelse med VVM-høringen er flere typiske **årsager til uheld** blevet påpeget, og der er stillet relevante **ændringsforslag** for tilkørselsvejene nær tunnelen. Disse forslag bør undersøges nærmere.

Færre uheld ved tunnelen 1

En ofte forekommende hændelse er de uheld, der følger, når langsomt kørende biler fra Aalborg fletter ind fra venstre, altså i overhalingsbanen lige før tunnelen.

Dette har trafikforsker Anker Lohmann-Hansen en smart løsning på (trompetløsning):

Denne løsning bør undersøges nærmere!



Færre uheld ved tunnelen 2

Når man kører i sydgående retning fra tunnelen, bliver tre vognbaner til to, der kører ligeud, og én, der kører mod Aalborg via Kridtsvinget. Dette skaber hasarderede vognbaneskiift i tunnelen.

”Foreningen Den bedste Vej” har foreslået, at man udvider E45 til tre spor op ad bakken mod syd på Aalborg-siden, som vist t.h.

Også denne løsning bør vurderes nærmere.



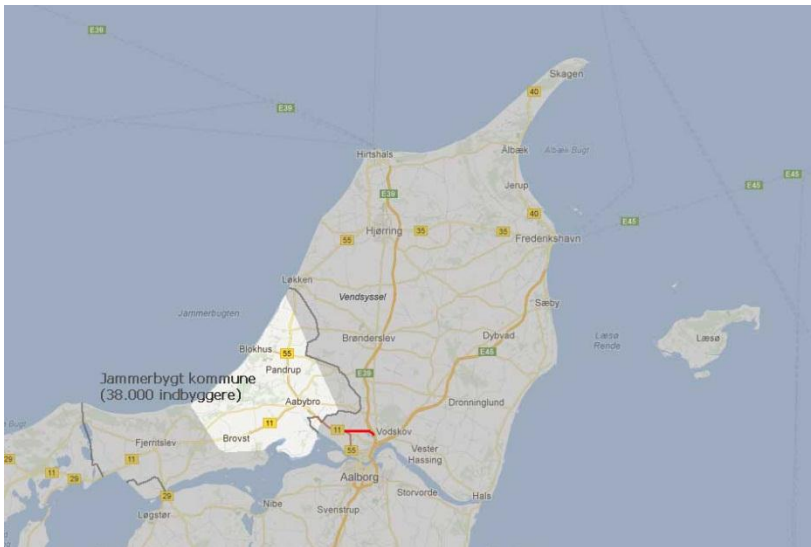
7. Uden en tredje Limfjordsforbindelse via Egholm kommer der til at mangle en attraktiv vejforbindelse fra **Jammerbugt kommune mod E45 syd** uden passage af Aalborg Centrum.

8. I forbindelse med VVM-høringen fremkom et forslag, der løser dette problem: En **ny højklassificeret vej** fra Thisted Landevej til E39. Dette forslag bør også undersøges nærmere.

Forslag til ny, højklassificeret vej

Fra Thisted Landevej til E39
placeret nord for Høvejen.

Giver bedre adgang fra Jammerbugt-
området til Aalborg og Aalborg Syd



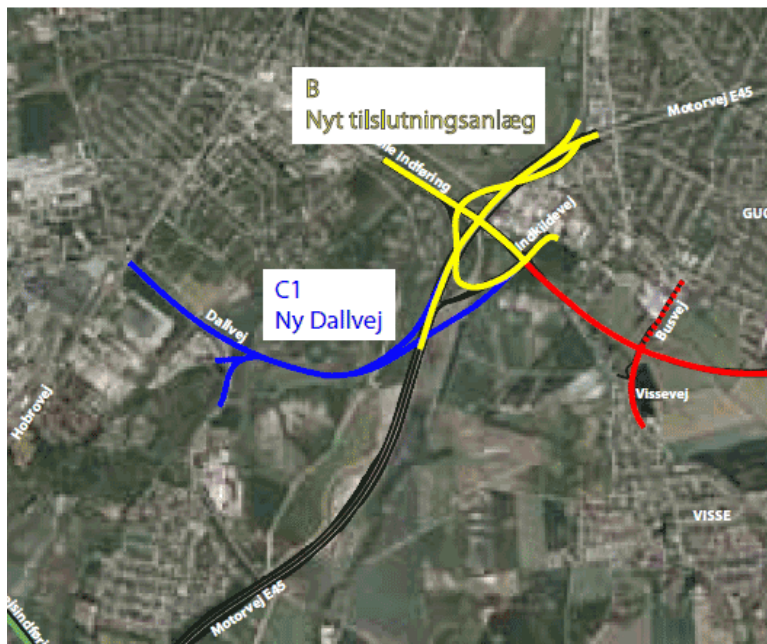
Se i øvrigt www.anker.tjeklige.dk

9. Uden en tredje Limfjordsforbindelse via Egholm, kommer Aalborg også til at mangle en tilkørselsvej fra **E45 til City Syd**. Etablering af en sådan tilkørselsvej vil da være en **kommunal opgave**.

Planlagte veje i Aalborg Syd

Blå linje (C1): Hvis Aalborg kommune selv skal bygge en tilkørselsvej til City Syd, vil man benytte en linjeføring, der leder ind i Ny Dallvej.

Rød linje: Her planlægger Aalborg "Egnsplanvej" mod Supersygehuset



10. Aalborg kommune bygger snart en ny vej (Egnsplanvej) fra centrum mod øst. I den forbindelse ønsker kommunen at ombygge et **motorvejskryds**.

11. Denne ombygning (motorvejskrydset E45 / Mariendalsmølle-indføringen / motorvejen til Sønderbro) vil også udvide kapaciteten på E45, hvorfor staten bør **bidrage økonomisk**.

12. På forholdsvis kort sigt vil der formentlig opstå behov for **udbygning og tilpasning af E45** omkring Aalborg/Nørresundby, **uanset** om man bygger Egholm-forbindelsen eller ej.

13. En udbygning af den eksisterende, **østlige** forbindelse (E45) kan iværksættes **gradvist**, i takt med, at behovet viser sig. Man risikerer således ikke at investere for tidligt.

14. Det er mere **risikabelt** at satse på en **vestlig** motorvej, hvor det fulde beløb skal investeres, før der opnås aflastning på tværs af fjorden.

15. På den baggrund **anbefaler** Transportudvalget i første omgang at **udbygge østforbindelsen, dog uden en ny tunnel (0+)**.

16. På **langt sigt** vil der dog være behov for en ekstra **forbindelse over selve Limfjorden.**

17. Den aktuelle VVM-redegørelse resulterede i **usædvanligt mange høringssvar** (1511 stk.), hvoraf en del kritiserede selve undersøgelsen. Et af kritikpunkterne var, at opgaven var formuleret uhensigtsmæssigt, idet Vejdirektoratet blev stillet overfor at vurdere kvaliteten af tre vejforløb, der blev defineret for 30-45 år siden, i stedet for at vurdere, hvordan man bredt løser området aktuelle trafikproblemer med **flere muligheder åbne for krydsning af Limfjorden**.

18. Det anbefales derfor, at staten og region Nordjylland i samarbejde udarbejder en **trafikal helhedsplan for Nordjylland**, og at arbejdet indledes med en periode, hvor der åbnes op for andre forslag til krydsning af Limfjorden.

19. Transportudvalget har fået forelagt et forslag om at etablere en **bynær bro ved Karolinelund**. Denne Midt-løsning blev fravalgt af Aalborg kommune i 1999, angiveligt fordi kommunen frygtede selv at komme til at betale den. Såfremt en fjordkrydsning uden for statsvejnettet viser sig at være mest hensigtsmæssig for alle parter, bør muligheden åbnes for, at forbindelsen betales af staten, f.eks. ved at **ruten ændres til statsvej**.

Beskrivelse af Midt-løsningen

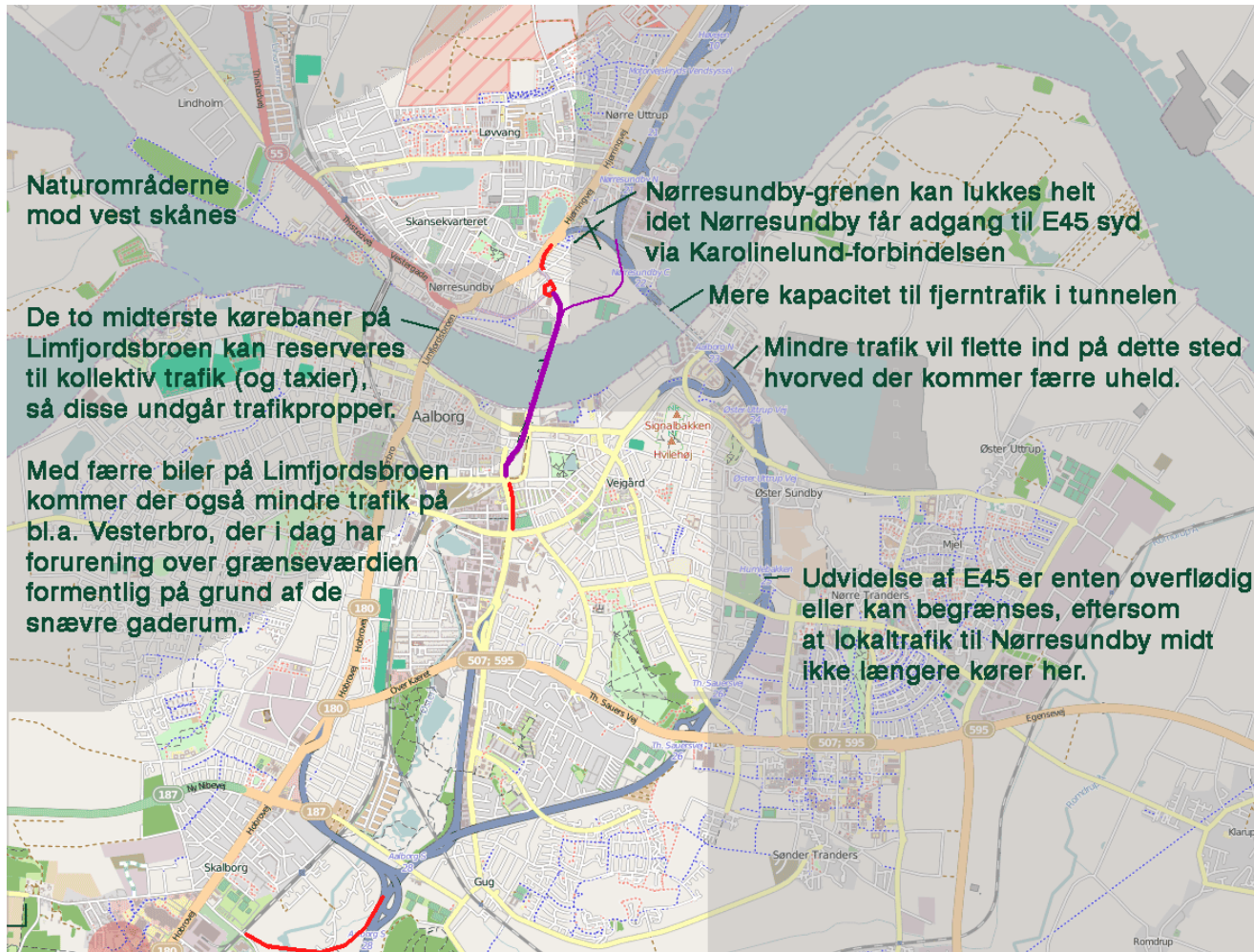


20. Transportudvalget anbefaler, at **Aalborg kommune reserverer arealer** til Karolinelund-løsningen, indtil fordele og ulemper er undersøgt, og løsningen evt. er fravalgt.

21. Transportudvalget anbefaler endvidere, at arbejdet med **en trafik helhedsplan** for Nordjylland aktivt inddrager **kollektiv trafik, cyklisme og byplanlægning** i løsningsmodellerne. En **nærbane/letbane** fra lufthavnen til AAU/Sygehus Øst vil f.eks. kunne bidrage til at reducere spidsbelastningerne i Limfjordstunnelen, hvilket kan mindske behovet for nye vejanlæg.

Appendiks

Fordele ved Midt-løsningen

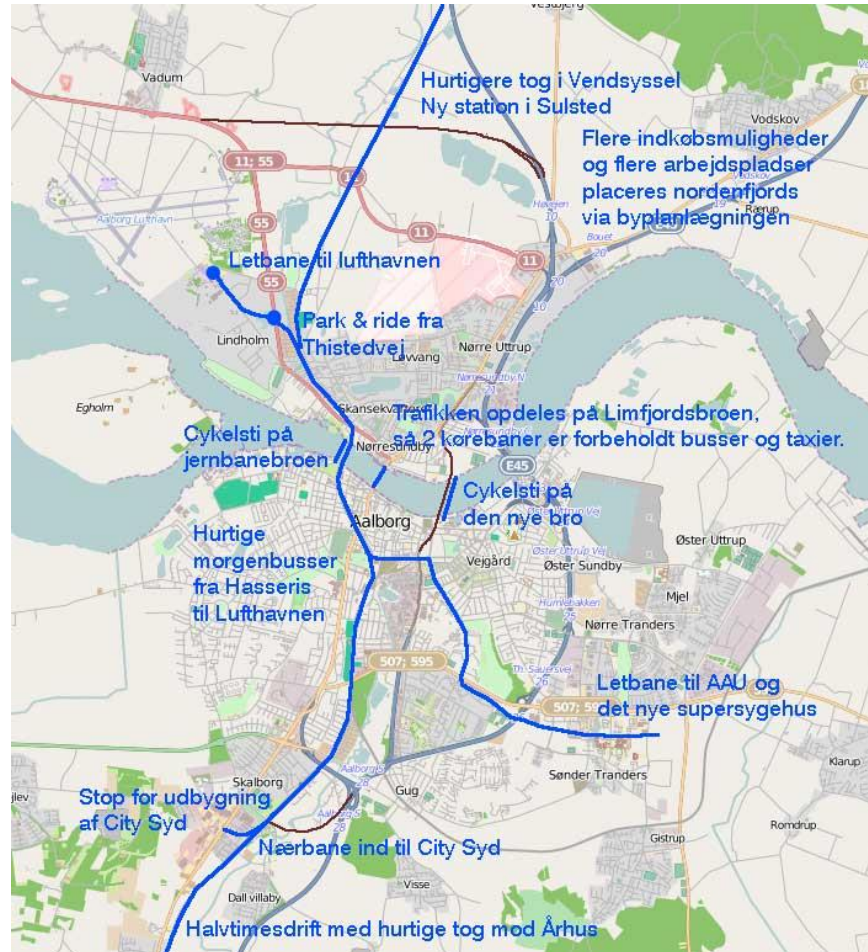


Midt-løsningen åbner mulighed for mere miljørigtig trafik

Busserne har i dag store problemer med at holde i kø på Limfjordsbroen. Man kan næppe inddrage det ene spor i hver retning til busbane, med mindre man giver privatbilerne et bynært alternativ.

Dette alternativ kan være en bynær bro via Karolinelund-linien.

Til højre ses en række tiltag, der kan forskyde den fjordkrydsende trafik i en mere miljørigtig retning. Ikke alle disse afhænger af, at Midt-løsningen etableres.

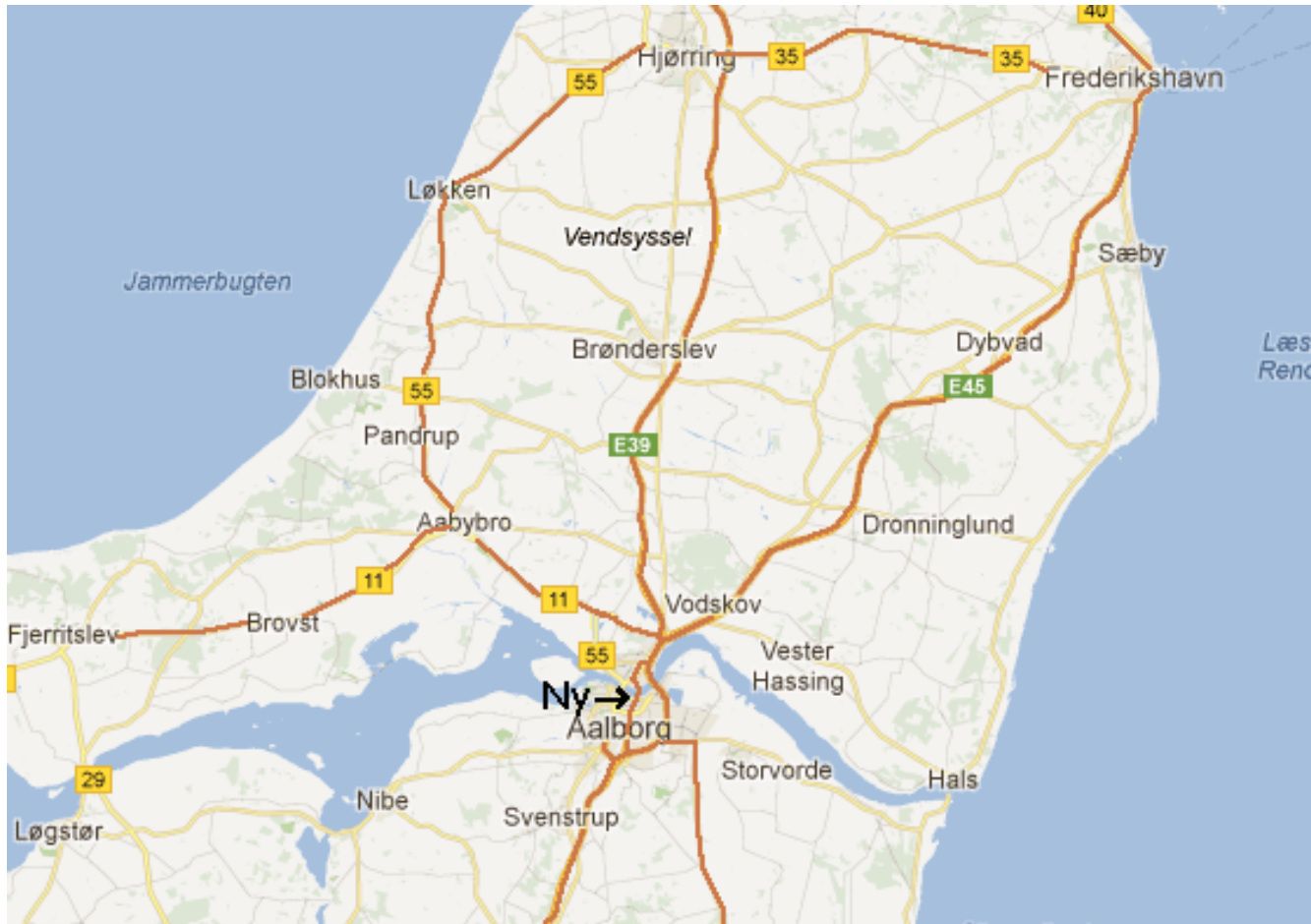


Hvad er prisen på Midt-løsningen?

Prisen for de 3 løsninger blev beregnet af Cowi i 1996:		
Vest	Midt	Øst
1.125 mio. kr.	52 % af vest	34 % af vest

De vigtigste omkostningselementer for projekterne, som de ser ud dag:		
<p>Lavbro over Østeraadalen 2x2 spor</p> <p>Tunnel til Egholm 2x2 spor</p> <p>Lavbro fra Egholm 2x2 spor</p> <p>20 km ny motorvej 2x2 spor</p> <p>Meget ekspropriation</p>	<p>1 ny bro over fjorden med 3 kørebaner</p> <p>Opgradering / nybyg af 2-3 km. vej/gade</p> <p>Mindre mængde ekspropriation</p>	<p>(Vejdirektoratets version):</p> <p>1 ny tunnel med 2x3 kørebaner.</p> <p>Opgradering af 11 km. motorvej til 2x3 spor hhv. 2x4 spor</p> <p>Ekspropriation af dyre oliebeholdere</p>

Det nordjyske statsvejnet inkl. Midt-løsning



Sårbarhed ved uheld / hændelser

Øst-forbindelsen	Hvordan afbrydes E45:		
Hvor befinder bilen sig:	Problem i Limfjordstunnelen	Problem ud for Aalborg	Problem ud for Nrsv
E39 helt nord for byen, på vej sydpå	OK		
E45 helt nord for byen, på vej sydpå	OK		
E45 ud for Nørresundby, på vej sydpå	OK		
E45 ud for Aalborg by, på vej nordpå	OK		
E45 helt syd for byen, på vej nordpå mod E39	OK		
E45 helt syd for byen, på vej nordpå mod 45	OK		
Egholm-forbindelsen	Hvordan afbrydes E45:		
Hvor befinder bilen sig:	Problem i Limfjordstunnelen	Problem ud for Aalborg	Problem ud for Nrsv
E39 helt nord for byen, på vej sydpå	OK	OK	OK
E45 helt nord for byen, på vej sydpå	OK	OK	OK
E45 ud for Nørresundby, på vej sydpå			
E45 ud for Aalborg by, på vej nordpå			
E45 helt syd for byen, på vej nordpå mod E39	OK	OK	OK
E45 helt syd for byen, på vej nordpå mod 45	via 2-sporet vej	via 2-sporet vej	via 2-sporet vej

Sårbarhed ved uheld / hændelser

Midt-forbindelsen	Hvordan afbrydes E45:		
Hvor befinder bilen sig:	Problem i Limfjordstunnelen	Problem ud for Aalborg	Problem ud for Nrbs
E39 helt nord for byen, på vej sydpå	3-sporet bro, 6 sporet gade	3-sporet bro, 6 sporet gade	
E45 helt nord for byen, på vej sydpå	3-sporet bro, 6 sporet gade	3-sporet bro, 6 sporet gade	
E45 ud for Nørresundby, på vej sydpå	3-sporet bro, 6 sporet gade	3-sporet bro, 6 sporet gade	
E45 ud for Aalborg by, på vej nordpå			
E45 helt syd for byen, på vej nordpå mod E39	3-sporet bro, 6 sporet gade	3-sporet bro, 6 sporet gade	
E45 helt syd for byen, på vej nordpå mod 45	3-sporet bro, 6 sporet gade	3-sporet bro, 6 sporet gade	

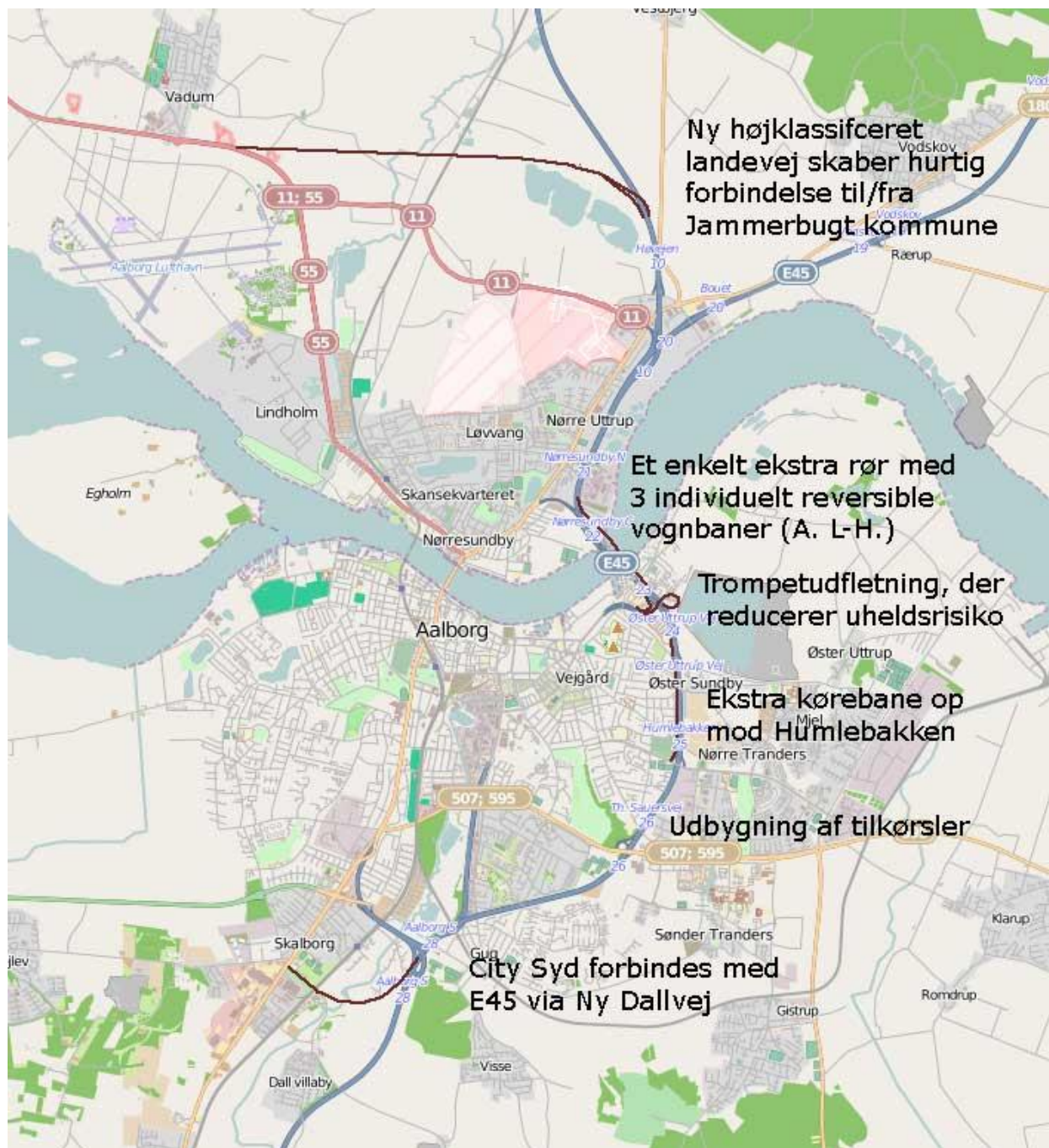
Midt-løsningen er formentlig den bedste

i forhold til sårbarhed, fordi det er forholdsvis sjældne situationer, den ikke kan håndtere. Problemer ud for Nørresundby er jo ikke så sandsynlige, når der er 3 kørebaner i hver retning, desuden er der større chance for at man kan komme forbi uheld og lignende, når vejen er så bred.

Optimeret Øst-løsning

Pris:
ca. 4 mia.

En større ombygning af Kridtsvinget med ekspropriation af olietanke er næppe nødvendig, når tilkørsel fra Aalborg forskydes sydpå via Anker Lohmann-Hansens forslag.



Hvorfor anslås Øst-løsningen til ca. 4 mia?



Her ses Vejdirektoratets forslag til meget stort indfletningsanlæg i øst-løsningen i VVM. Vejtekniske årsager angives til, at det skal være så stort. Løsningen fordyres af ekspropriation af nogle olietanke. En tilsvarende stor indfletning angives også at være nødvendig, hvis man benytter et øst-forslag fra "Foreningen Den Bedste Vej." Men man kan formentlig undgå en så stor udfletning og køb af olietanke via øst-forslaget fra Anker Lohmann-Hansen.

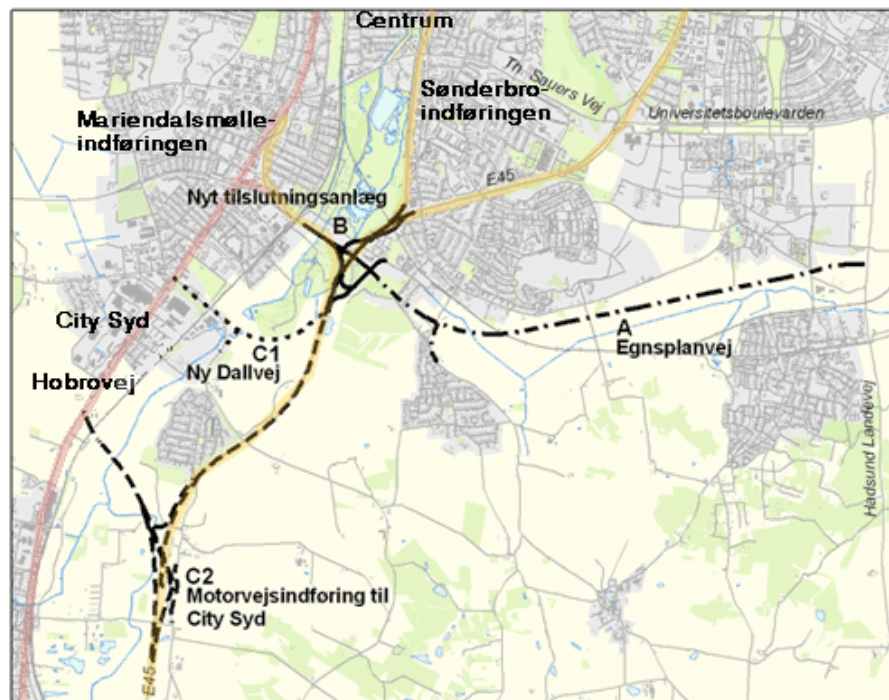
Kommer Vest-løsningen op på 7 mia.?

- Fordyres motorvejen, hvis den skal **forlægges længere mod vest** i Hasseris?
- Skal motorvejen **graves ned** og forsynes med støjvold?
- Skal der bygges bedre **dæmninger** mod vandstandsstigning?
- Skal der lægges **membraner** under motorvejen, for at undgå vandforurening?
- Skal viadukten til en ny **jernbane** til Lufthavnen medregnes?
- Skal en **lokal vejbro** til Egholm medregnes?
- Skal en udbygning af Høvejen eller en ny nordlig **nødvej over til E45** medregnes?
- Skal **E45 også udbygges** til 2x3 spor omkring Dall Villaby, når 10-12.000 ekstra biler kører denne vej på vej mod City Syd?
Det mente Aalborgs teknikforvaltning i 2009, se byrådsmødet 14/12 pkt. 25.

Det taktiske spil ved E45 og City Syd

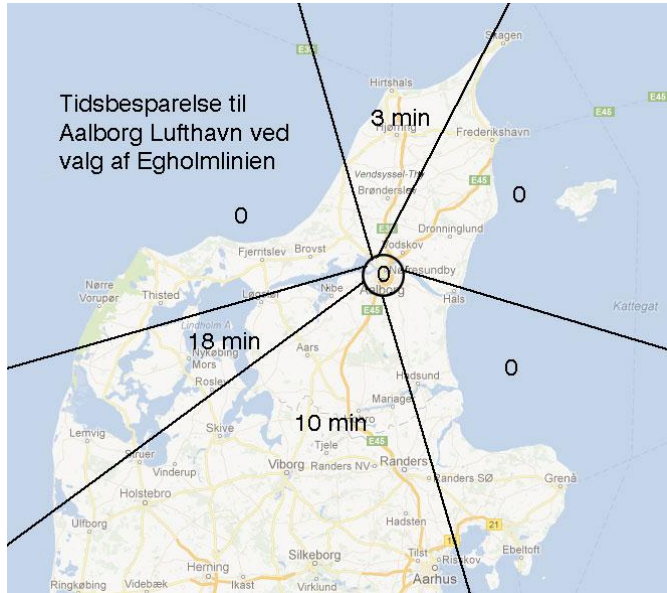
I øjeblikket forsøger Aalborg kommune at få staten til at bygge den første del af den vestlige motorvej, C2, som koster hele **634 mio. kr.**, fordi den har 4 spor og skal passere en sumpet ådal via en lang bro.

Vejen skal benyttes som forbindelse fra E45 til City Syd, men den har en mystisk udfletning, der skaber omvejskørsel i et meget skarpt V for de mange, der ankommer nordfra. Der findes et alternativ, som kun koster **73 mio. kr.**, C1, som i givet fald skal betales af Aalborg selv.



Hvis Citys forbindes med E45 via Ny Dallvej, låser man ikke beslutningen om 3. Limfjordsforbindelse fast til en Egholm-motorvej. Det vil være klogt!

Hvad med lufthavnens 4500 biler/døgn?



Anslået 1/3 af Aalborg Lufthavns rejsende vil kunne få en fordel på 10 min, hvis man vælger Egholm-motorvejen i stedet for at udbygge øst-forbindelsen. En lille del vil dog kunne spare 18 min.

Så få minutter er formentlig ikke afgørende for, om man vælger at flyve fra Aalborg, eller at flyve i det hele taget.

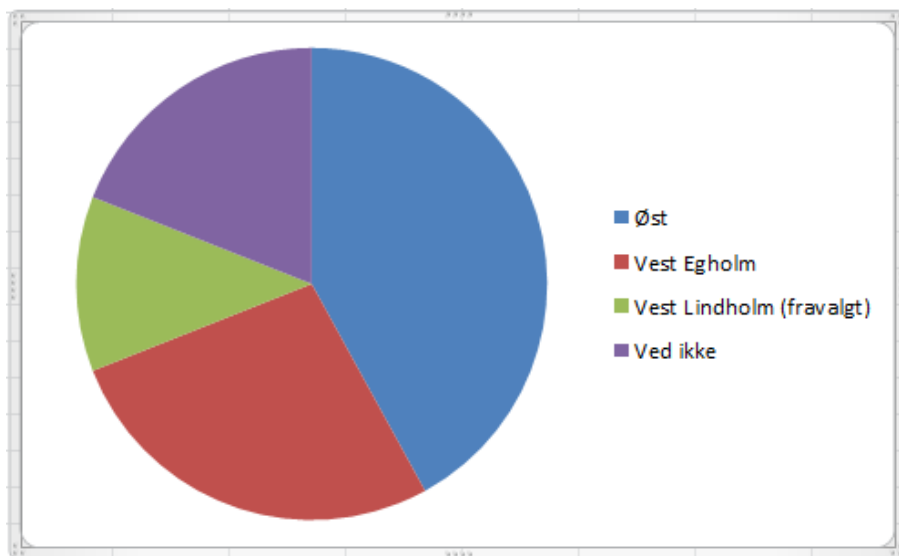
Konkurrencen ligger vel snarere på pris, fly-destination og fly-frekvens.

Flypassagerer, der skal mod Aalborgs centrale byområder, får ingen eller kun minimal fordel af vejen. Derfor tallet 0 i midten.

Til/fra	Rejsetid i basis (2015)	Reducering med vestlig forbindelse i 2015	Reducering med østlig forbindelse i 2015
Brønderslev	22	-3	0
Aabybro	19	+1	0
Støvring	29	-12	-2
Sæby	35	-2	0
Nibe	41	-19	-1

Tabel 3 Rejsetider i minutter til/fra Aalborg Lufthavn ved en 3. limfjordsforbindelse (Nordjyllands Amt 2006)

Hvad mener befolkningen?



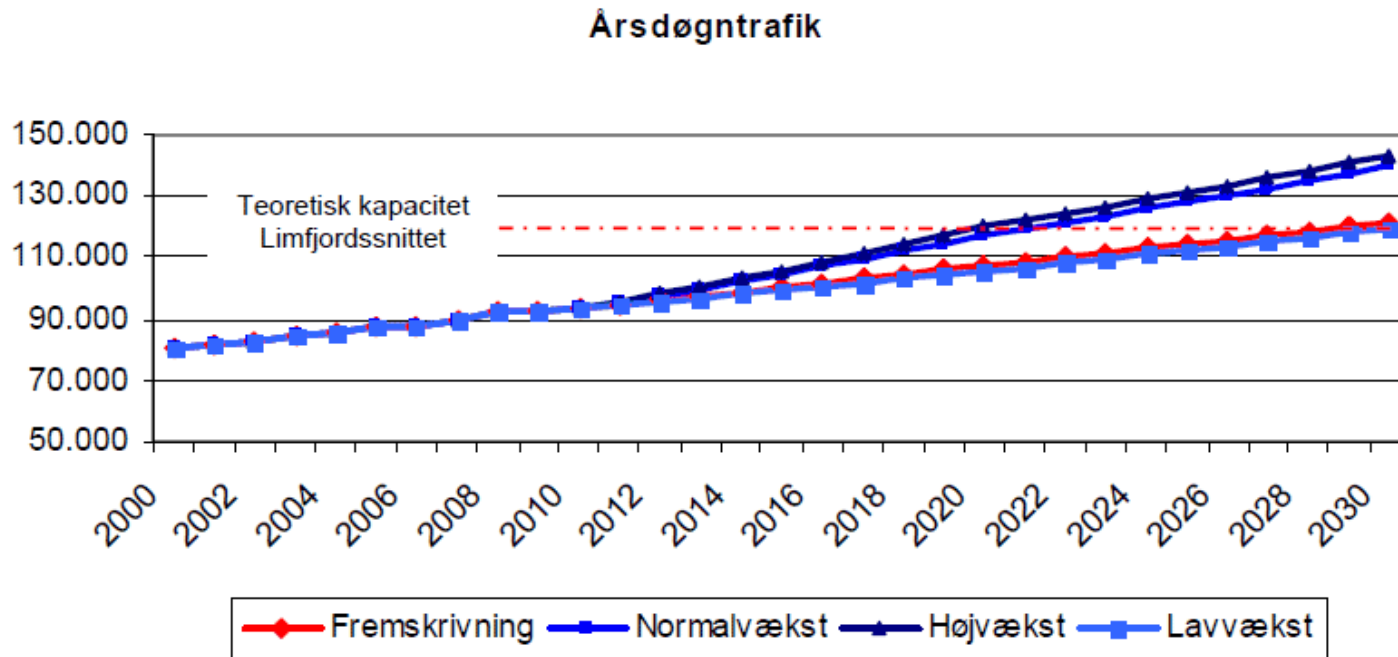
Nordjyske Stiftstidende offentliggjorde 12/9 2011 en undersøgelse foretaget af Jysk Analyseinstitut, der viste, at **42 % støttede øst** og **27 % vest via Egholm** (og **12 % vest via Lindholm**, den nu fravalgte mulighed).

Den udbredte modstand mod Egholm-motorvejen fremgår desuden af **læserbrevsdebatten**, af de mange **høringssvar** (Danmarksrekord), hvor en stor majoritet var mod Egholm-løsningen, af den store tilslutning til **Borgerbevægelsen** mod motorvejen, og af det store fremmøde til **Vejdirektoratets høring**, hvor langt de fleste også var imod vest (håndsoprækning)

AL-H: Kapaciteten ikke opbrugt år 2020

Som nævnt i hovedteksten, ser det ud som om, at væksten i trafikken følger Vejdirektoratets "lavvækst-scenarie", hvilket bevirker, at behovet for en ny forbindelse over fjorden først er aktuel omkring 2030.

Det var oprindeligt trafikforsker, civilingeniør Anker-Lohmann-Hansen, der påpegede dette. Her er hans originale graf angående dette:



Hvad med statens nettogevinst?

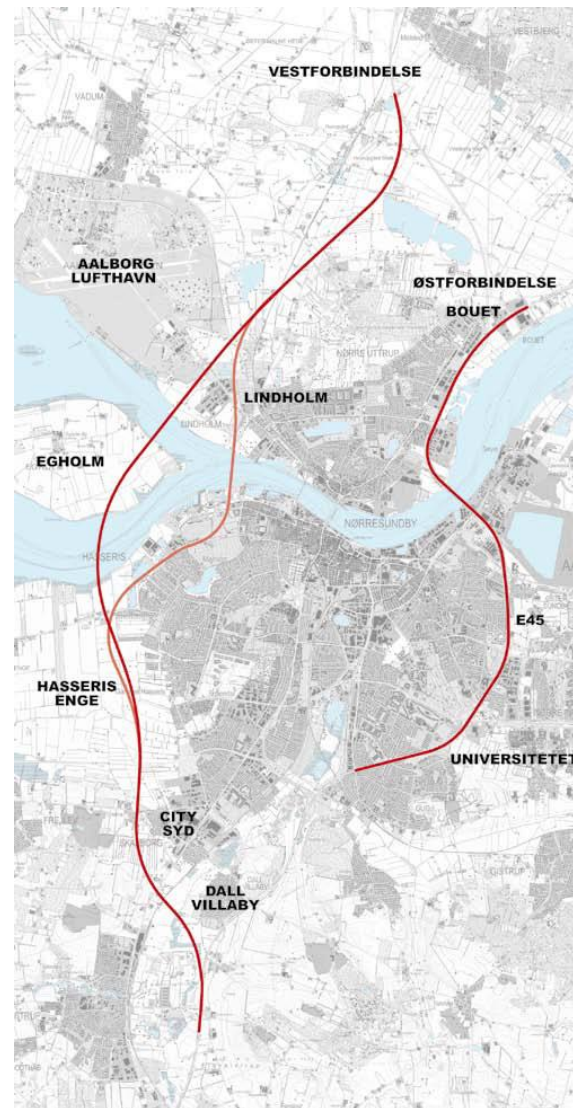
I VVM er nettogevinsten angivet til **0,9 %** for vest via Egholm og **-0,7** for øst.

Men som det ses til højre, var opgaven blevet defineret til at sammenligne "en hel vej" til venstre med "en halv vej" til højre. Den halve vej manglede tilkoblingen til City Syd, hvorved de allerede eksisterende trafikproblemer her ville forstærkes over de næste mange år.

Dette er sikkert forklaringen på den **enorme forskel i de beregnede tidsgevinster**: Fra 2,655 mia. kr. (øst, VVM side 143) til 10,292 mia. kr. (vest, VVM side 141).

Værdisætning af ødelagt natur mangler også i regnskabet, desuden tager beregningen jo udgangspunkt i en særdeles **stor trafikstigning**.

På trods af henvendelser til Vejdirektoratet har jeg ikke kunnet få en beregning for øst, hvor en forbindelse til City Syd via Ny Dallvej indgår.



Forslag til krav til en ny undersøgelse 1

- Arbejdet skal **konfereres undervejs** med tilhængere af de enkelte løsninger.
- I VVM undersøges en vest-forbindelse fra E45 syd til E39 nord og en øst-forbindelse fra E45 ved Aalborg SØ til E45 nord. I den nye undersøgelse skal **alle alternativer vurderes med start og slut samme steder** - fra E45 helt i syd til E39 OG E45 helt i nord.
- Alle alternativer skal inkludere individuelt optimerede **forbindelsesveje** til de væsentligste rejsemål så som Supersygehuset/Aalborg Øst, City Syd, Aalborg Centrum samt Aalborg Lufthavn.
- Alternativerne skal bl.a. vurderes i forhold til deres evne til at støtte **Aalborgs bæredygtighedsstrategi**, der f.eks. indebærer, at kollektiv trafik og cyklisme skal varetage en større del af transportarbejdet og at forurening i centrum skal begrænses.
- Der skal indgå forholdsvis **detaljerede anlægsbudgetter**, så man f.eks. kan finde en forklaring, når øst-løsningen pludselig vurderes til at koste det tredobbelte af prisen i 2006.
- Når der opstilles tre vækst-scenarier, skal **middelvæksten skal ligge midt imellem** høj- og lavvækst i stedet for tæt på høj-vækst som VVM side 62 – forventet er her 1,23%, 1,88%, 2,52%.

Forslag til krav til en ny undersøgelse 2

- Den prognose for trafikstigningen, beregningen skal tage udgangspunkt i, skal tage **højde for den økonomiske stagnation** og man skal indarbejde de **faktiske trafiktal** op til undersøgelsestidspunktet, inden man tildeler procentsatser for de nye vækstscenarier. Biltrafikken i 2012 skal tolkes som ekstraordinær høj på grund af fravær af togtrafik til/fra Vendsyssel.
- Der bør i beregningen indgå en estimeret **prissætning af ødelagt natur** (værdi af truede dyre- og plantearter, værdien af adgang til bynære, rekreative områder, områdernes værdi i forhold til motion, sundhed og sundhedsudgifter, værdien af ødelagte visuelle indtryk)
- Bynær natur kan gøre byen attraktiv for **tilflyttere / ny arbejdskraft**, på samme måde som et rigt kulturliv kan gøre det. Der skal indgå en sammenligning af kultur og natur i denne henseende og en værdisætning af tabt attraktivitet for Aalborg som følge af hver undersøgt linjeføring.
- Udbygninger i den eksisterende transportkorridor via E45, som anses for nødvendige uanset om en anden Limfjordsforbindelse vælges, skal **ikke indgå i prisen på øst-alternativerne** eller skal indgå i alle alternativer.
- Man bør værdisætte den særlige (rente/risiko-)fordel ved de løsninger, der **kan udbygges gradvist** i takt med, at behovet reelt viser sig.

VVM's konkluderende sætning:

"For regionen som helhed er det vurderet, at udviklingsmulighederne bedst sikres med en vestlig linjeføring".

Mange har spurgt, **hvor dokumentationen findes for dette.**

VD's svar er, at der "...i forbindelse med amtets VVM undersøgelse i 2006 blev gennemført en erhvervsundersøgelse i Nordjylland, og det bl.a. på baggrund af denne undersøgelse i amtets VVM-redegørelse blev konkluderet, at (citater)

- Uanset om der vælges en østlig eller vestlig forbindelse vil udviklingsmulighederne i den **østlige** del af regionen være sikret.
- Derimod er udviklingsmulighederne for den **vestlige** del af regionen bedre med en vestlig linjeføring.
- For regionen som **helhed** sikres udviklingsmulighederne dermed bedst med en vestlig linjeføring".

I starten af dette Powerpoint argumenteres for, at den første "pind" ikke længere passer her i 2012, og at den anden "pind" har relativt lille betydning. Hermed bliver resultatet, at det er **øst**, der er at foretrække.

Er det nu også sandt...

- At Egholm-løsningen er "Bedst for hele Nordjylland"?
- At Egholm- og Øst-løsningen **koster ca. det samme?**
- At Egholm-løsningen giver **størst afkast?**
- At der hele tiden er **kø** (dog ofte på vej mod Limfjordsbroen, som næsten altid vil være proppet pga. attraktiv beliggenhed)?
- At Egholm-løsningen **aflaster centrum** markant?
- At Egholm-løsningen **aflaster Skalborg** markant?
- At Egholm-løsningen giver mindst **støj?**
- At Egholm-løsningen ikke skaber mere biltrafik (**trafikspring**) f.eks. pga. øget bil-ejerskab i de nærliggende områder?
- At **naturødelæggelse** i vest ikke er væsentlig og ikke skal tælle afgørende i den endelige vurdering?
- At der er **fuld enighed** om Egholm-løsningen i Nordjylland?

Videre læsning

- www.anker.tjeklige.dk Trafikforsker, civilingeniør **Anker Lohmann-Hansens** høringsvar mm., som i høj grad har inspireret mig.
- www.vejdirektoratet.dk/da/vejprojekter/limfjord **Vejdirektoratets** rapporter (VVM) samt høringsvar fra borgere
- www.vd130.tjeklige.dk VD's **noter til høringsvar** fra borgere samt en række kommentarer til disse noter.
- www.denbedstevej.dk Hjemmeside lavet af undertegnede med **en lang række artikler** om sagen samt en masse andre relevante links. Bemærk at jeg ikke har noget at gøre med "Foreningen Den bedste Vej"
- www.natur.denbedstevej.dk **Fotos fra de naturområder**, en vestlig motorvej over Egholm vil påvirke.
- www.fjernes-igen-nov-2012.tjeklige.dk Omfattende samling **avisudklip** vedr. 3. Limfjordsforbindelse 2010-2012. NB: Fjernes igen ultimo nov. 2012.
- www.nejtilmotorvej.dk hjemmeside for **Borgerbevægelsen** "Vestlig limfjordsforbindelse? – Nej tak, ikke som motorvej"
- www.webkameraer.tjeklige.dk **Se trafikken** i Limfjordstunnelen real-time. Lav evt. siden til din startside på nettet og prøv at finde en kø!