

Nørresundby 10/12-2012

Opfølgende henvendelse til min henvendelse af 12/11-2012 til folketingets transportudvalg.

Tidligere henvendelse (samt denne henvendelse) kan ses på www.3limfjordaw.tjeklige.dk

Kommentarer til foldere

fra Region Nordjylland, KKR og Aalborg kommune

samt

Eksempler på ting, jeg savner bliver undersøgt

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

Følgende foldere:

- **Mobilitet i Nordjylland—de regionale prioriteter** (Region Nordjylland og KKR)
- **Vestforbindelsen—trinvis realisering af det samlede anlæg**
(Aalborg Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen)
- **Landsdelsforbindelsen på tværs af fjorden** (KKR, Region Nordjylland og Aalborg kommune)

blev fremsendt til folketingets Transportudvalg den 13/11-2012, og kan ses på adressen

<http://www.ft.dk/samling/20121/almindel/TRU/bilag/60/index.htm>

Foldernes centrale budskaber:

(A) at **infrastruktur** generelt er vigtig i Nordjylland

(B) at der er **problemer med trafikafviklingen** ved Limfjorden i.f.m. hændelser

(C) at man har et ønske om, at beslutningen om linjeføring snart tages, bl.a. af hensyn til **planlægning**

(D) at en forøget motorvejskapacitet på tværs af fjorden vil gøre det muligt at dedikere **særlige spor til kollektiv trafik** på Limfjordsbroen.

(E) at en vestlig Limfjordsforbindelse kan **spare årlige forsinkelser** i trafikken på 408.000 timer

(F) at en **trinvis realisering** af en vestlig Limfjordsforbindelse er en mulighed

Mine kommentarer hertil:

Punkt A, B og C kan lige så godt være argumenter for **øst, midt eller for vest-løsningen**.

Punkt D er muligvis et "tomt argument" da staten jo **ingen garanti** har for, at man i sidste ende vil inddrage to spor på Limfjordsbroen til den kollektive trafik, den dag en ny forbindelse er bygget *). Kun Midt-løsningen skaber så meget mindre trafik på Limfjordsbroen, at der er grund til at tro på det (se side 10).

Punkt E er for tyndt et beslutningsgrundlag, så længe der ikke findes en **tilsvarende beregning for en optimeret østlig løsning**, som også indeholder den planlagte tilkørsel til City Syd via Ny Dallvej og det smarte forslag om en højklassificeret vej fra Jammerbugt til E39, som fremkom under VVM. En **beregning vedrørende midt-løsningen** ville også være interessant.

De forskellige løsninger bør desuden vurderes i forhold til en mere realistisk (lavere) **fremskrivning af trafikken** end den, der blev benyttet i VVM. Og i øvrigt bør det ikke kun være forsinkelser i trafikken, der er den udslagsgivende parameter for valg af løsning, man skal også **værdisætte ting som tabt natur og tabt attraktivitet for Aalborg** samt de forskellige løsningers evne til at **styrke den kollektive trafiks** andel af transportarbejdet.

*) Aalborg Byråds har tidligere afvist miljørigtige trafikløsninger f.eks. 10/9- 2012, hvor man afbrød arbejdet med en gang- og cykelsti på jernbanebroen for at kunne føre blot 7,5 mio. retur til kommunekassen.

Mine kommentarer hertil (fortsat):

Punkt F vedrører muligheden for **etapeinddeling**, så man undgår overinvestering. Men de første to etaper af en vestlige forbindelse har isoleret set ingen funktion i forhold til Limfjordsforbindelsen. De tjener kun følgende formål: (1) at danne en forbindelsesvej fra E45 syd til et butikcenter og (2) at aflaste den lokale Hobrovej en smule. Der er derfor **ingen fordel i at benytte etapeinddeling i forbindelse med vest-løsningen** set i forhold til trafik til motorvejsudbygningen til og fra Vendsyssel —man skal helt frem til 3. etape og investere næsten det fulde beløb— formentlig 6 mia. kr., før noget væsentligt forandres, dvs. det er dette beløb, der er i spil.

Øst-løsningen er langt bedre i forhold til en etape-opdeling—med gradvis effekt på det overordnede mål med en 3. Limfjordsforbindelse og med evne til at udskyde store investeringer, til der er entydigt brug for dem.

Misvisende fotos?

De to fotos til højre stammer fra side 8 i brochuren "Mobilitet i Nordjylland —de Regionale prioriteter" som Region Nordjylland og KKR udleverede til folketingets transportudvalg i November.

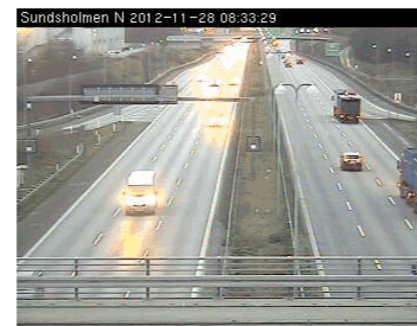
Man får det indtryk, at køer er ofte forekommende.

Men køer forekommer kun sjældent, efter at motorvejen nord for fjorden er udvidet til 2x3 spor. Når der i dag opstår en kø, skyldes det næsten altid et uheld længere fremme.

De samme fotos findes i folderen "Landsdelsforbindelsen på tværs af Limfjorden."

Her har man dog oplyst, at køen skyldes et uheld længere fremme.

Nedenfor vises 6 fotos taget på samme tid og sted men på andre hverdage, d. v. s. trafikens normale tilstand.



Det virker desuden forkert at medtage fotoet af **køen på Sundsholmen** i alle de foldere, der argumenterer for en vestlig forbindelse. Opstår der et uheld i tunnelen efter en vestlig forbindelse er bygget, vil der nemlig fortsat være kø her. Det er kun biler helt nordfra/ sydfra, der kan nå at dreje fra i tide. Og det er ikke engang sikkert, for ankommer man nordfra via E45, skal man sammen med 40.000 andre (HDT) køre via de kommunale veje over til Egholm-motorvejen. De kommunale veje kan vel højst klare 20.000 (HDT). En østlig forbindelse med et ekstra rør vil være langt bedre til at løse op for situationer med uheld i tunnelen, fordi omkørslen her sker tæt på det sted, hvor vejen afbrydes, se detaljer herom på side 8.

Eksempler på ting, jeg savner bliver undersøgt:

Side 7: Tre vigtige mål i.f.m. sikring af fjordforbindelsen

Side 8: De forskellige løsningsers evne til at mindske sårbarhed

Side 9: Anslået trafik år 2030

Side 10: Anslået trafik år 2030 fordelt på løsningsforslag

Side 11: Andre idéer til aflastning af biltrafikken over fjorden

Side 12: Mere om Midt-løsningen

Side 13: Forskelle mellem projektet fra 1996 og mit forslag

Side 14: Således kan broen skifte mellem to tilstande

Side 15: Et ekstra spor sydpå ved tunnelstop i morgenmyldretiden

Side 16: Midt-løsningen kan billiggøre senere udvidelser af E45

Side 17: Passagen ved Musikkens Hus

Side 18: Skibstrafikkens passage

Side 19: Om flere fluer med et smæk og blokerende beslutninger.

Side 20: Samlet vurdering af fordele ved forskellige løsninger

Tre vigtige mål i.f.m. sikring af fjordforbindelsen

- (1) at **undgå de mange uheld**, der i dag er hovedårsagen til stop i trafikken
- (2) at sikre, at **trafikken kan ledes uden om** i tilfælde af uheld og andre hændelser
- (3) at sikre tilstrækkelig **kapacitet** på tværs af fjorden alt i alt

Ad. 1: Meget kan formentlig vindes ved ombygning af E45 nær tunnelen, således at til- og fra-kørsler placeres mere hensigtsmæssigt (Anker Lohmann-Hansens forslag om trompet-løsning) eller helt kan fjernes (Midt-løsningen muliggør, at man helt kan fjerne Nørresundbyggen), og således at anden forvirring undgås (forslaget om en ekstra kørebane sydpå lige efter tunnelen)

Ad. 2: Øst-løsningen er bedst til denne opgave, se side 8.

Ad. 3: Som beskrevet i www.3limfjordaw.tjeklige.dk skal vi sandsynligvis helt frem til år 2030, før den samlede trafik på tværs af Limfjorden når op omkring 120.000 ÅOP og kapaciteten dermed er opbrugt i Limfjordstunnelen. Herefter vil både vest, midt- eller en øst-løsning eller evt. en vellykket udbygning af den kollektive trafik være mulige svar på problemet.

De forskellige løsningers evne til at mindske sårbarhed.

A: MÆNGDE BILER DERFRA

B: SANDSYNLIGHED FOR PROBLEM NETOP HER

C: VANSKELIGHEDER VED OMKØRSEL

D: SAMLET PROBLEM

Vest-forbindelsen

Hvor befinder bilen sig:

E39 helt nord for byen, på vej sydpå
 E45 helt nord for byen, på vej sydpå
 E45 ud for Nørresundby, på vej sydpå
 E45 ud for Aalborg by, på vej nordpå
 E45 helt syd for byen, på vej nordpå mod 45
 E45 helt syd for byen, på vej nordpå mod E39

Hvordan afbrydes E45:

Problem i Limfjordstunnelen

A	B	C	D	Rute
2	5	0	○	Egholm motorvej hele vejen
3	5	4	◐	bl.a. 1 kørebane på Høvejen
5	5	5	◑	Limfjordsbroen
4	5	5	◒	Limfjordsbroen
3	5	4	◓	bl.a. 1 kørebane på Høvejen
2	5	0	○	Egholm motorvej hele vejen

Problem ud for Aalborg

A	B	C	D	Rute
2	2	0	○	Egholm motorvej hele vejen
3	2	4	◐	bl.a. 1 kørebane på Høvejen
5	2	4	◑	Kridtsvinget - Sønderbro
4	2	5	◒	Div. omveje omkring Vejgaard
3	2	4	◓	bl.a. 1 kørebane på Høvejen
2	2	0	○	Egholm motorvej hele vejen

Problem ud for Nrsb

A	B	C	D	Rute
2	1	0	○	Egholm motorvej hele vejen
3	1	4	◐	1 kørebane via Høvejen
5	1	4	◑	Limfjordsbroen
4	1	4	◒	Evt. Sundsholmen-Hjørringvej
3	1	4	◓	1 kørebane via Høvejen
2	1	0	○	Egholm motorvej hele vejen

Midt-forbindelsen

Hvor befinder bilen sig:

E39 helt nord for byen, på vej sydpå
 E45 helt nord for byen, på vej sydpå
 E45 ud for Nørresundby, på vej sydpå
 E45 ud for Aalborg by, på vej nordpå
 E45 helt syd for byen, på vej nordpå mod 45
 E45 helt syd for byen, på vej nordpå mod E39

Hvor afbrydes E45:

Problem i Limfjordstunnelen

A	B	C	D	Rute
2	5	2	◐	Vej/bro 2 køreb. Gade 3 køreb.
3	5	2	◑	Vej/bro 2 køreb. Gade 3 køreb.
5	5	2	◒	Vej/bro 2 køreb. Gade 3 køreb.
4	5	5	◓	Ø. Uttrupvej - Karolinelundbro
3	5	2	◔	Vej/bro 2 køreb. Gade 3 køreb.
2	5	2	◕	Vej/bro 2 køreb. Gade 3 køreb.

Problem ud for Aalborg

A	B	C	D	Rute
2	2	2	◐	Vej/bro 2 køreb. Gade 3 køreb.
3	2	2	◑	Vej/bro 2 køreb. Gade 3 køreb.
5	2	2	◒	Vej/bro 2 køreb. Gade 3 køreb.
4	2	5	◓	Div. omveje omkring Vejgaard
3	2	2	◔	Vej/bro 2 køreb. Gade 3 køreb.
2	2	2	◕	Vej/bro 2 køreb. Gade 3 køreb.

Problem ud for Nrsb

A	B	C	D	Rute
2	1	4	◐	Østergade-Karolinelindbro
3	1	4	◑	Østergade-Karolinelindbro
5	1	4	◒	Østergade-Karolinelindbro
4	1	4	◓	Evt. Sundsholmen-Hjørringvej
3	1	2	◔	Vej/bro 2 køreb. Gade 3 køreb.
2	1	2	◕	Vej/bro 2 køreb. Gade 3 køreb.

Øst-forbindelsen

Hvor befinder bilen sig:

E39 helt nord for byen, på vej sydpå
 E45 helt nord for byen, på vej sydpå
 E45 ud for Nørresundby, på vej sydpå
 E45 ud for Aalborg by, på vej nordpå
 E45 helt syd for byen, på vej nordpå mod 45
 E45 helt syd for byen, på vej nordpå mod E39

Hvordan afbrydes E45:

Problem i Limfjordstunnelen

A	B	C	D	Rute
2	5	0	○	Paralleltunnel
3	5	0	○	Paralleltunnel
5	5	0	○	Paralleltunnel
4	5	0	○	Paralleltunnel
3	5	0	○	Paralleltunnel
2	5	0	○	Paralleltunnel

Problem ud for Aalborg

A	B	C	D	Rute
2	2	4	◐	Østre Alle - Sønderbro
3	2	4	◑	Østre Alle - Sønderbro
5	2	4	◒	Østre Alle - Sønderbro
4	2	4	◓	Sønderbro - Østre Alle
3	2	4	◔	Sønderbro - Østre Alle
2	2	4	◕	Sønderbro - Østre Alle

Problem ud for Nrsb

A	B	C	D	Rute
2	1	5	◐	Div. omveje i Nørresundby
3	1	5	◑	Div. omveje i Nørresundby
5	1	5	◒	Div. omveje i Nørresundby
4	1	4	◓	Evt. Sundsholmen-Hjørringvej
3	1	5	◔	Div. omveje i Nørresundby
2	1	5	◕	Div. omveje i Nørresundby

Anslået trafik år 2030 fordelt på løsningsforslag

Hvad vil være bedst i år 2030 (lavvækst)?								
	Basis 2009	Intet ændres	0+ m.m.*)	Øst (VD)	Øst m.m.*)	Midt	Midt m.m.*)	Vest
Limfjordstunnelen	67.700	90.800	88.800	93.000	91.000	79.800	82.800	69.700
Limfjordsbroen	29.900	34.400	32.400	32.200	30.200	21.400	19.400	26.900
Karolinelundbroen	0	0	0	0	0	24.000	22.000	0
Motorvej over Egholm	0	0	0	0	0	0	0	29.900
Vesterbro	23.200	25.400	25.400	25.200	25.200	18.400	18.400	21.400
Hobrovej	26.900	30.600	30.600	30.000	30.000	20.600	20.600	25.800
Sønderbro	21.500	26.100	26.100	26.200	26.200	33.100	33.100	25.000
Thistedvej i Nsb.	12.800	15.700	12.700	15.400	12.700	15.700	12.700	9.000
Østerbrogade	11.800	13.100	13.100	12.900	12.900	3.100	3.100	13.100
E45 ud for Aalborg	49.900	64.400	62.400	65.000	63.000	57.400	55.400	45.800
E45 ud for Nørresundby	67.200	89.300	89.300	90.300	90.300	89.300	89.300	70.200
Hobrovej Skalborg	25.900	30.200	15.200	30.400	15.400	30.200	15.200	22.800
Min vurdering samlet pris			2 mia.	5 mia.	6 mia.	3 mia.	5 mia.	7 mia.
*) Letbane anlægges, Ny Dallvej føres til City Syd, Nordlig Høvej anlægges								
Rød: Højest, Grøn: Lavest, Brun: Højest, men udbygning af vejen indgår i selve løsningen.								

Kilder: De mørke kolonner samt Øst (VD) og Vest er tal fra VVM. De øvrige udledes af siden forud.

Andre idéer til aflastning af biltrafikken over fjorden

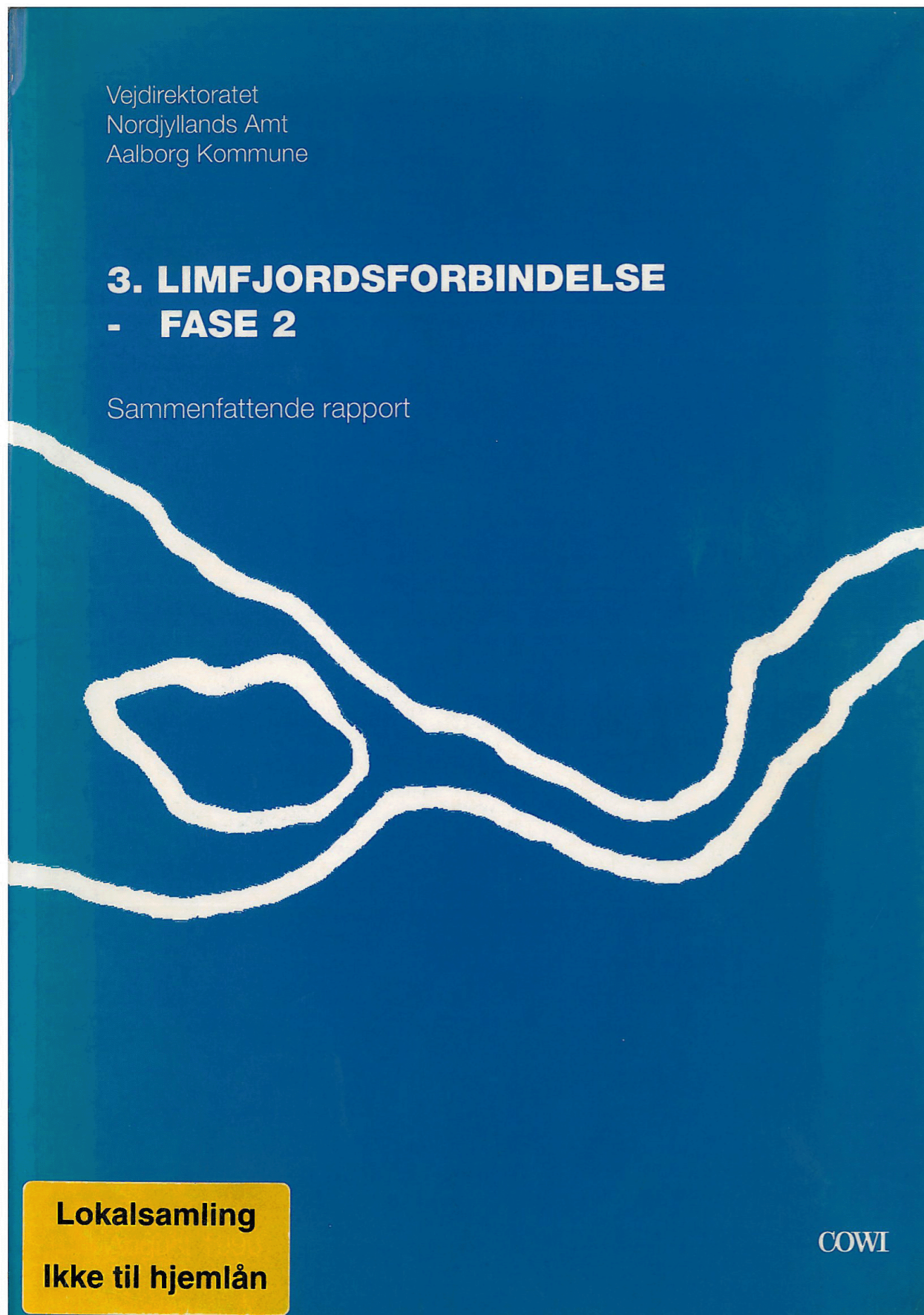
Til kortere ture i byområdet må der åbenlyst kunne spares nogle bilture på tværs af fjorden, hvis **cyklister tilbydes genveje**, der gør cyklen til det hurtigste transportmiddel, men Aalborg kommune har for nylig stoppet et projekt om at hæfte en cykelbro på **jernbanebroen i vest**.

Hvad angår cykelgenveje over fjorden **øst for Limfjordsbroen**, vil man kunne etablere en sådan i kombination med en midt-løsning, og dog vil en højbro og en tunnel være lidt problematiske. Man kunne da evt. overveje en kort **letbane** der medtager cykler, evt. placeret **tophængt under broen**. En tophængt letbane kan indstille driften de få gange, et højt skib skal passere. Denne bane kan have et enkelt vogntog, der kører frem og tilbage i pendulfart.

Pendul-letbanen ville også kunne bruges til at forbinde en **P-plads i Nørresundby** med Aalborg City (området ved Friis, Nordkraft og Musikkens Hus), så man også på denne måde reducerer biltrafik på tværs af fjorden.

Når man vurderer anlægsprisen på en sådan løsning, må man tage i betragtning, at man til gengæld vil kunne spare gang- og cykelstier på broen (på Limfjordsbroen er dette ca. **70 % af bredden**).

Mere om Midt-løsningen



Rapporten til venstre var den sidste, der behandlede Karolinelund-forbindelsen som mulighed for 3. Limfjordsforbindelse. I 1999 blev den fravalgt, formentlig fordi den skulle betales af Aalborg selv. Det forhindrer den dog ikke i at være den bedste løsning for helheden. Se de relevante sider fra rapporten til venstre på adressen

www.karolinelund.tjeklige.dk/Karolinelund1996.pdf

Bemærk at det er en **meget stor fil**, det kan vare flere minutter at få den ned afhængig af din internetforbindelse.

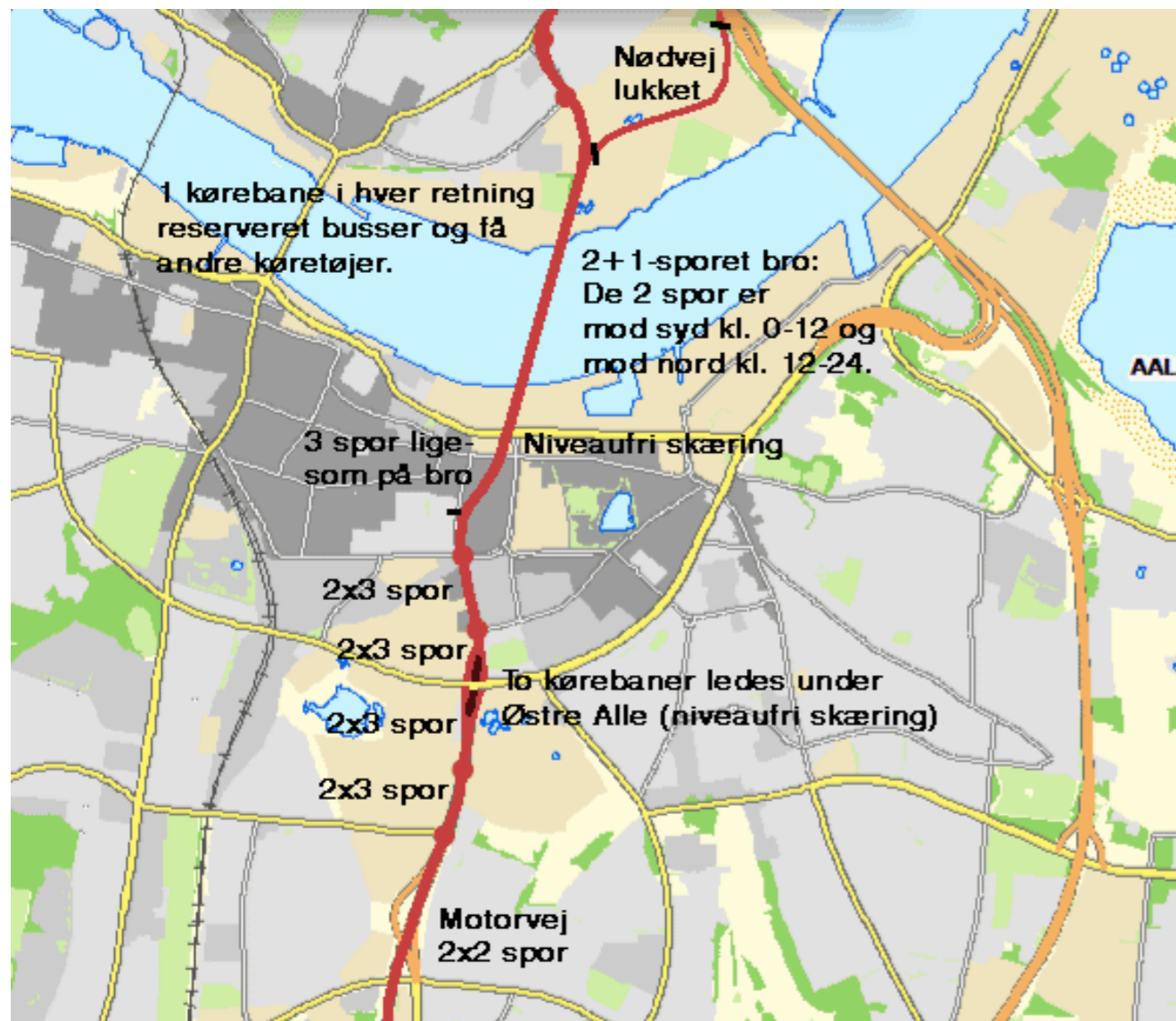
I min tidligere henvendelse til folketingets transportudvalg (se www.3limfjordaw.tjeklige.dk) omtaler jeg de grundlæggende ting ved mit forslag om en midtløsning og kommer med en vurdering af, hvad den vil koste. Det anbefales derfor at læse dette først.

Forskelle mellem projektet fra 1996 og mit forslag:

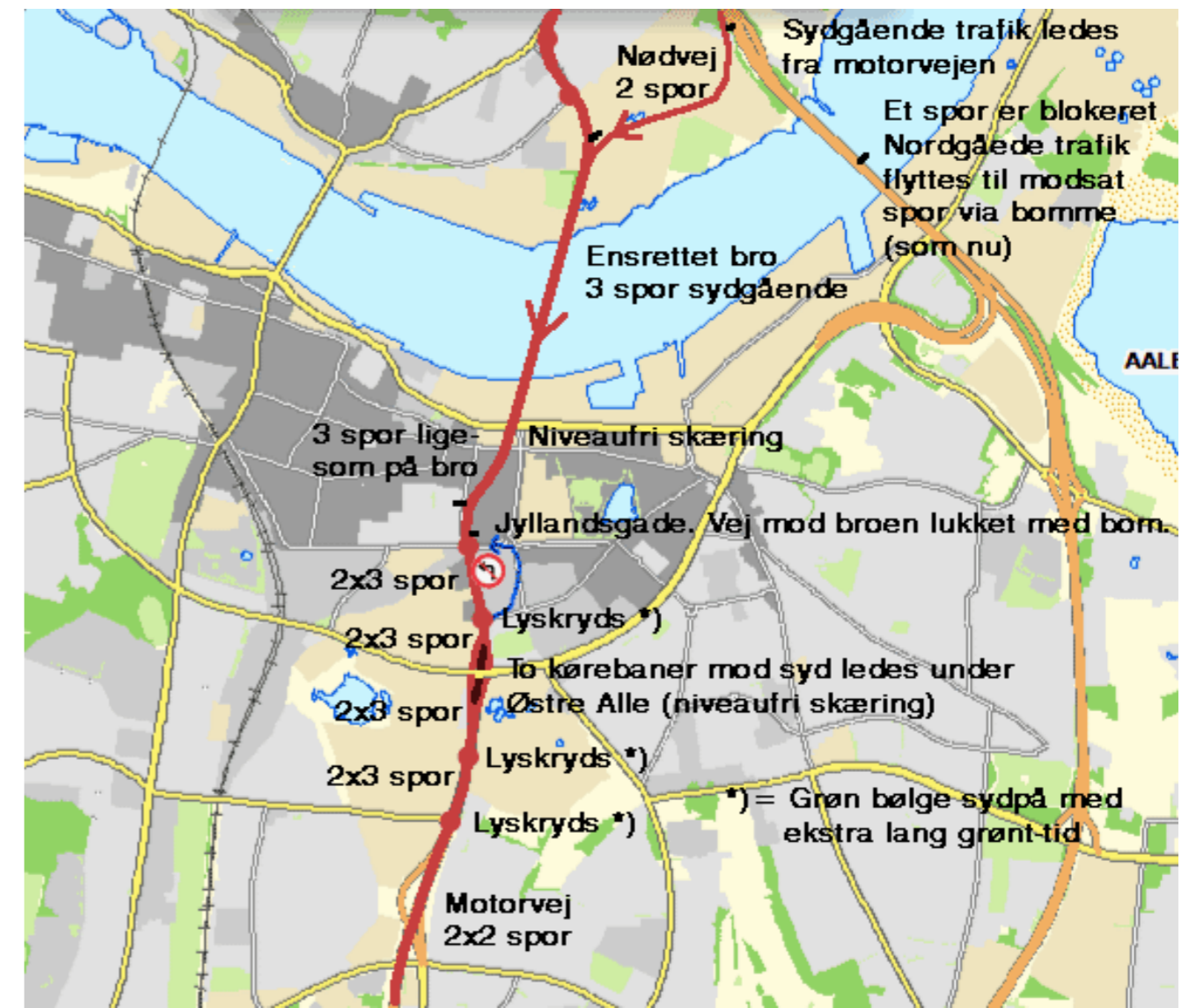
- **En bro - ikke en tunnel** - bygges over fjorden. En tunnel kan dog være et alternativ.
- Den nye bro skal "fungere som et tredje tunnelrør" i tilfælde med uheld i tunnelen forstået på den måde, at man ved stop i tunnelen fjerner det meste lokaltrafik fra broen og ensretter den i sydgående retning. En ny "nødvej" på to spor hen over Stigsborggrunden skal lede trafikken fra E45 over til broen, ellers skal den være uden biler.
- **Der skal kun være tre spor** over fjorden (I 1996 var det fire). Årsagen er, at der alligevel næppe er kapacitet på vejnettet i Nørresundby til at aftage mere. Desuden er for meget trafik i bycentrene uønsket (alligevel er det jo en udvidelse jeg taler for, men det er bl.a. for at aflaste Vesterbro med dens snævre gaderum, hvor forurening ophobes).
- **Der skal være reversible vognbaner** på broen. Om morgenen to spor mod Aalborg, om eftermiddagen i modsat retning. Desuden gang- og cykelsti (eller letbane inkl. cykler).
- Linjeføring via kanten af Karolinelund (**Kanalstien**) i stedet for Karolinelundsvej som i 1996. På denne grund var der et tivoli i 1996, nu er pladsen mere eller mindre ledig.
- De tre industribygninger, der skulle **købes og nedrives i 1996**-modellen (Ryø, Kulsilo ved Nordkraft og DLGs lagerhal) findes ikke længere eller ligger ikke længere i vejen i forhold til den valgte linjeføring. Enkelte huse i Nørresundby skal dog stadig nedrives.
- Der er brug for **udvidelser af Sønderbro** til 2x3 spor den korte strækning, hvor det mangler, og en niveaufri skæring ved Østre Alle.
- **Nørresundby-grenen** skal lukkes, og grunden kan sælges.

Således kan broen skifte mellem to tilstande

Normal



Tilstand ved uheld eller vejarbejde i tunnelen eller på E45

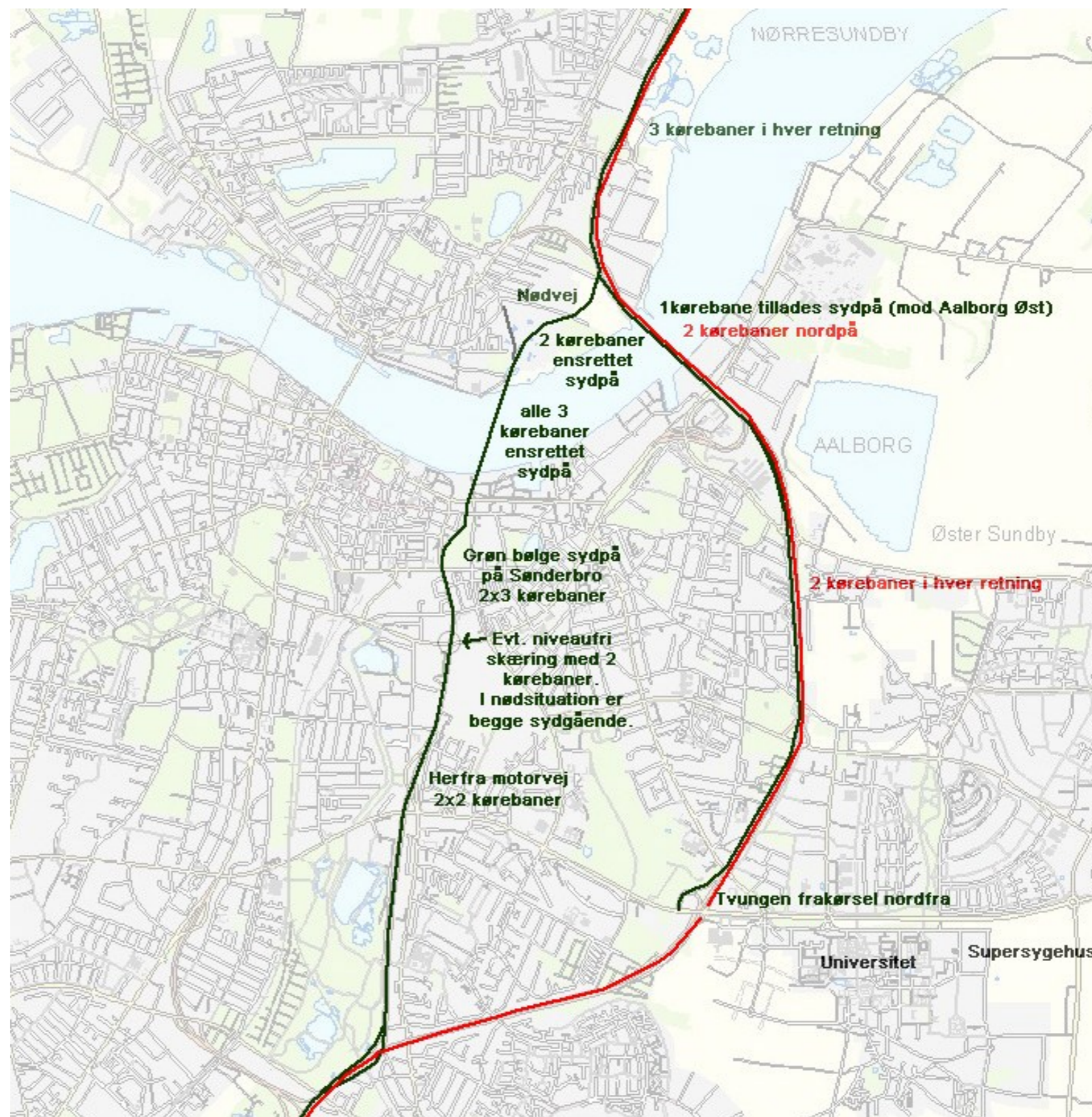


Et ekstra spor sydpå ved tunnelstop i morgenmyldretiden

På siden forud vises hvordan 2 kørebaner fra E45 nord ledes via Karolinelundbroen mod syd.

En ekstra kørebane sydpå kan føres via Limfjordstunnelen (det nuværende 2+1 nødsystem igennem et enkelt rør benyttes).

Sydgående trafik denne vej skal kun være forbeholdt dem, der skal mod Vejgaard og Aalborg Øst. For at dette kan fungere, spærres E45 syd i disse situationer lige efter frakørslen til Universitetsboulevarden. Folk nordfra skal naturligvis ledes på rette vej via grundig skiltning.



Midt-løsningen kan billiggøre senere udvidelser af E45

Hvis Midt-løsningen er den billigste af anlægge, vil det være lettest at skaffe penge til den indenfor en kort årrække. Derved kan man måske nå at bygge den, inden trafikken på E45 bryder så meget sammen, at en udvidelse til 2x3 spor omkring Aalborg (m.m.) er påkrævet.

Kan man det, får man mulighed for at bruge den nye bro som omkørsel under det vanskelige byggeri med udvidelse af E45. Derved bliver dette byggeri billigere på tre måder:

- Færre gener og **mindre tidstab** for trafikken (om end bilerne stadig ledes ud på en omkørsel). Takseringen af dette tidstab er af Vejdirektoratet angivet som en af årsagerne til tredoblingen af prisen på østforbindelsen fra VVM i 2006 til VVM i 2011. Med andre ord må der være tale om et betragteligt beløb, måske 1 mia. kr.
- Ombygningen kan foretages **hurtigere**, fordi man ikke samtidig skal have plads til trafikken langs den vej, der ombygges, hvilket også påvirker tidstabet.
- Ombygningen bliver **ikke så besværlig**, hvorved omkostningen må være lavere.

Dertil kommer, at man med Midt-løsningen på plads **slipper for at bygge en ny, lang bro til Nørresundbygrenen** ved udvidelsen af motorvejen nordenfjords, fordi Midt-løsningen overflødiggør selve Nørresundbygrenen.

Passagen ved Musikkens Hus



En Karolinelund-bro vil formentlig være til mere fordel end ulempe for Musikkens hus, idet dette kulturhus bliver eksponeret langt mere tydeligt, når det får en central placering i byen. Gode støjskærme over mod de musikalske aktiviteter vil dog være en nødvendighed.

Mener man alligevel, at en bro tæt på huset er et problem, foreligger der også muligheden for at etablere forbindelsen via en tunnel, der kører under hele området.

Skibstrafikkens passage



Om flere fluer med et smæk og blokerende beslutninger.

En motorvej vest om Aalborg via Egholm er udtryk for den meget **traditionelle tankegang**, hvor man ønsker at placere motorveje alle de steder, hvor det umiddelbart ser ud som om, at de mangler.

Selve VVM-processen åbnede op for at en masse mennesker brugte deres fantasi til at finde frem til anderledes synsvinkler og ting, der kunne gøres smartere. Imidlertid blev disse bidrag blot "noteret" og **ikke taget til følge** hverken i form af **beregninger** af disse ændrings konsekvenser, tilføjelse af de **nye ideer til projekterne** eller ændring af Vejdirektoratets **anbefalinger**.

Et af de forslag, der kom frem og er blevet videreudviklet siden den forcerede offentlighedsfase, er en revurdering af Karolinelund-forbindelsen, altså **Midt-løsningen**, som ville passe godt til dagens situation med en by, der udvikler sig mod øst og samtidig har stigende behov for plads til kollektiv trafik på tværs af fjorden. Denne løsning kunne på mange måder slå flere fluer med et smæk (bl.a. ved både kunne være bybro og nødvej for E45), men den blev slet ikke vurderet, fordi folketinget på forhånd havde defineret et snævert kommissorium for VVM-arbejdet i form af vurdering af tre konkrete vejforløb.

Stigningstakten i trafikken bliver næppe som Vejdirektoratet har forudsagt. Med andre ord burde der være **rigeligt tid** til at kigge nærmere på de forslag, der kom ud af VVM-høringen, før der tages en endelig beslutning om linjeføring.

Man skulle f.eks. nødtigt lægge sig fast på den dyreste linjeføring (en vestlig motorvej via Egholm) og derefter have i en periode på mange år, hvor man afventer, at der bliver råd til denne, samtidig med, at man er forhindret i at bruge penge på at udbygge E45, altså den østlige linjeføring. I så fald skaber man for alvor problemer for trafikken til og fra Vendsyssel, da E45 jo under alle omstændigheder skal bære langt den største del af denne trafik.

Samlet vurdering af fordele ved forskellige løsninger

	0+ m.m.*)	Øst (VD)	Øst 1 rør m.m.*)	Midt	Midt m.m.*)	Vest
Færre uheld, der bevirker stop i trafikken						
God mulighed for at lede trafikken uden om uheld						
Kapacitet ud over år 2030						
Bynær natur / rekreative områder fastholder værdi						
Attraktionen Egholm og dens sjældne arter bevares						
Nye støjkorridorer undgås						
Generelt store tidsbesparelser/genveje for bilister						
Trafik til Aalborg Øst og Vendsyssel NØ (E45) optimeres						
Trafik til Jammerbugt og lufthavnen optimeres						
Trafik til City Syd optimeres, mindre trafik på Hobrovej						
Mindre trafik på Thistedvej						
Mindre trafik på Vesterbro						
Mest mulig trafik ledes helt uden om byen						
Aalborg City og turisme styrkes, bydele sammenknyttes						
Bæredygtig trafik styrkes						
Økonomi: Løsningen kan udbygges i takt med behov						
Økonomi: E45 kan udvides i bredden med færre omk.						
Min vurdering samlet pris	2 mia.	5 mia.	6 mia.	3 mia.	5 mia.	7 mia.
*) Letbane anlægges, Ny Dallvej føres til City Syd, Nordlig Høvej anlægges, Trompetløsning ved Limfjordstunnelen						