

LINJEFØRINGEN ER IKKE BESLUTTET AF SELVE FOLKETINGET.

OG SÅ LÆNGE VI INSISTERER PÅ AT FÅ DEN DYRESTE OG DÅRLIGSTE LINJEFØRING, SÅ FÅR VI INGENTING!

EN 3. LIMFJORDSFORBINDELSE I VEST ER EN DÅRLIG INVESTERING, DA DEN

- KUN FORBINDER E45 I SYD MED E39 I NORD
- KUN AFLASTER TUNNELEN MED 16-20% - HVILKET SANDSYNLIGVIS ER MINDRE END TRAFIKSTIGNINGERNE I ANLÆGSTIDEN. TRÆNGSLEN I TUNNELEN VIL DERFOR FORTSÆTTE.
- ER EN MEGET DYR LØSNING (DOBBELTSPØRET TUNNEL AALBORG-EGHOLM, DOBBELTSPØRET BRO EGHOLM-NRSB, DOBBELTSPØRET BRO HEN OVER ØSTERAADALEN PLUS 21 KM. NY MOTORVEJ)
- IKKE KAN FUNGERE SOM OMKØRSEL VED HOVEDREPERATION AF TUNNELEN
- SPOLERER MEGET NATUR OG MANGE REKREATIVE OMRÅDER

ÉT EKSTRA RØR I ØST ER BEDRE, DA DET

- FORBINDER E45 I SYD MED BÅDE E39 OG E45 I NORD
- ØGER TUNNELENS KAPACITET MED 50% OG VIL AFHJÆLPE TRÆNGSLEN, DER HVOR TRANSPORTBEHOVET ER STØRST, NEMLIG PÅ HOVEDFÆRDELSÅREN E45 (MED ET RØR, DER ER "VENDBART" IFT MYLDRETIDSTRAFIK OG UHELD)
- ER MEGET BILIGERE – DA DER KUN INDGÅR ET ENKELT STORT BYGNINGSVÆRK (EN ENKELTSPØRET TUNNEL).
- KAN FUNGERE SOM OMKØRSEL VED HOVEDREPARATION AF TUNNELEN

KOMMENTARER TIL KOMMITEEN

3LIMFJORBINDELSE.NU'S PJECE

"3. LIMFJORDSFORBINDELSE – EN GOD INVESTERING"



Pjecen siger:	KAN DET NU OGSÅ PASSE??
<p>1. Linjeføringen er valgt – nu skal vi i gang Etableringen af den 3. Limfjordsforbindelse skal sættes i gang nu, for selv i bedste fald vil der gå adskillige år, før forbindelsen kan tages i brug. I juni 2014 blev et flertal i Folketinget enige om at følge Vejdirektoratets indstilling om, at den 3. Limfjordsforbindelse skal anlægges vest om Aalborg over Egholm.</p>	<p>Linjeføringen er ikke besluttet i <i>selve</i> Folketinget, kun aftalt i en forligskreds Heldigvis kan forældede og uhensigtsmæssige beslutninger laves om. Nu kræver det mod, vilje og hurtig omstilling i kommuner, region og forligskreds, hvis man virkelig vil løse problemerne omkring trængsel og evt. hovedrenovering af den nuværende tunnel. Et skift i holdningen til linjeføring vil være måden, hvor vi kan få Folketinget til at bevilge penge til en ny forbindelse. Den nuværende beslutning om en vestlig linjeføring hindrer direkte en beslutning i Folketinget, fordi projektet er særdeles dyrt i forhold til andre anlægsprojekter i Danmark, og fordi det ikke løser problemerne.</p> <p>Den 3. limfjordsforbindelse i vest løser ikke trængslen ved tunnelen, da den kun aflaster denne med 16-20% (16% jfr. side 29 i Vejdirektoratets Konsolideringsrapport). Mindst samme trafikstigning må forventes i anlægsperioden. Dette fremgår hverken af VVM eller Landstrafikmodellen. Derfor vil der fortsat være køer i Limfjordstunnelen.</p>

<p>Beslutningen blev truffet på baggrund af en VVM-undersøgelse suppleret med opdaterede trafikberegninger i den nye landstrafikmodel. En linjeføring via Egholm er den samfundsøkonomiske bedste løsning.</p>	<p>Den 3. limfjordsforbindelse i vest er så dyr, at det efterfølgende vil være meget svært at få bevilget penge til levetidsforlængelse/erstatning af Limfjordstunnelen. E45 er hovedfærdssåren over Limfjorden. Den kan ikke undværes – hverken i kort eller lang tid.</p> <p>Et ekstra rør tæt ved den nuværende tunnel og dermed en 50%’s kapacitetsforøgelse af den fjordkrydsende trafik vil være en mere funktionsdygtig og langsigtet løsning og sandsynligvis have den bedste samfundsøkonomiske værdi, hvis man opdaterer trafikprognoserne frem mod 2030 eller 2035!</p>
<p>2. Kapaciteten er snart opbrugt Bilkøer, trafikkaos og dårlig mobilitet. De nuværende to forbindelser over Limfjorden ved Aalborg kan snart ikke klare den stigende trafik længere. Limfjordsbroen har nået grænsen for, hvor meget trafik den kan klare. Den har en kapacitetsgrænse på ca. 31.000 køretøjer i døgnet, og i 2013 kørte 31.100 køretøjer dagligt over broen. Limfjordstunnelen har en kapacitetsgrænse på 80.000 køretøjer i døgnet, og i 2013 kørte 74.000 køretøjer igennem Limfjordstunnelen.</p>	<p>Limfjordstunnelens kapacitet: Det er rigtigt, at kapaciteten snart er opbrugt her, men ikke rigtigt, at løsningen nødvendigvis er en forbindelse, som ligger et andet sted. Der er jo også mulighed for at etablere en tredje forbindelse som et ekstra rør. Med et tidssvarende elektronisk styresystem giver denne løsning mulighed for at trafikken i det midterste rør kan vendes efter behov – morgen/eftermiddag. Skal man aflaste Limfjordstunnelen tilstrækkeligt, hjælper en fjerntliggende forbindelse ikke meget.</p> <p>Det er en misforståelse at tro, at en vestlig Limfjordsforbindelse kan få alle bilerne fra Hirtshalsmotorvejen til at køre vest om, så der bliver plads nok i Limfjordstunnelen. For halvdelen af bilerne fra Hirtshalsmotorvejen skal mod Aalborg C og Ø, og de vil fortsat vælge Limfjordstunnelen (se Vejdirektoratets rapport www.kortlink.dk/efnc side 43).</p> <p>Heller ikke biler fra Frederikshavnsmotorvejen vil blive fristet til at køre via Egholm, da det er en omvej, der tilmed kræver, at man kører 5 km. på landevej, se kort i punkt 4.</p> <p>Limfjordsbroens kapacitet: Broen bør slet ikke indgå i diskussionen. Den har sin egen logik p.g.a. den attraktive beliggenhed i det tætte byområde. Trafikken her har været konstant de sidste 30-40 år, og det vil den blive ved med at være. For mængden af biler, der kører via broen, er bestemt af, hvor mange der overhovedet kan komme igennem lysreguleringerne i enderne. Broen vil altså altid blive ”fyldt op” selv om der kommer en ny motorvej vestpå, som tager noget fra. Besparelsen ender med at ske i Limfjordstunnelen (hvilket betyder, at en vestlig motorvej sikkert kan aflaste tunnelen med 20 % i stedet for de 16 %, som Vejdirektoratets tal viser. Men 20 % er stadig ikke nok).</p>
<p>3. En god samfundsinvestering Den 3. Limfjordsforbindelse via Egholm koster 6,2 mia. kr. at bygge. Pengene er godt givet ud, da forbindelsen vil have en god forrentning og dermed være en samfundsmæssig god investering. Sammenlignes det med andre vejprojekter i Danmark, vil den 3. Limfjordsforbindelse være en af de bedste investeringer i ny infrastruktur i hele landet.</p>	<p>Hvor god samfundsinvestering, en Egholmforbindelse vil være, afhænger af gevinsten sammenlignet med prisen.</p> <p>Gevinsten er overvurderet (se dette skrift afsnit 1, 4 og 7). Og prisen er undervurderet: 6,2 mia. kr. for 20 km. motorvej er i forvejen særdeles meget sammenlignet med andre motorveje i Danmark, men det skyldes, at strækningen rummer mange udfordringer. Og beløbet kan ikke undgå at blive meget større, for...</p> <p>i de 6,2 mia. er nemlig ikke indregnet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - over 10 års lønstigninger, som har været store, i bygge- og anlægsbranchen - behov for bedre støjsikring end i VVM - behov for bedre miljøsikring (faunapassager, grundvandssikringer) end i VVM - margin til uventede problemer som følge af vanskelig linjeføring gennem sumpet område (a’propos Egnspanvej) kombineret med udsigt til stigende vandstand i verdenshavene. - bro over den nye jernbane til lufthavnen og lokalbro til Egholm. - dertil kommer, at E45 (den nuværende motorvej) skal udvides i bredden og støjsikres bedre uanset om Egholm-forbindelsen bygges. Så dette skal både være en del af prisen for øst- og vestforbindelsen, ikke kun øst. <p>Den samlede anlægspris kan let havne på 10-12 mia.</p> <p>Forrentning: Der er brug for en genberegning af de to forbindelser, der vurderer helt frem til år 2030 eller 2035 og tager højde for alle de nævnte, kritiske punkter. Her vil det sandsynligvis vise sig, at en Egholmforbindelse vil få lavere forrentning end antaget, mens en østlig forbindelse (med blot ét rør og bedre evne til at aflaste bedre på langt sigt) – vil få en højere forrentning.</p>

4. Sparer 1,7 mio. rejsetimer årligt

Samlet set kan alle borgere, der dagligt krydser Limfjorden, spare 1,7 rejsetimer pr. år. Det svarer til godt 4.700 rejsetimer pr. dag. Det skyldes, at mange af de ca. 110.000 trafikanter, der krydser Limfjorden, får kortere køreafstand og i højere grad kører på motorveje end veje med lavere hastighed. Omregnes timerne til værdi, vil det udgøre en samfundsmæssig værdi på ca. 315 mio. kr. Hertil kommer den ekstra rejsetid som mange fjordkrydsende trafikanter i dag er nødt til at indregne for at være fremme til tiden.



En vestlig løsning giver som sagt utilstrækkelig aflastning af Limfjordstunnelen. Derfor vil mange trafikanter alligevel havne i en kø få år efter at en Egholm-forbindelse står færdig. Eller de sendes ud på omvejskørsel via Egholm. **Tidsforbrug til denne omvejskørsel trækker den anden vej i forhold til de 1,7 mio. rejsetimer. Dette skal regnes med!**

Og det er næppe regnet med i VVM og Konsolideringsrapporten, fordi begge disse to rapporter har haft **urealistisk lave forventninger** til trafikstigningen i tunnelen (under 0,6 % pr. år fra 2020-30!). Med så lave trafikstigninger kunne dette problem jo undgås. Men sådan bliver det næppe.

Den mest tidsbesparende løsning vil sandsynligvis være en udvidelse af E45's kapacitet i øst med 50%, altså et ekstra rør. E45 er en hovedfærdselsåre, der ved Limfjordstunnelen har op mod 100.000 biler om dagen.

5. Bedre miljø

Den nye Limfjordsforbindelse via Egholm medfører en stor reduktion i CO₂ og NOX udledning. Det skyldes bl.a., at mange af de ca. 110.000 trafikanter, der krydser Limfjorden, får kortere rejsestrækning. Personbilerne vil samlet tilbagelægge ca. 7 mio. km færre – selvom der kommer flere biler! Derudover køres der med en jævn hastighed på motorvejene frem for på veje og gader med mange stop og accelerationer. Det giver Midtbyen i Aalborg bedre luftmiljø.

Fra Hirtshals-motorvejen er der ca. lige langt vest som øst om Aalborg. **En kortere rejsestrækning vil alene opnås af de ca. 5000 trafikanter, der kommer fra Thisted Landevej og skal helt syd- eller vest på og omvendt. Så reduktionen af CO₂ grundet kortere rejsestrækning er ret "lille".**

Men tre andre ting skaber MERE CO₂ og NOX:

- 1. Trafikspring:** en ny motorvej medfører, at folk kører mere og længere, ex. flere fra Åbybro-området kører til City syd frem for at handle lokalt. Eller flere kører i sommerhus oftere. I flg. VVM øges trafikspringet for Egholm forbindelsen med 13 mio. km. pr. år mod 4,6 mio. km. pr. år for østforbindelsen. Forskere på AAU mener, at trafikspringet bliver væsentligt højere.
- 2. Ny omvejskørsel** – hvis der fortsat kommer køer ved tunnelen, vil flere køre omvejen via Egholm. De ekstra omvejs-km vil formentlig være flere end de sparede genvejs-km.
- 3. Stort anlægsarbejde** i min. **8 år med forurenende maskiner:** 20 km ny motorvej i lavtliggende linjeføring, som flere steder skal hæves med grus (fra forskellige steder i landsdelen), tunnel under og bro over Limfjorden, tunnel ved jernbanen samt lang bro hen over Østerådalen. Stort forbrug af asfalt og beton.

Er disse tre ting regnet med i påstanden til venstre? Næppe.

6. Staten investerer minimalt i veje i Nordjylland

I 2007-2013 har Nordjylland kun fået bevilget 0,3 procent af det samlede beløb til åbnede vejanlæg i Danmark. Det var knap 62 mio. kr. til udbygning af E45 fra 2 til 3 vognbaner

Der er kamp om midlerne til infrastruktur i Danmark. En anlægslov om en vestlig forbindelse vil **gå i den anden grøft** ved at sende **op mod halvdelen** af de 19,5 mia., staten planlægger at stille til rådighed til **alle typer infrastruktur** (ikke kun motorveje) i **hele landet** i **hele perioden 2020-2025** til **dette ene motorvejsprojekt i Nordjylland!**

Desuden: Kort efter, at vi har fået bevilliget de mange penge, skal vi **igen gå til Christiansborg med ønsker** til ny infrastruktur ved Limfjorden:

- Penge til **levetidsforlængelse** af den nuværende tunnel
- Penge til et **ekstra rør ved Limfjordstunnelen**, hvis ikke Egholm aflaster nok, hvilket en opdateret prognose frem til 2035 sikkert tydeliggøre Og til omvejskørsel ved reparation.

<p>i nordgående retning fra Limfjordstunnelen til Bouet grundet kapacitetsproblemer.</p>	<p>Der er brug for, at vi ser realistisk på tingene, både i forhold til, hvor mange penge vi kan forvente at få, og hvordan vi bedst løser problemerne.</p> <p>Hovedfærdselsåren E45 skal først og fremmest sikres i forhold til uheld og kapacitet.</p> <p>Et ekstra rør til ca. 4 mia. vil formodentlig være lettere og hurtigere at få bevilget end den løsning, der er på bordet i øjeblikket, som i sidste ende vil koste over 10 mia.</p>
<p>7. Lavere kørselsomkostninger</p> <p>Den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm er en genvej, der reducerer kørselsomkostningerne med 533 mio. kr. Nye veje medfører ofte, at kørselsomkostningerne stiger, da en ny vej typisk vil være længere end den eksisterende. Det gælder ikke Egholmforbindelsen. Den reducerer omvejskørslen for alle, der kører mellem det vestlige Vendsyssel og Himmerland, hvilket gør forbindelsen god både for pengepung og miljø.</p>	<p>Ja, en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil - isoleret betragtet - være en genvej, der reducerer kørselsomkostningerne for bilister på visse strækninger. Der vil desuden komme mindre trængsel end ellers ved Limfjordstunnelen, når 16-20 % af bilerne forsvinder herfra.</p> <p>MEN på grund af den generelle trafikstigning, løser man ikke problemet med køer ved Limfjordstunnelen tilfredsstillende. Dette gør man kun med et ekstra rør.</p> <p>De tre figurer nedenfor illustrerer fortsat ventetid ved Limfjordstunnelen i tre scenarier: Intet bygges, ny forbindelse via Egholm og et nyt rør i øst:</p> <div data-bbox="411 792 1477 987"> </div> <p>Den ekstra ventetid, der er markeret mørkt, kan måske undgås, hvis den generelle stigning i trafikken bliver så lav, at en Egholm-motorvej aflaster tilstrækkeligt. Men den generelle stigning i trafikken er ikke lav. De seneste år er trafikken i Limfjordstunnelen steget med hele 3,5 % pr. år</p> <p>VVM og Konsolideringsrapporten overser problemet med det mørkt markerede område, fordi begge rapporter opererer med alt for lav årlig stigning i trafikken i tunnelen: under 0,6 % pr. år fra 2020-2030. Dermed "opdater" ingen af rapporterne problemet med den nye ventetid.</p> <p>Der er ingen tegn på, at den årlige trafikstigning pludselig bliver lav fra 2020-2030. Tvært imod kommer der nyt Supersygehus og nye store boligområder (Stigsborg) i den del af byen, der skal betjenes af Limfjordstunnelen. Desuden øges trafikken af faldende bilafgifter, kørekort til 17-årige og relativt dyrere omkostninger ved at benytte kollektiv trafik. En opdateret trafikprognose er derfor påkrævet.</p>
<p>8. Skaber dynamik og vækst</p> <p>Den 3. Limfjordsforbindelse vil medvirke til at skabe dynamik og vækst ved at give virksomhederne lettere adgang til kunder, leverandører og arbejdskraft. En nordjysk virksomhed får adgang til flere medarbejdere inden for 45 minutters kørselsafstand. Fx får virksomhederne mellem Gistrup og Svenstrup adgang til 18-31 procent flere medarbejdere.</p>	<p>En ny forbindelse, hvor der ikke tidligere var forbindelse, vil altid skabe nye muligheder for nogle virksomheder og folk, der søger arbejde. Men en forbindelse som Egholm-motorvejen leder til forholdsvis øde områder både nord og syd for fjorden.</p> <p>Et ekstra rør ved den nuværende tunnel vil formentlig have større positiv virkning for virksomhederne, idet det vil forhindre fortsatte køer ved tunnelen. En stor del af Aalborgs virksomheder, industriarbejdspladser, institutioner, uddannelsessteder og snart også det nye supersygehus og mange boligområder er beliggende i den østlige del af Aalborg.</p> <p>Bygger man i vest, svigter man i øst!</p> <p>Det må have høj prioritet at sikre, at trafikken kan glide uhindret til og fra de store østlige områder, end at skabe lidt større opland til virksomheder i f.eks. Nibe og Aabybro.</p> <p>Man kan i øvrigt også skaffe større opland til virksomheder i Aabybro-området via en motortrafikvej fra Aabybro til E39 mod Bouet. Og større opland til området ved City Syd via en mere direkte forbindelse fra E45, f.eks. med afsæt i Mariendal Mølle forgreningen (der ikke længere er klassificeret som motorvej).</p>

<p>På samme måde vil nordjyderne få adgang til flere arbejdspladser inden for 45 minutters kørselsafstand. Fx vil borgere i Fjerritslev-området få adgang til 34-41 procent flere arbejdspladser og Hjørring op til 20-27 procent.</p>	
<p>9. Støtter op om havnenes vækst... (beskrivelse af havnenes størrelse forkortet væk på dette sted). ... Den 3. Limfjordsforbindelse vil betyde, at vi i højere grad undgår, at godstransport sidder fast ved Limfjorden og ikke når færger og leveringstidspunkter.</p>	<p>En vestlig løsning via Egholm vil primært få betydning for havnen i Hirtshals.</p> <p>En østlig løsning kan gavne både havnen i Hirtshals, Frederikshavn, Skagen samt Aalborg Østhavn.</p> <p>Det skal indrømmes, at fjerntrafikken til især Hirtshals vil få størst sikkerhed mod uheld via en helt separat motorvej vest om Aalborg. Men sådan kan man jo argumentere for, at der skal være parallelle motorveje over hele landet af hensyn til ekstra sikkerhed for forbindelse ved uheld. Se også næste punkt.</p>
<p>10. Sikrer adgang til/fra Vendsyssel Trafikafviklingen over Limfjorden ved Aalborg er meget sårbar med kun to vejforbindelser tæt på kapacitetsgrænsen. Hver morgen og eftermiddag/aften kommer der et stort pres på de to forbindelser. Når der opstår blot det mindste trafikproblem i og omkring Limfjords-tunnelen, får det ofte store konsekvenser for trafikken i hele Aalb. Selv mindre motorstopt i tunnelen i myldretiden betyder, at trafikken først er normal igen efter 2 timer.</p>	<p>Skal man sikre den bedste adgang til Vendsyssel, vil det være klogest at vælge en løsning, der udvider kapaciteten ved hovedfærdselsåren, Limfjordstunnelen, med 50 % - altså et ekstra rør - frem for en motorvej over Egholm, der kun aflaster 16-20%.</p> <p>Uheld på motorvejsnettet ved Aalborg sker typisk i tunnelen, og med et nyt rør nær denne får man for det første en mulig omkørsel ved uheld, for det andet får man ombygget indfletningen fra Aalborg C, der er forkert indrettet og leder til farlige vognbaneskift i tunnelen efterfulgt af uheld og store forsinkelser med et lukket rør.</p> <p>Uheld på motorvejsnettet andre steder end i tunnelen kan reduceres ved at udvide E45 til 2x3 spor ud for Aalborg og 2x4 spor ud for Nørresundby. Disse udvidelser er nødvendige uanset valg af linjeføring. En mindre del er allerede bygget. Man kan også få færre uheld – og i øvrigt mindre støj - ved hastighedsbegrænsning langs byområderne.</p> <p>Vel er der en vis sandhed i, at to parallelle motorveje kan skabe en ekstra "forsyningsikkerhed", men denne sikkerhed gælder kun den del af fjerntrafikken, der kan nå at dreje fra helt syd for Aalborg på vej nord på, eller dem, som kører sydpå via Hirtshalsmotorvejen og når at dreje fra nord for Nørresundby. Resten fanges i køer.</p>
<p>11. Adgang til Aalborg Lufthavn bliver lettere Den 3. Limfjordsforbindelse vil være af stor betydning for rejsende syd for Limfjorden, der vil få hurtigere, nemmere og ikke mindst mere pålidelig adgang til lufthavnen. Lufthavnen havde i 2014 godt 1,4 mio. rejsende og har afgørende betydning for borgere og erhvervsliv i Nordjylland ved at sikre en høj grad af tilgængelighed til København og resten af verden.</p>	<p>Det er da rigtigt, at motorvejen vil skabe en genvej til/fra lufthavnen for nogle.</p> <p>Men lufthavnens betydning i forhold til biltrafik overdrives. Nok er der mange flypassagerer, men alligevel ikke flere, end de kun generer en trafik på ca. 2000 biler i døgnet på vejen mod Lufthavnen. Til sammenligning kører der over 80.000 i Limfjordstunnelen. Af de 2000 er det vel højst halvdelen, der vil køre via en motorvej vest om Aalborg. Den anden halvdel kommer nord eller vest fra eller fra Nørresundby eller fra Aalborg C eller Aalborg Ø.</p> <p>En vestlig motorvej vil spare 5-10 minutter mod lufthavnen sammenlignet med et ekstra rør. Dette skal ses lidt i sammenhæng med tidsbesparelsen ved at tage flyet til og fra fjerne destination.</p> <p>Med den nye jernbane lettes trafikken til/fra lufthavnen yderligere.</p>

<p>12. Antallet af trafikuheld reduceres</p> <p>Den 3. Limfjordsforbindelse vil i 2020 aflaste Limfjordsbroen med 7.500 køretøjer og limfjordstunnelen med ca. 21.000.</p> <p>Det vil give en markant bedring af de trafikale forhold, da der med den mindre belastning bliver bedre muligheder for at undgå sammenbrud i trafikken ved uheld på motorvejen eller på Limfjordsbroen.</p> <p>Aflastningen af bygaderne i Aalborg bidrager også til en reduktion på 16,4 trafikuheld pr. år.</p>	<p>Trafikmængden på Limfjordsbroen har været konstant de sidste 30 år, da den er bestemt af lysreguleringerne i enderne. Fortsætter dette med at være tilfældet, vil der næppe være tendens til færre uheld i centrum efter evt. anlæg af en vestlig forbindelse.</p> <p>Aflastningen af bygaderne i Aalborg via en vestforbindelse er overraskende lille, se Konsolideringsrapporten side 48. Hvad der vindes på Hobrovej, tabes i Vestbyen (hvor den nye tilkørsel til motorvejen er placeret).</p> <p>Ved hovedreovering af Limfjordstunnelen, hvor 40-60.000 biler skal sendes gennem Aalborg Midtby over mod Egholm-motorvejen, er der til gengæld stor risiko for mange uheld. Dette problem er der ikke taget hensyn til i VVM, da man ikke på det tidspunkt var klar over behovet for hovedreparation af tunnelen. Her ville et ekstra rør kunne løse problemet med omkørsel med meget færre uheld til følge.</p>
<p>13. Antallet af støjbelastede ejendomme reduceres</p> <p>De sparede køber i tunnel og på bro betyder, at støjbelastningen samlet set vil blive mindre. Den samlede støjbelastning vil blive reduceret med 18 procent, hvor der vil være 7 procent færre støjbelastede ejendomme.</p>	<p>Ifølge VVM er der ca. lige mange støjbelastede boliger ved valg af en vestlig som østlig linjeføring, dog lidt færre ved en vestlig. Men kan det nu også passe</p> <ul style="list-style-type: none"> - at der kommer <i>mindre</i> støj hvis man tilføjer en 20 km. lang motorvej langs vestsiden af Aalborg/Nørresundby i stedet for at samle støjen hvor den er nu, og kapsle den bedre ind? (VVM medtager bedre støjindkapsling af E45 i det østlige alternativ, men ikke ved valg af det vestlige) - at Egholm-motorvejen ikke vil skabe ny støjramte boliger? Vinden går jo typisk fra motorvejen og i den retning, hvor der ligger en masse boliger. Siden VVM er der desuden blev bygget utallige nye boliger tæt på linjeføringen i Hasseris. - at VVM har ret i, at der kommer væsentligt mindre støj på gader og veje i Aalborg, når man i Konsolideringsrapporten side 41 kan se, at Egholm-motorvejen kun aflaster ubetydeligt her (aflastningen fra Hobrovej afhænger af, om der reelt kommer aflastning af Limfjordsbroen). - at de to rapporter har ret i, at der nærmest ikke kommer flere biler på den tæt bebyggede Peter Skrams Gade, hvis den skal fungere som indfaldsvej til centrum fra en Egholm-motorvej? - at ny støj i adskillige rekreative områder vest for byen slet ikke er væsentligt?
<p>14. Egholm vil fortsat være en ø</p> <p>Motorvejsforbindelsen får ikke kobling til Egholm. Det betyder, at Egholm forbliver en ø med mindre der investeres i en lokal broforbindelse. Det betyder bl.a., at de rekreative kvaliteter omkring Egholms østlige del ved færgelejet vil blive bibeholdt.</p>	<p>Egholm forbliver ikke en ø, men reduceres til en bydel som gennemskæres af en motorvej, som øen ikke selv kan benytte. Under motorvejen mellem øst- og vestøen bliver der kun en smal vejpassage. Den 100% økologiske landbrugsdrift på øen besværliggøres væsentligt af motorvejen, som skærer sig tværs igennem markerne. Stilheden, som ca. 80.000 turister om året nyder godt af, er tabt.</p> <p>Ligeledes vil støj og forstyrrelse på land og vand påvirke dyrelivet negativt. For bl.a. strandtudser, odder og lysbugede knortegæs, som er beskyttet via Natura2000, er linjeføringen i direkte strid med EU-lovgivning.</p>

Komitéen undlader behændigt at nævne **de store problemer, der er med naturen**, ved valg af en vestlig linjeføring via Egholm. Der er dokumentation for der i linjeføringen findes **truede fugle og tudser**, som Danmark i flg. EU lovgivning har forpligtet sig til at beskytte gennem **Natura 2000**. Linjeføringen er direkte lovbrud på **Natura2000**. En vestforbindelse vil desuden være i fuldstændig modstrid med **FN's 17 verdensmål**. Der er således andre hensyn at tage, end erhvervslivets indtjening. **Og for at det ikke skal stå sidst, vil vi endnu en gang nævne, at den linjeføring, der på sigt løser flaskehalsen ved Limfjorden bedst, altså et ekstra rør, også vil være bedre for erhvervslivet.**

med venlig hilsen **Borgerbevægelsen, Annette Roed Ottosen, Karin Mette Petersen, Karin Merete Rasmussen, Lisbeth Gjørtz Fast, Jens Skovgaard, Kaj A. Jørgensen, Henrik Mørch/Egholms Venner, Anders Wested/Trafikalt Folkeparti, Per Alstrup/Alternativet, Jens Toft-Nielsen/SF, Hans Hüttel/Fremtidens Aalborg.**