

3. Limfjordsforbindelse

Opdatering af VVM for Egholmlinjen

Sammenfatning af trafikberegninger med
Landstrafikmodellen, version 2.3

Januar 2021



Resultater af trafikale beregninger for Egholmlinjen

Forudsætninger for de trafikale beregninger med Landstrafikmodellen (LTM)

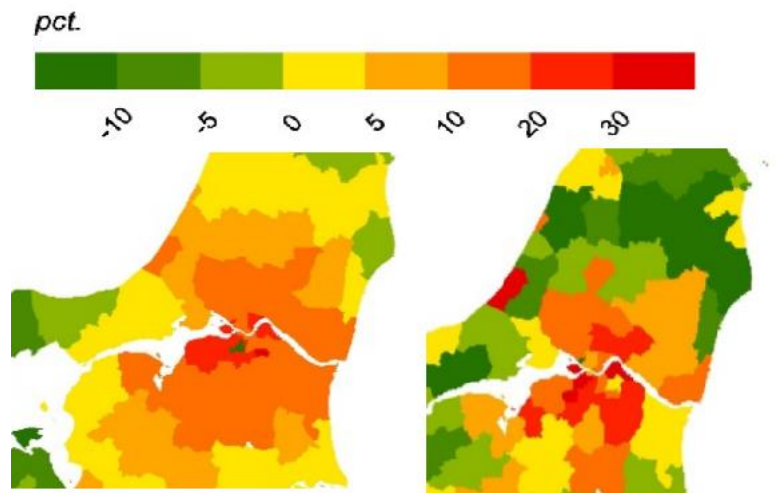
De trafikale effekter af Egholmlinjen er beregnet af Vejdirektoratet med Landstrafikmodellens nyeste modelversion 2.3.

Version 2.3 af Landstrafikmodellen anvender til forskel fra tidligere versioner, en modellering af trafikken for 10 forskellige perioder i løbet af dagen. Modellen bliver dermed bedre til at gengive, hvordan trafikken reagerer på de belastninger af vejnettet, der er på forskellige tidspunkter af døgnet. Modellering af forskellige tidsbånd er en væsentlig ændring i forhold til tidligere gennemførte trafikberegninger for Egholmlinjen, og det fører til andre, men også mere retvisende resultater.

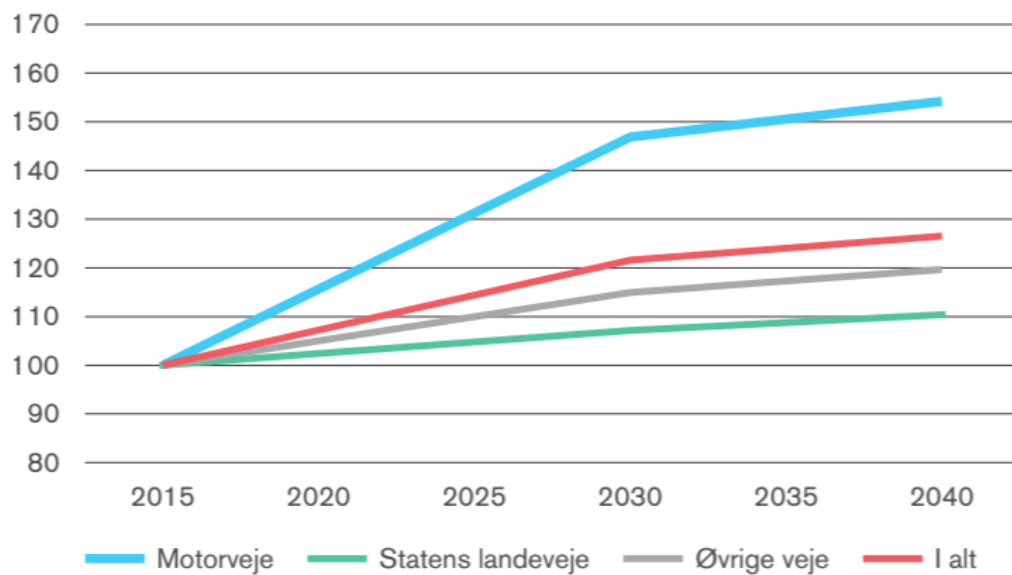
Beregningerne med Landstrafikmodellen er baseret på en række grundlæggende forudsætninger om økonomisk vækst, befolknings- og arbejdspladsudvikling, transportomkostninger, nye besluttede infrastrukturprojekter samt data om vejnet, kollektiv trafik, færger og luftfart for prognoseåret 2030. Forudsætningerne for prognoseåret er opstillet på baggrund af data fra Danmarks Statistik (befolkning) og Finansministeriets Konvergensprogram KP16 (BNP og arbejdspladser). Kørselsomkostningerne er baseret på Energistyrelsens antagelser om udvikling i brændstofpriser og afgifter, bilparkens sammensætning på benzin, diesel og andre drivmidler samt forventede udvikling i bilparkens brændstofeffektivitet.

I og omkring Aalborg forventes samlet en stigning i antal arbejdspladser og befolkningstallet, hvilket kan aflæses af Figur 1, der bygger på dokumentationen fra Landstrafikmodellen. Samtidig er det nye sygehus i Aalborg øst indregnet i modellen. Øvrig vækst i befolkningstal og arbejdspladser er fordelt efter modellens vækstforudsætninger, som illustreret med Figur 1.

Figur 2 viser den forventede udviklingen i trafikken som Landstrafikmodellen benytter frem til 2040. Grundet de større usikkerheder i fremskrivningen efter 2030 falder væksten frem til 2040.



Figur 1 - Forudsætninger for udviklingen af hhv. arbejdspladser og befolkningstal i perioden 2010 - 2030



Figur 2 - Udvikling i trafikarbejdet i Danmark frem til 2040 opdelt på vejtyper i basisfremskrivningen uden Egholmlinjen

Landstrafikmodellen er generelt bedst egnet til større regionale/landsdækkende projekter, der beskriver de overordnede trafikstrømme. Derfor kan der være væsentlige usikkerheder på de trafikale effekter på mindre lokale veje samt byveje, særligt i og omkring Aalborg centrum. Det skyldes modellens zoner, der er opdelt i større enheder, end det som anvendes i lokale trafikale modeller.

Trafikale effekter af Egholmlinjen

Tabel 1 opsummerer forventede trafikale ændringer på de centrale strækninger, samt de veje i Aalborg-området, der bliver mest påvirket af en ny 20 km lang motorvej vest om Aalborg. Resultaterne viser trafik på gennemsnitlige hverdage i 2030 uden for sommerperioden (hverdagsdøgntrafik HDT). Hovedresultaterne for Aalborg by kan ses på Figur 3.

Samlet vil 32.500 køretøjer pr. hverdagsdøgn 2030 (HDT) krydse Limfjorden via Egholmlinjen. Det medfører et dagligt fald på 2.900 køretøjer over Limfjordsbroen og 23.000 køretøjer i Limfjordstunnelen, hvilket svarer til hhv. 9 og 24% færre køretøjer sammenlignet med trafikken i 2030 uden Egholmlinjen. Efter åbning af Egholmlinjen vil ca. 73.300 køretøjer benytte Limfjordstunnelen, hvilket er mindre end i dagens situation, hvor omkring 86.300 køretøjer benytter tunnelen på en hverdag.

Motorvejene omkring Aalborg vil få større fald på op til 27% på E45 i Nørresundby, og 39% på E45 ved Gug. E45 nord for Bouet, til og fra Frederikshavn, oplever et mindre fald i trafik fra omkring 48.500 til 48.000 HDT i 2030 hhv. med og uden Egholmlinjen. På E45 umiddelbart syd for motorvejskrydset vil trafikken stige fra 66.600 til 71.300, svarende til en vækst på 7%.



Figur 3 - Trafikale effekter af Egholmlinjen (2030 HDT)

Høvejen vil samlet opleve en reduceret trafik på op til 20%, hvilket bl.a. kan forklares med, at det nord-vestlige opland til Aalborg vil benytte Egholmlinjen over Limfjorden. Mange af disse køretøjer vil benytte tilslutningsanlægget ved Thistedvej. Thistedvej vil derfor få omkring 20-25% mere trafik på dele af strækningen tættest ved Nørresundby.

På Hobrovej vil trafikken stort set forblive uændret omkring tilslutningsanlægget til den nye motorvej, længere væk vil trafikken falde med 11% ved Skalborg. Resten af Hobrovej til Aalborg by vil ligeledes opleve en faldende trafik med op til 6%, da den nye motorvej vil reducere trafikken gennem Aalborg. Ved Svenstrup falder trafikken på Hobrovej med op til 40%, da mange køretøjer vil benytte den nye motorvej som adgang til Hobrovej fremfor E45 tilslutningsanlægget ved Svenstrup.

Nørholmsvej og Mølholmsvej vil grundet Egholmlinjen opleve en stor mængde trafik, da disse veje vil udgøre en ny forbindelse til Egholmlinjen og beboerne i Hasseris-området vil benytte denne adgangsvej fremfor at køre igennem det centrale Aalborg.

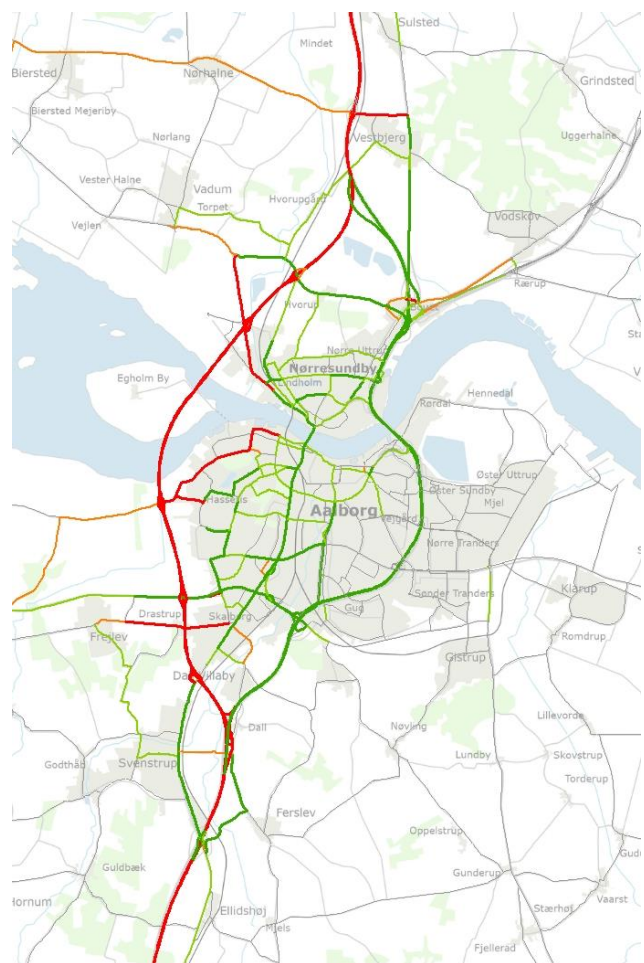
De relative ændringer i trafikken er størst omkring Mølholmsvej, hvilket primært skyldes den meget begrænsede trafik uden Egholmlinjen.

Generelt vil de fleste veje i og omkring Aalborg opleve et fald i trafikken, særligt på E45 og i Aalborg by. **Trafikken i yderkant af Hasseris vil stige**, mens trafikken på de indre veje i Aalborg vil falde med op til 25%.

Figur 4 viser hvilken veje der får stigninger og reduktioner af trafikken. Samlet ses stigningerne at begrænse sig til begrænsede dele af Aalborg. **Dog er der særligt stigninger omkring Mølholmsvej/Annebergvej.** Ved Thistedvej og Hobrovej, er det kun på kortere strækninger, hvor der opleves en stigning.

Særligt E45 og midtbyen i Aalborg, samt Nørresundby oplever aflastninger i trafikken. **Det mest østlige Aalborg oplever ikke ændringer.**

Det skal bemærkes at modellens zone opdeling kan betyde bratte ændringer i stigninger og fald.



Figur 4 - Ændring af trafikale belastning i 2030 som følge af Egholmlinjen



Figur 5 - Trafikale effekter regionalt af Egholmlinjen (2030 HDT)

Det kan ses af Figur 5, at vejtrafikken regionalt påvirkes i store dele af Nordjylland. Det gælder ikke mindst E45 Nordjyske Motorvej, syd for Svenstrup og E39 Hirtshalsmotorvejen, nord for Vestbjerg. Trafikken vil stige nord og syd for Egholmlinjen på hhv. E39 og E45, mens trafikken falder på E45 strækningen gennem Aalborg.

Desuden vil en aflastning af den nuværende E39 lige nord for MVK Vendsyssel forbedre trafikafviklingen i hele motorvejskrydset, hvori der i dag er kapacitetsproblemer ved sammenfletningen mellem E39, E45 og Høvejen.

Samlet set så forventes ikke væsentlige ændringer i trafikbelastningen på E45 Frederikshavnmotorvejen.

Hovedvejene til Aabybro og Brovst påvirket ikke i væsentligt og trafikken vil befinde sig på sammen niveau som i situationen uden Egholmlinjen. Det er dermed først på vejene tættere ved Aalborg, at trafikken ændres mærkbart som følge af Egholmlinjen.

Beregningsresultatet viser desuden en svag aflastning på 600 køretøjer i døgnet for Aggersundbroen, hvilket kan forklares med en tidsmæssig forskydning i, hvilken fjordforbindelse der er hurtigst for rejser til og fra området omkring Brovst. Selvom der ikke ses en væsentlig stigning i trafikken på de enkelte veje til og fra fx Brovst, så betyder summen af ændringerne på lokalvejene i Thy et fald på Aggersundbroen.

Tabel 1. Oversigt over de trafikale påvirkninger af en 3. Limfjordsforbindelse ved Egholmlinjen (HDT 2030) - Afrundet

Lokation	HDT 2030 i basis situationen	HDT 2030 med Egholmlinjen	Ændring i HDT	Ændring i Procent
Egholmtunnelen	-	32.500	-	-
Limfjordbroen	33.600	30.700	-2.900	-9%
E45 Limfjordtunnelen	96.200	73.300	-23.000	-24%
Nørresundby/Vendsyssel				
E39 nord for 3LF	31.300	33.800	2.500	8%
E39 nord for MVK Vendsyssel	34.400	16.500	-18.000	-52%
E45 nord for TSA 20 Bouet	48.500	48.000	-500	-1%
E45 syd for MVK Vendsyssel	89.100	65.100	-24.000	-27%
Høvejen v. Hvorup	14.100	11.300	-2.800	-20%
Thistedvej v. Høvejen	10.400	12.700	2.300	22%
Thistedvej v. Lindholm	11.000	13.600	2.700	24%
Borgmestersvinget	7.600	7.000	-600	-8%
Forbindelsesvejen	11.500	10.500	-1.000	-9%
Aalborg omegn				
E45 syd for Kridtsvinget	73.300	51.400	-22.000	-30%
Kridtsvinget	22.900	21.900	-1.000	-4%
E45 syd for TSA 24 v. Øster Uttrupvej	68.100	46.300	-21.800	-32%
E45 v. Gug	55.200	33.500	-21.800	-39%
E45 syd for TSA 28 v. Aalborg S	66.600	45.900	-20.700	-31%
E45 syd for 3LF	66.600	71.300	4.700	7%
Mariendals Mølle Motorvejen	33.600	28.000	-5.600	-17%
Egnsplanvej - Østlig del	13.000	12.700	-300	-2%
Hobrovej v. 3LF/Krebsen	20.200	20.300	100	0%
Hobrovej v. Skalborg	25.100	22.300	-2.800	-11%
Hobrovej syd for 3LF	20.200	19.100	-1.200	-6%
Ny Nibevej Vest for 3LF	16.500	15.500	-1.000	-6%
Ny Nibevej øst for 3LF	16.500	13.800	-2.700	-16%
Nørholmsvej vest for 3LF	3.400	4.100	700	21%
Nørholmsvej øst for 3LF	3.400	10.900	7.400	218%*
Aalborg By				
Hobrovej v. Ny Kærvej	35.100	32.000	-3.100	-9%
Vesterbro	25.400	23.100	-2.200	-9%
Kong Christians Alle	16.000	15.500	-500	-3%
O2 v. Sønderbro	25.500	24.800	-700	-3%
Mølholmsvej	2.200	4.400	2.200	100%*
Nørholmsvej v. Hasseris	3.200	5.600	2.400	76%

*Den kraftige procentvise stigning kommer fra et lavt trafikalt udgangspunkt

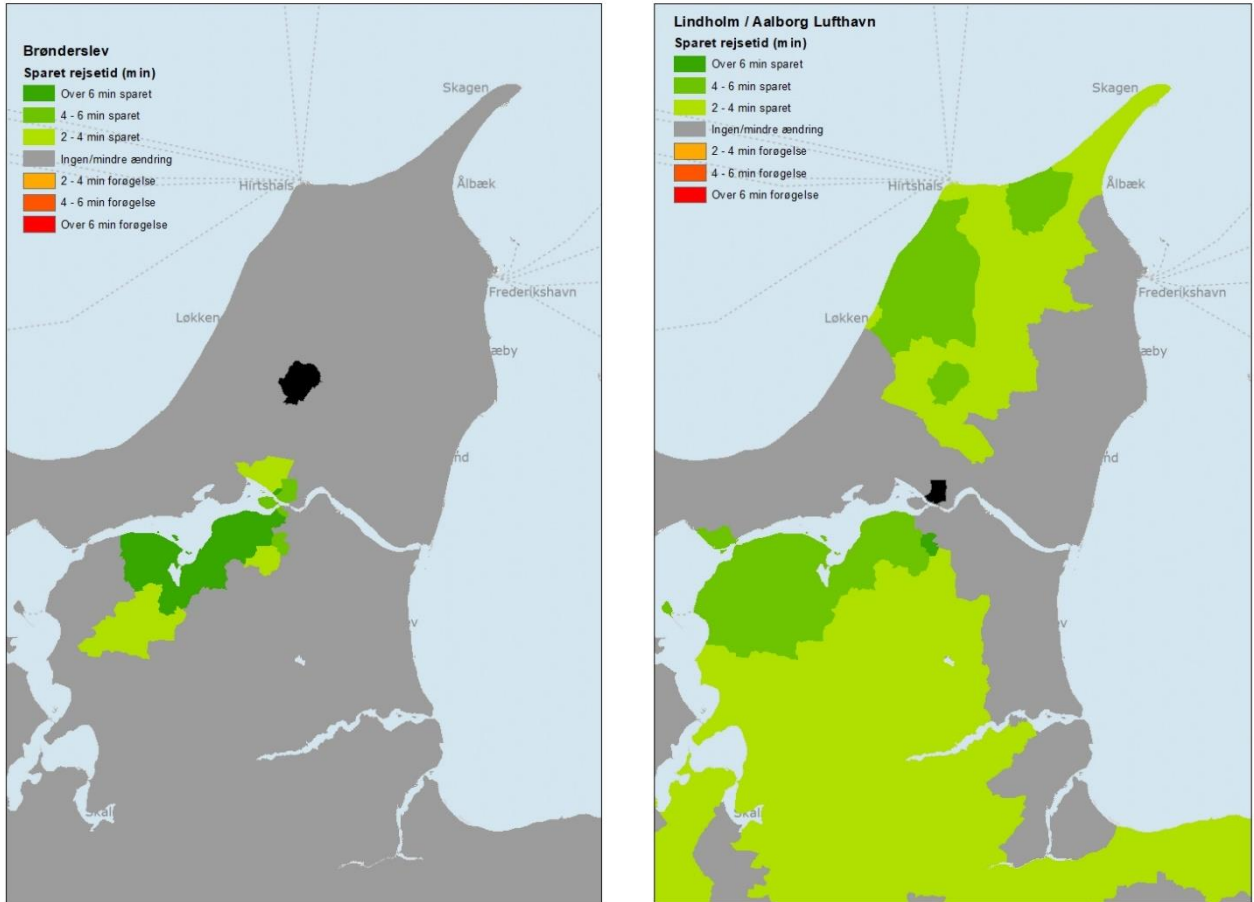
Med Egholmlinjen forventes 147.900 køretøjer at krydse Limfjorden mellem Aggersund og Hals i 2030, hvilket er en stigning på 5.900 køretøjer sammenlignet med en situation i 2030, uden Egholmlinjen. Antallet af køretøjer over de enkelte Limfjordsforbindelser repræsenterer dels en overflytning mellem forbindelserne og dels et trafikspring.

Et trafikspring fremkommer af, at Egholmlinjen over Limfjorden skaber mere trafik. Generelt vil forbedret tilgængelighed som følge af en ny motorvej betyde en stigning i antallet af bil ture.

Samlet er Egholmlinjen beregnet til at skabe omkring 1.700 nye ture pr. døgn i 2030.

I hele Danmark er det beregnet at antallet af kørte km i 2030 stiger med 0,1% som følge af Egholmlinjen, hvorimod antallet af kørte ture stiger med 0,02%. Dette fremkommer af den bedre tilgængelighed en ny limfjordsforbindelse skaber, og selvom turen over Egholm for mange køretøjer er kortere, vil det stigende antal ture og ændrede længde på de samlede ture, øge det samlede antal kørte kilometer. Den afgrænsede effekt når man ser på hele landet, skyldes at det primært er i Region Nordjylland effekten skabes.

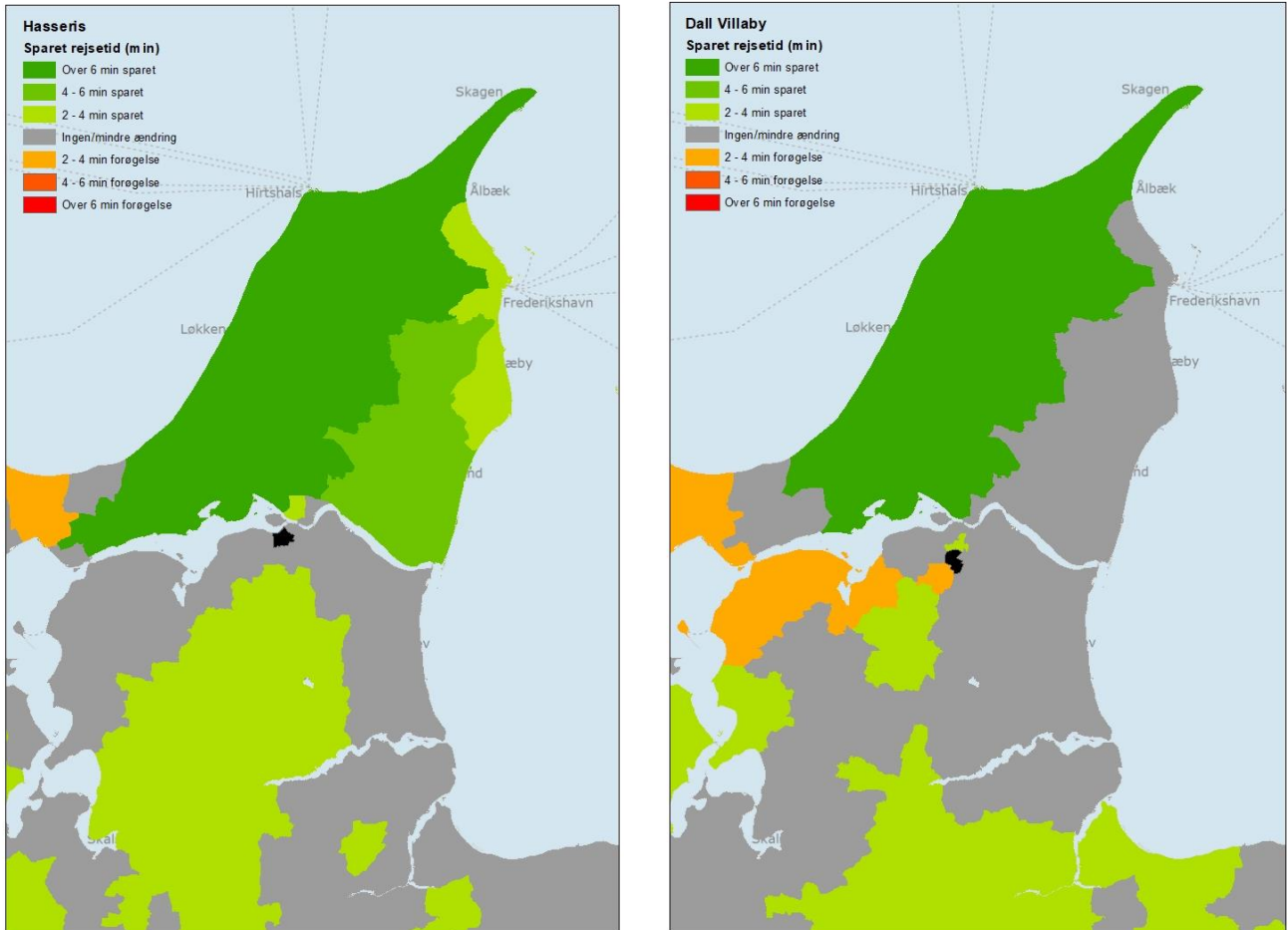
Rejsetidsgevinster for pendling som følge af Egholmlinjen



Figur 6 - Isokronkort udvalgte områder nord for Limfjorden

På Figur 6 ses to isokronkort, der beskriver rejsetidsforbedringer for pendlere, for udvalgte områder nord for Limfjorden. Der ses på Brønderslev og området ved Lindholm og Aalborg Lufthavn. Begge områder oplever en rejsetidsforbedring, dog er det mest gældende ved Lindholm. Lufthavnen og Lindholm ligger tæt på Egholmlinjen og får dermed en gevinst på over 6 minutter ved ture mod syd via med Egholmlinjen. I nordlig retning ses også en markant forskel, da adgangen til E39 i nordlig retning forbedres ved Egholmlinjen, dog er der ikke nogen markante forbedringer i korridoren mod Frederikshavn via E45.

Brønderslev oplever særligt en gevinst til det vestlige Aalborg og Svenstrup, samt oplandet hertil omkring Nibe. Forbedringen til disse områder skyldes den direkte forbindelse hertil via Egholmlinjen. Gevinsten langs E45 øst og syd for Aalborg er dog ikke markant, da der samlet ikke findes en rejsetidsgevinst på over 2 minutter, trods den reducerede trafik på E45 og gennem Limfjordstunnelen.

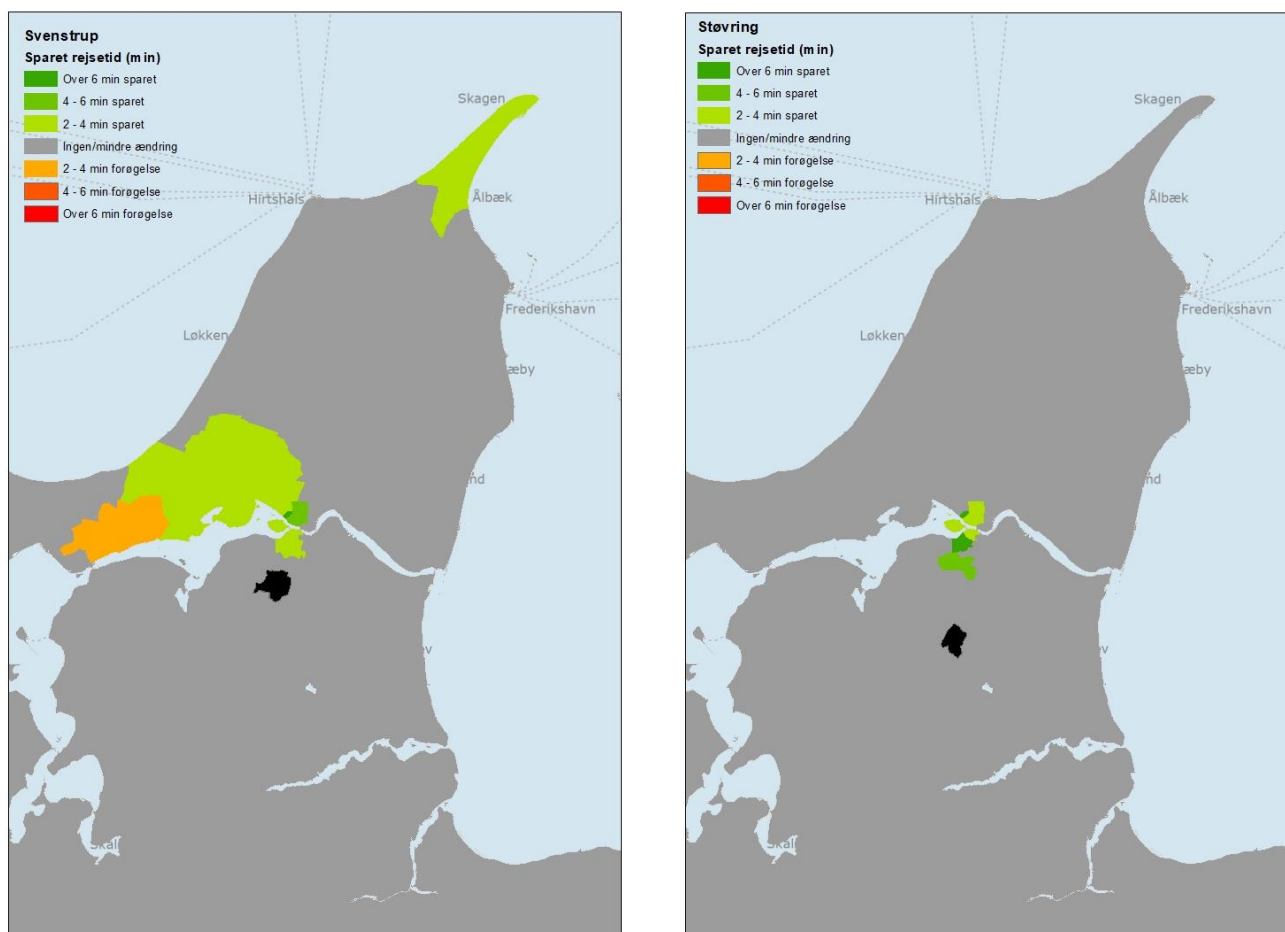


Figur 7 – Isokronkort Øst/Syd for Aalborg centrum

Syd og øst for Aalborg er der udarbejdet isokronkort for Hasseris og Dall Villaby. Figur 7 viser rejsetidsbesparelse for områderne som følge af Egholmlinjen. For begge områder ses store rejsetidsgevinster på ture til Vendsyssel, og som udmønter sig i en rejsetidsbesparelse på over 6 min.

For Dall Villaby er E45 den mest direkte rute mod Frederikshavn, og derfor er gevinsten på denne strækning mindre da besparelsen kommer af mindsket trængsel i myldretiden i Limfjordstunnelen, og ikke en helt ny korridor. Ved Hasseris, i det vestlige Aalborg, får rejsende en gevinst på omkring 6 minutter, hvilket her også er gældende for ture til Sæby og Frederikshavn. Dette er muligt da Hasseris er så langt væk fra E45, at ruten fra Hasseris mod Frederikshavn, kørt via Egholmlinjen, Høvejen og E45, er mere attraktivt end at skulle benytte det eksisterende vejnet via Aalborg centrum.

Begge områder oplever også mindre gevinster på 2-4 minutter syd for Aalborg, dette kan dels skyldes en svag aflastning af vejene omkring Svenstrup, og den direkte opkobling til E45 via Egholmlinjen. Særligt Dall Villaby får en let øget rejsetid på 2-4 minutter mod Nibe, hvilket kan skyldes mere trafik omkring de nye tilslutningsanlæg til Egholmlinjen, hvilket resulterer i en let øget rejsetid. Samlet er dog klart flest rejsetidsbesparelser for Dall Villaby.



Figur 8 - Isokronkort syd for Aalborg

Figur 8 viser rejsetidsgevinster på isokronkort for områder længere syd for Aalborg området, her illustreret ved Svenstrup samt Støvring. Svenstrup får som følge af sin nære adgang til Egholmlinjen en rejsetidsgevinst til Aabybro/Brovst området på over 2-4 minutter, samt en moderat gevinst på 4-6 minutter til Lindholm. For Frederikshavn og den østlige del af Vendsyssel er der kun en minimal rejsetidsgevinst, da E45 er hurtigere alternativ for køretøjer fra Svenstrup og Støvring. Et enkelt område vest for Brovst får en let stigning i rejsetid på 2-4 minutter, hvilket igen kan have sammenhæng med den ekstra trafik omkring de nye tilslutningsanlæg til Egholmlinjen. Det pågældende område ligger på grænsen mellem at det er hurtigst at benytte Aggersundbroen eller Egholmlinjen, derfor kan marginaler påvirke rejsetiden via den ene eller anden rute.

Støvring ser generelt kun en mindre gevinst til det østlige Aalborg og Nørresundby, mens der opleves en gevinst til det vestlige Aalborg/Nørresundby, særligt ved Hasseris, hvor gevinster er på op til 6 minutter. Store dele af Vendsyssel kan stadig nås hurtigere med E45 igennem Limfjordstunnelen, og derfor ses der ikke andre områder med anseelige rejsetidsgevinster.

Ændringer i rejsetid som følge af Egholmlinjen

Tabel 2 - Rejsetid til E45 ved Svenstrup Syd ved fri kørsel

Fra:	Via Egholmlinjen	Via Limfjordstunnelen	Forskel
Skagen	69 min	70 min	1 min
Frederikshavn	42 ½ min	39 ½ min	- 2 min
Hjallerup	23 min	19 ½ min	- 2 ½ min
Hjørring	33 min	34 min	1 min
Brønderslev	21 ½ min	22 ½ min	1 min
Løkken	38 ½ min	39 ½ min	1 min
Aabybro	17 ½ min	22 min	4 ½ min
Brovst	29 ½ min	34 min	4 ½ min
Vestbjerg (E39)	12 min	13 min	1 min

Af Tabel 2 ses ændringerne i rejsetid som følge af Egholmlinjen for ture med udgangspunkt i TSA 29 Svenstrup, syd for Aalborg. Alle rejsetider er udregnet med den skilte hastighed på strækningen og derfor tages der ikke hensyn til trængsel og nedsat hastighed.

For køretøjer, der kommer fra E39 findes der en rejsetidsbesparelse på ca. 1 minut ved at benytte Egholmlinjen. Dette tager som nævnt ikke hensyn til den periodevis nedsatte hastighed på E45 i og omkring Limfjordtunnelen.

Der er store besparelser for ture til Aabybro og Brovst, hvor der kan spares 4-5 minutter, da de befinder sig tættest på Egholmlinjen. Derimod er det stadig hurtigst at benytte Limfjordstunnelen ved ture til Frederikshavn og Hjallerup, hvor der er en forskel på ca. 2 min. Denne relativt lave tidsforskel viser dog, at Egholmlinjen er forholdsvis attraktivt tidsmæssigt, og vil kunne fungere som et alternativ, uden markante tidstab, hvis E45 i og omkring Limfjordstunnelen er påvirket af trængsel eller hændelser.

Tabel 3 - Rejsetid til E45 ved Svenstrup Syd i morgenmyldertiden

Fra:	Via Egholmlinjen	Via Limfjordstunnelen	Forskel
Skagen	72 min	74 ½ min	2 ½ min
Frederikshavn	45 ½ min	43 ½ min	- 2 min
Hjallerup	24 ½ min	23 ½ min	- 2 min
Hjørring	35 min	38 min	3 min
Brønderslev	23 min	26 min	3 min
Løkken	41 min	44 min	3 min
Aabybro	19 min	26 ½ min	7 ½ min
Brovst	31 min	37 ½ min	6 ½ min
Vestbjerg (E39)	13 min	17 min	4 min

I perioder med myldretdid fremgår rejsetiderne af Tabel 3. Resultaterne tager udgangspunkt i at hastigheden generelt er lavere grundet trængsel samt, at den variable hastighed, omkring Limfjordstunnelen, er skiltet ned til 50 km/t.

I tabellen ses den sparede rejsetid for køretøjer mellem E39 og Svenstrup at stige op til 4 min samlet, fra Hjørring, Løkken og Brønderslev er besparelsen lidt lavere og lander på 3 minutter. Dermed forstærkes effekten af Egholmlinjen i myldretiderne for rejsende langs E39 i myldretiderne. Samtidig stiger besparelsen til 6-7 minutter for Brovst og Aabybro.

Den ekstra køretid fra E45 v. Hjallerup og Frederikshavn er stadig kun 1½ - 2 minutter, og dermed en let fald fra Tabel 2 med fri rejsetid. Dette understøtter billedet af at Egholmlinjen også i myldretiden kan fungere som alternativ til Limfjordstunnelen for rejser med udgangspunkt langs E45 i Vendsyssel.

Ruteneg kort for Egholmlinjen

Følgende afsnit viser en række figurer med ruteneg kort for situationen med og uden Egholmlinjen. Hver figur tager udgangspunkt i et geografisk punkt, og viser hvor bilerne kører hen. Alle tal er i HDT for 2030.

De regionalt kort med udgangspunkt i hhv. E39 v. Vestbjerg og E45 v. Svenstrup kan ses på Figur 9 og Figur 10, hvor både basis og projekt situationen er vist. Generelt viser kortene en mere jævn fordeling af den gennemkørende trafik i Aalborg, hvor E45 aflastes markant. Rutenegene viser overordnet set, at E45 benyttes af folk med ærinde i Aalborg eller køretøjer, der fortsætter ad E45 mod Frederikshavn. Samtidig benyttes Egholmlinjen af folk med ærinde i det vestlige Aalborg samt køretøjer, der skal mod Hjørring/Hirtshals ad E39.

Alle køretøjer, der benytter Limfjordstunnelen har et turmål i Aalborg øst, hvor alle køretøjer der skal videre sydpå med E45 benytter Egholmlinjen, hvilket er en klar ændring fra basissituationen uden Egholmlinjen, hvor al den gennemkørende trafik går gennem Limfjordstunnelen. Kortene for de enkelte ruteneg kan ses under bilag.

Den samme tendens ses for køretøjer, der kommer syd fra på E45 v. TSA 29 Svenstrup, hvor 9.900 benytter Egholmtunnelen og 7.300 Limfjordstunnelen. Trafikken fra E45 syd, der benytter Limfjordstunnelen skal udelukkende mod Frederikshavn eller Aalborg øst. En del af trafikken mod den vestlige del af Aalborg samt centrum har nu en alternativ rute via Egholmlinjen og Mølholmsvej, hvilket også er med til at aflaste E45.

Ved selve Egholmlinjen er de dominerende trafikstrømme gennemkørende til og fra E45 og E39 samt Thistedvej mod Thy. Rutenegene viser også, at Egholmlinjen primært fungerer som opland for det vestlige Aalborg og stort set ingen fra det østlige Aalborg benytter forbindelsen. Dog ses en mindre gennemkørende trafikstrøm via det sydøstlige Aalborg, hvori bl.a. det nye sygehus placeres.

Køretøjer på E45 fra Frederikshavn er opgjort øst for Bouet. Her er det stadig alle køretøjer, der skal mod syd via E45, der benytter Limfjordstunnelen. Samlet er der omkring 1.100 køretøjer, der over et døgn kommer fra E45 ved Bouet og benytter Egholmlinjen. Det vurderes at køretøjer med ærinde i det vestlige Aalborg, Frejlev, Nibe mv. benytter Høvejen til Egholmlinjen. Dette er en mindre ændring fra basisscenariet, hvor næsten alt trafik var gennemkørende til E45 syd eller det østlige Aalborg. Samtidig ses også et svagt fald i trafikmængden fra E45 Bouet, som benytter Limfjordstunnelen.

Der er også udarbejde ruteneg for Limfjordstunnelen for henholdsvis en situation med og uden Egholmlinjen. For situationen med Egholmlinjen ses et generelt lavere trafikniveau fra det vestlige Aalborg, samt fra Høvejen.

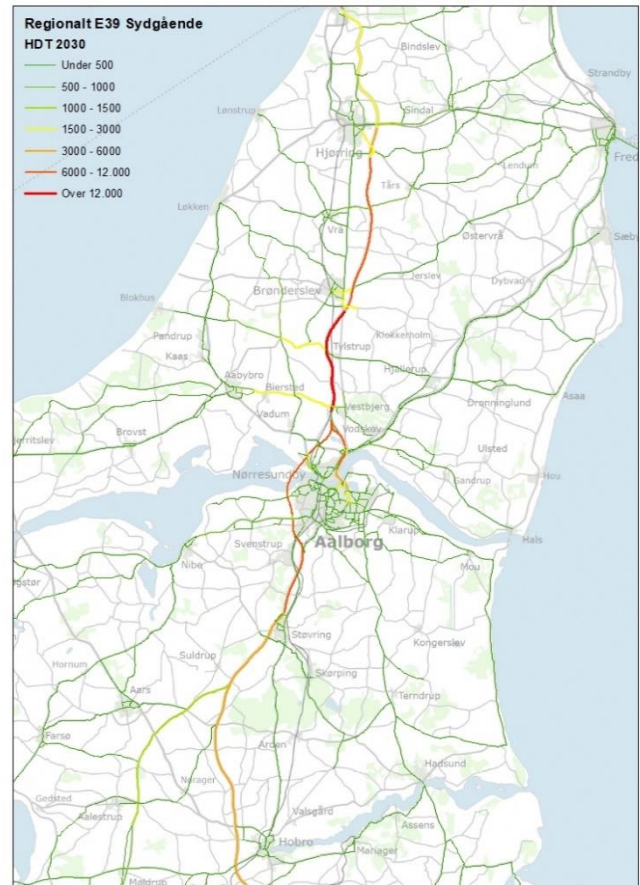
Høvejen får samlet et fald i trafikken, hvilket er på trods af den anvendelse som forbindelse mellem E45 og Egholmlinjen. Dette skyldes, at alle køretøjer, som skal mod syd via E45 nu vælger at benytte Egholmlinjen. Samtidig kommer der færre køretøjer fra Thy over Høvejen, da flere vælger Thistedvej, for at komme mod Aalborg via Egholmlinjen.

På Limfjordsbroen og vejnettet gennem Aalborg ses et mindre fald i trafikmængden, da en del ture i det vestlige Aalborg til og fra Vendsyssel nu kan foretages via Egholmlinjen. Dette kan også aflæses af rutenegene for Mølholmsvej og Nørholmsvej i Hasseris, hvor trafikken med Egholmlinjen udelukkende er mod Aalborg centrum og ikke over Limfjordsbroen.

Regionalt påvirkning ruteneg - E39 Sydg. 2030



Regionalt påvirkning ruteneg - E39 Sydg. 2030

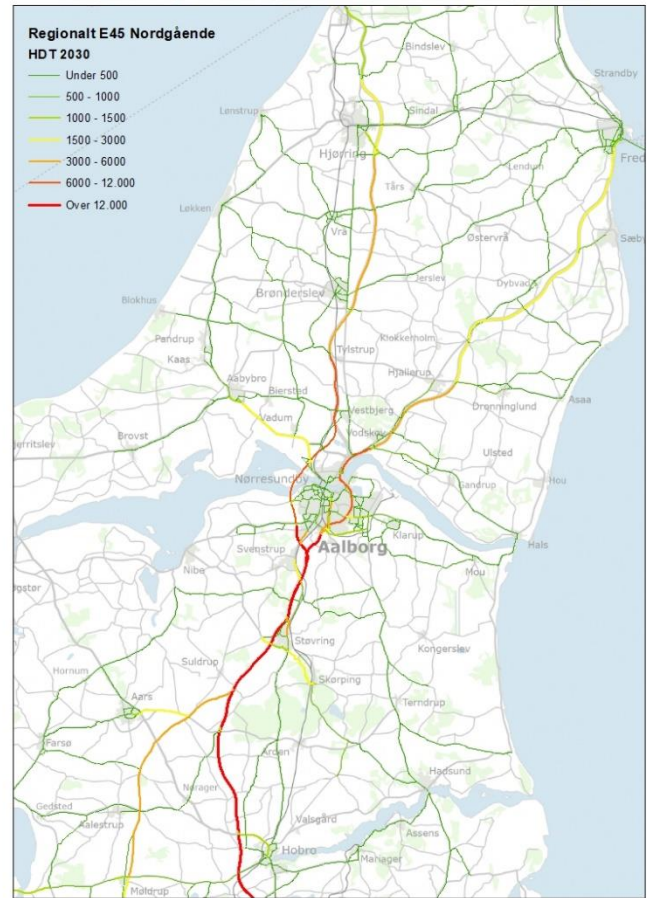


Figur 9 - Regionale Ruteneg kort for E39 syd for Vestbjerg hhv. uden og med Egholmlinjen

Regionalt påvirkning ruteneq - E45 Nordg. 2030



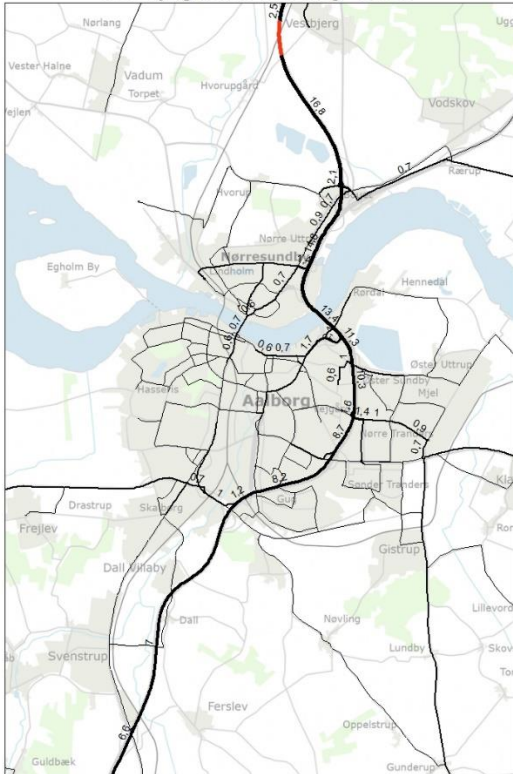
Regionalt påvirkning ruteneq - E45 Nordg. 2030



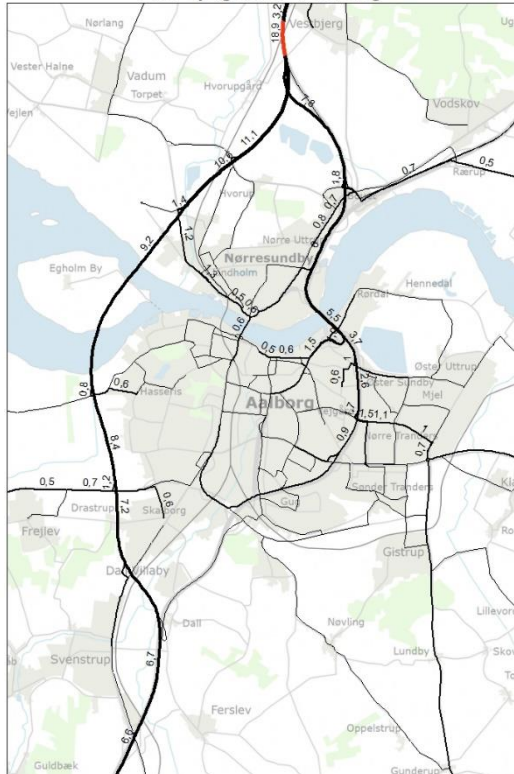
Figur 10 - Regionalt filter kort for E45 hhv. uden og med Egholmlinjen

Bilag – Ruteneg kort for basis 2030 og Egholmlinjen

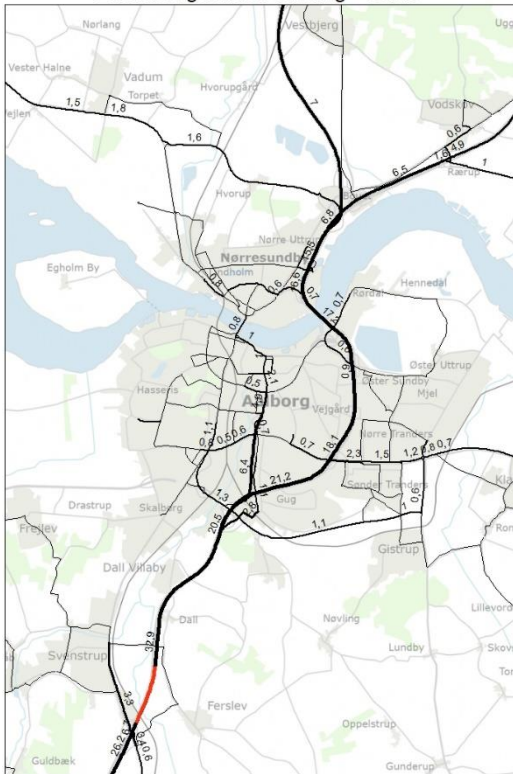
E39 Sydgående Ruteneg - Basis



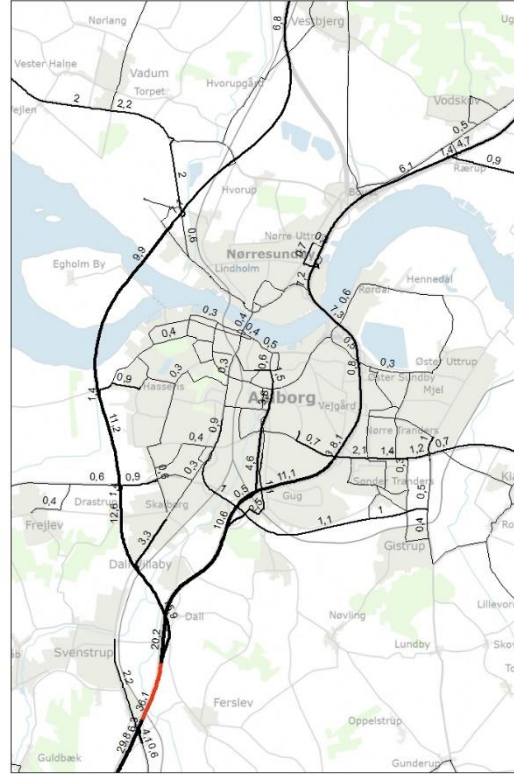
E39 Sydgående Ruteneg



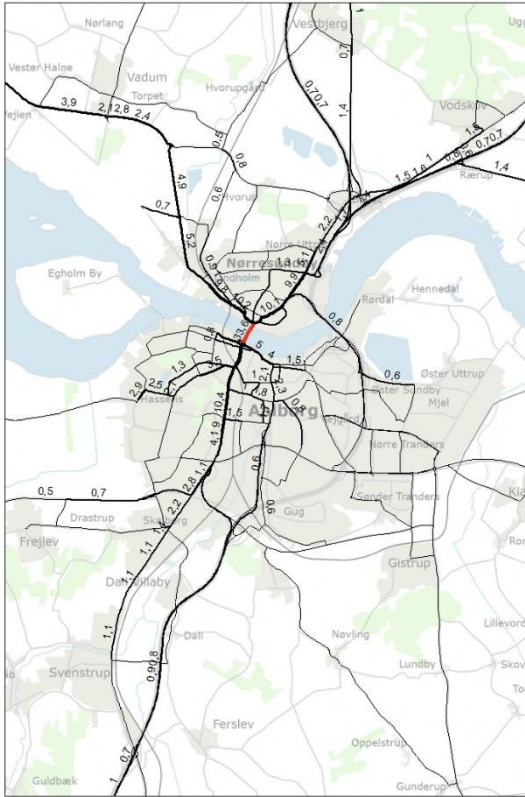
E45 Nordgående Ruteneg - Basis



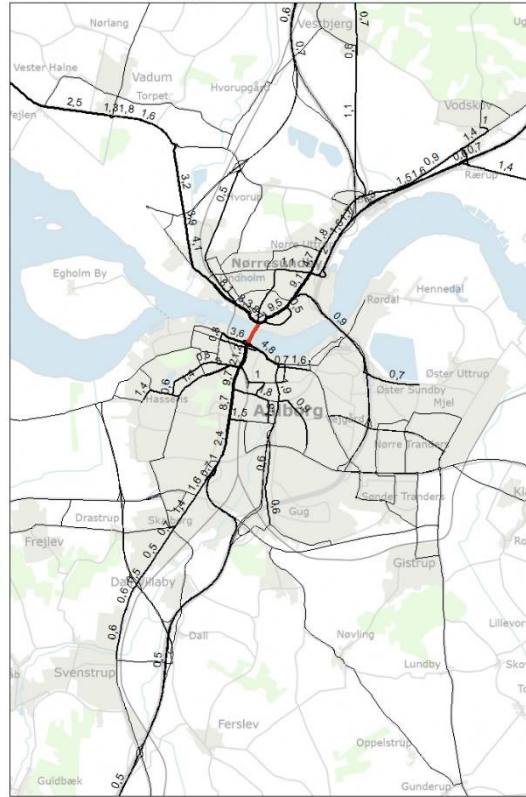
E45 Nordgående Ruteneg



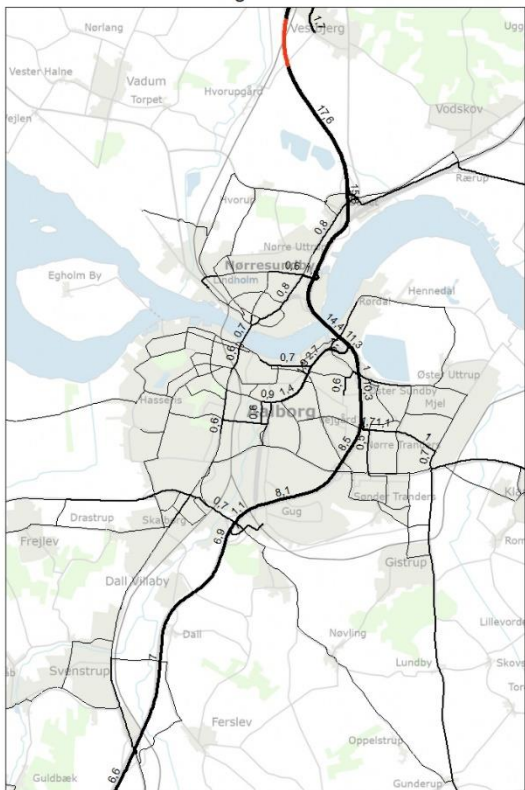
Limfjordsbroen Ruteneg - Basis



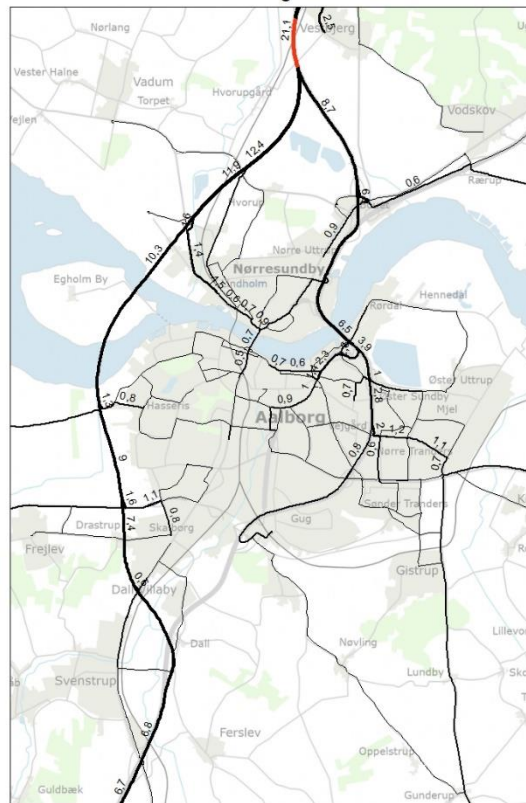
Limfjordsbroen Ruteneg



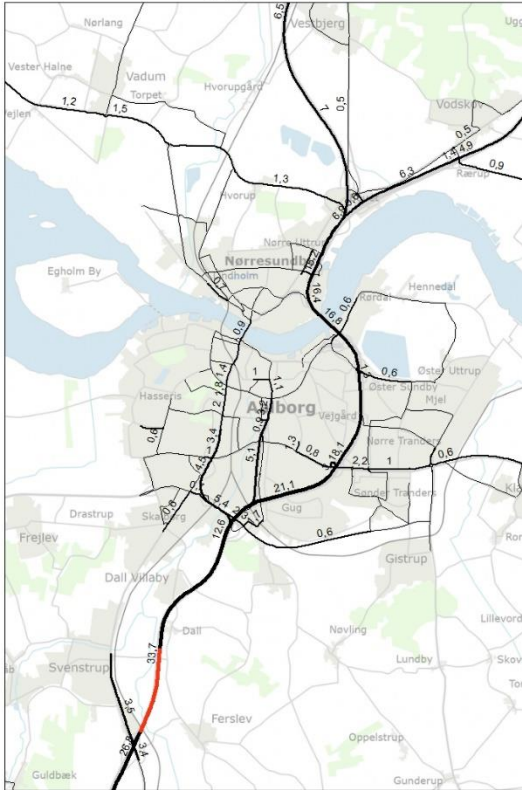
E39 Nordgående - Basis



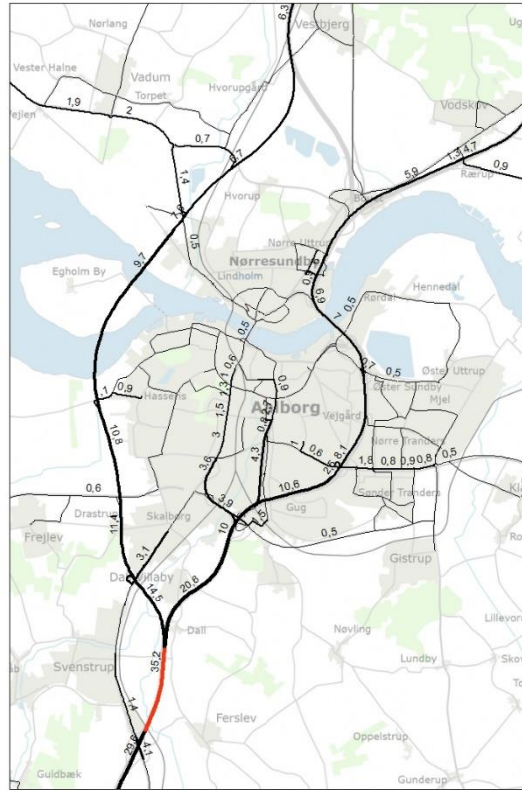
E39 Nordgående



E45 Sydgående - Basis



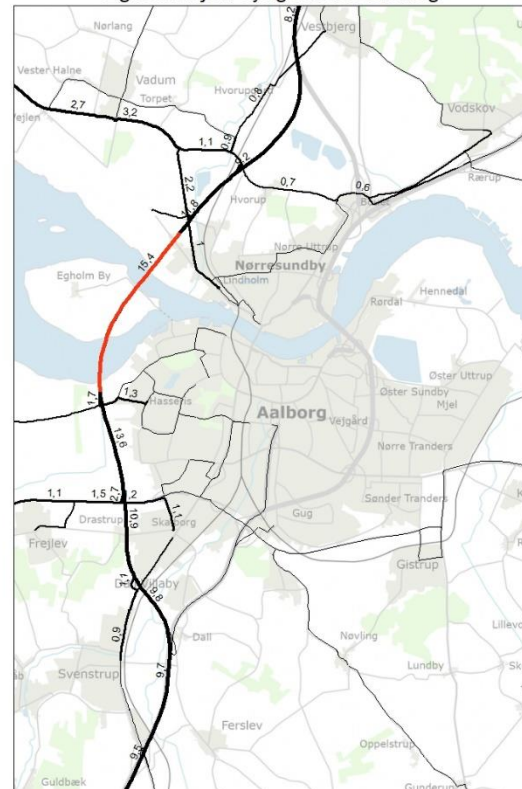
E45 Sydgående



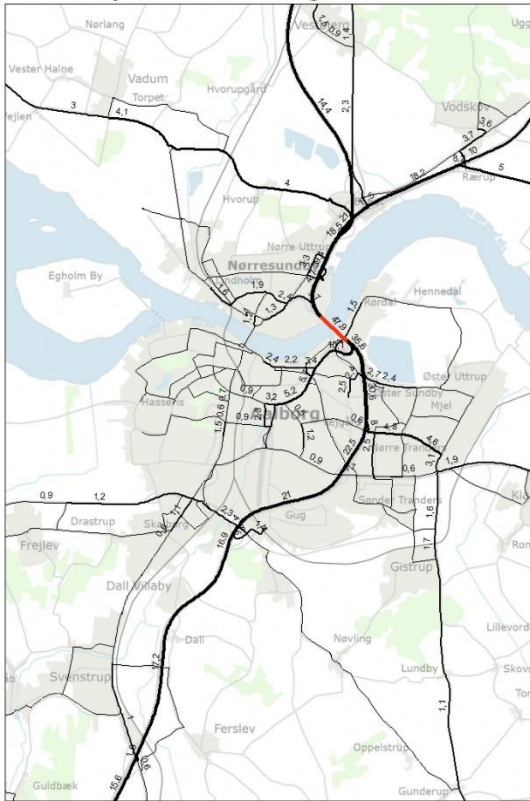
Egholmlinjen Nordgående Ruteg



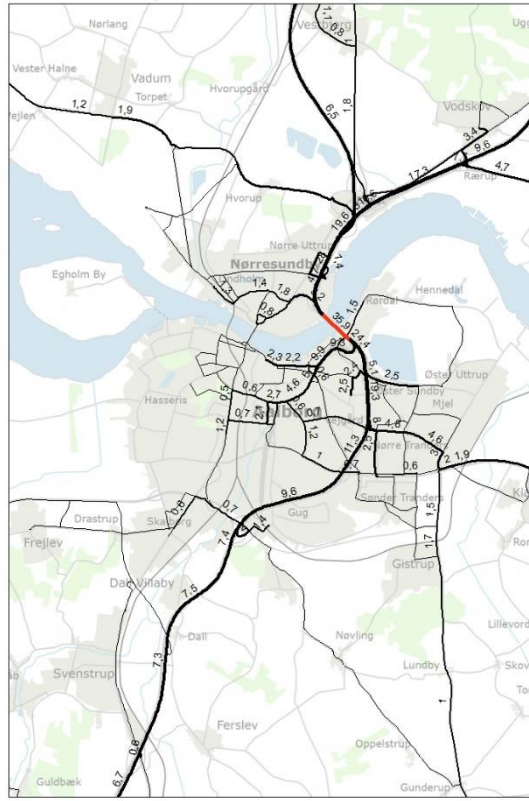
Egholmlinjen Sydgående Ruteg



Limfjordstunnellen Nordgående - Basis



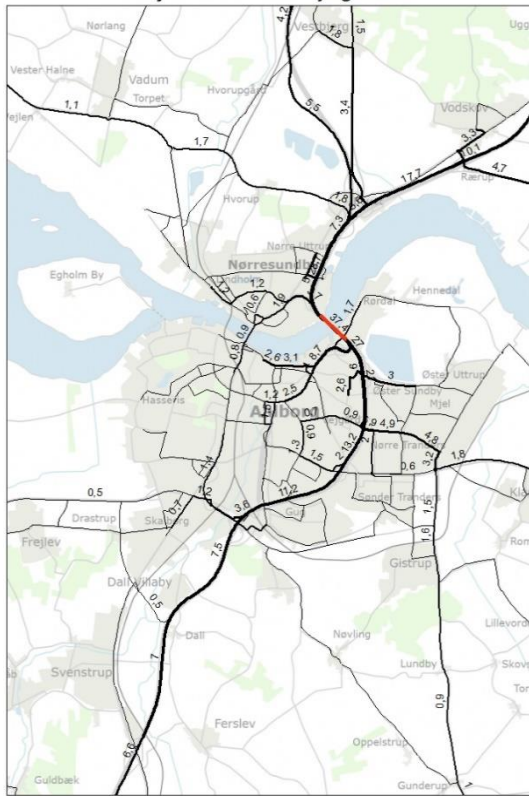
Limfjordstunnellen Nordgående



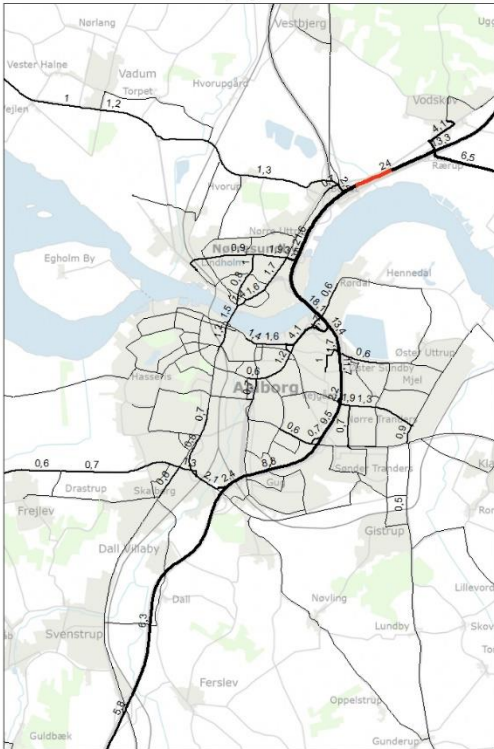
Limfjordstunnellen Sydgående - Basis



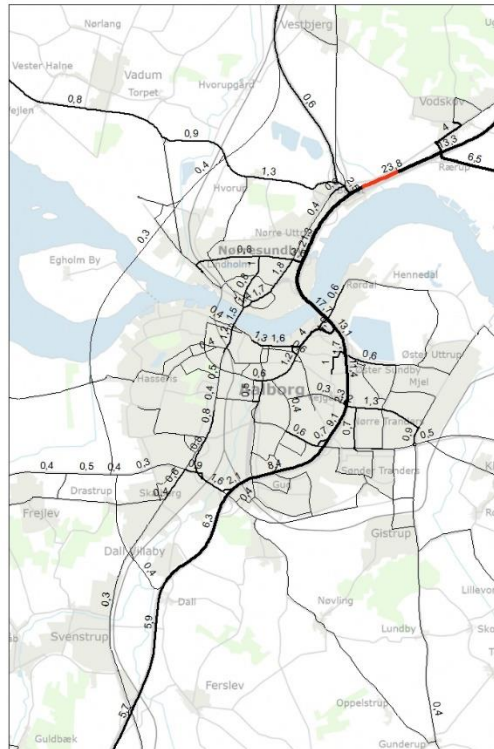
Limfjordstunnellen Sydgående



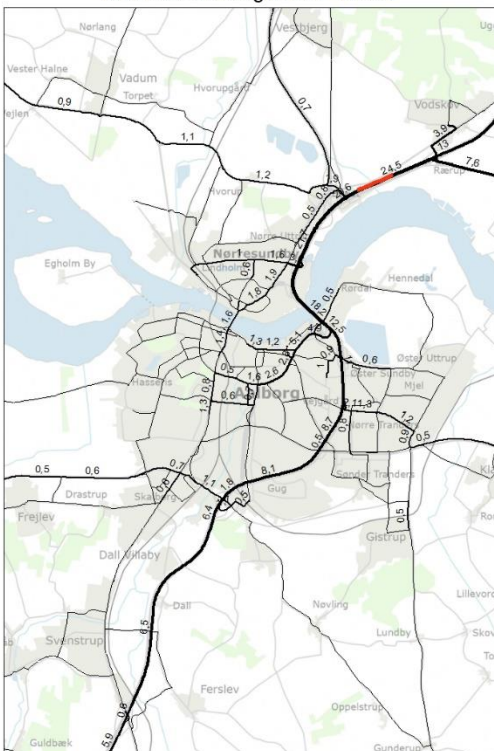
E45 Bouet Sydgående - Basis



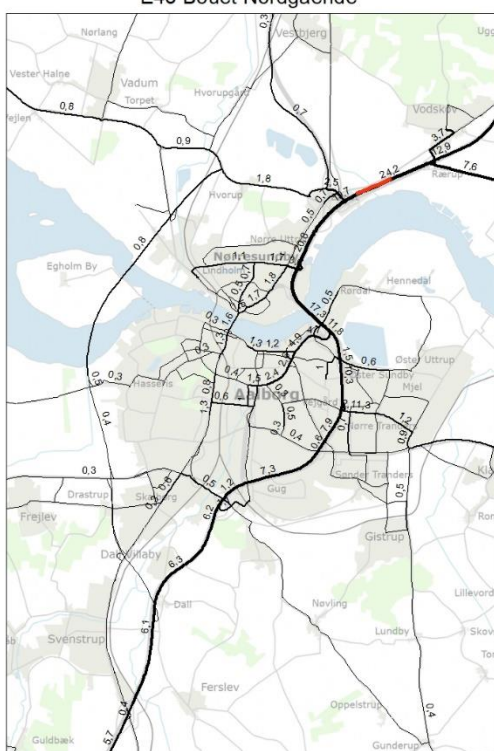
E45 Bouet Sydgående



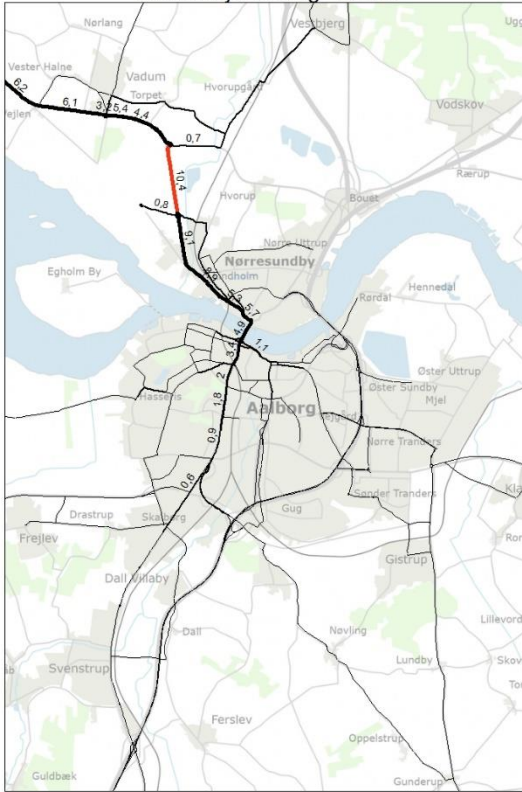
E45 Bouet Nordgående - Basis



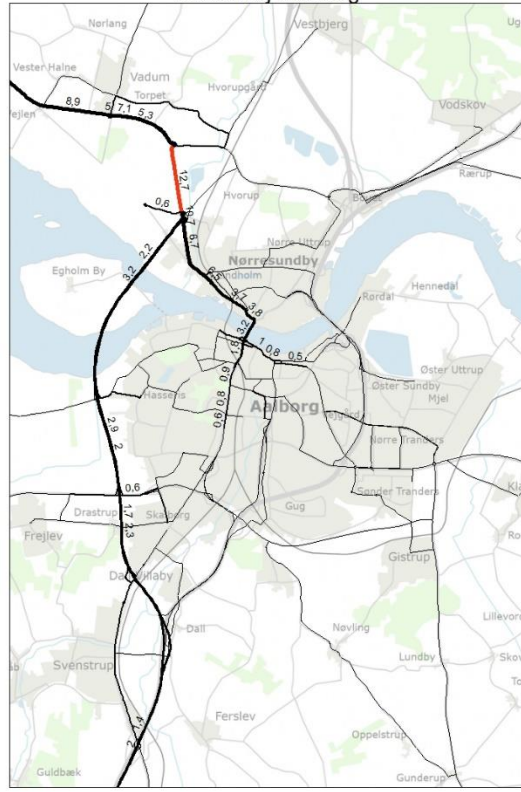
E45 Bouet Nordgående



Thistedvej Ruteneg - Basis



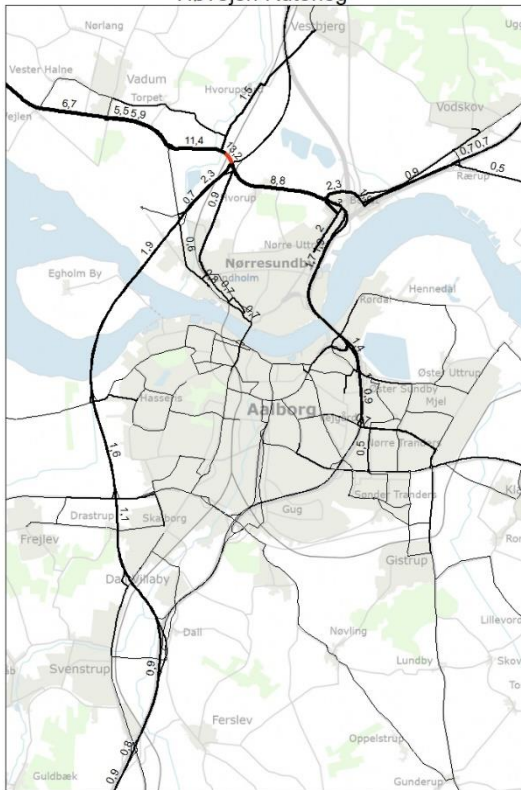
Thistedvej Ruteneg



Høvejen Ruteneg - Basis



Høvejen Ruteneg



Nørholmsvej Ruteneg - Basis



Nørholmvej Ruteneg



Mølholmsvej Ruteneg



Nørholmsvej (Hasseris) Ruteneg

