

Om folderen "Den 3. Limfjordsforbindelse", find den via www.denbedstevej.dk

Hvis politikerne vedtager en 3-Limfjordsforbindelse over Egholm, overvejer jeg udgive en bog om politisk manipulation år 2014.

Manipulation er, når man på kunstig vis forsøger at omforme noget, f.eks. virkeligheden. Manipulation er netop hvad der er benyttet i det politiske spil omkring 3. Limfjordsforbindelsen – især når skatteyderbetalte lobbyister / kommunikationsbureauer benyttes i processen for at overbevise landspolitikerne om, hvilken løsning de bør vælge.

Et eksempel, der i høj grad vil kunne bruges i skole- og gymnasieundervisningen er folderen "Den 3. Limfjordsforbindelse" udgivet af "komitéen 3. Limfjordsforbindelse.nu" forud for folketingets transportudvalgs beslutning om hvorvidt den 3. Limfjordsforbindelse skal gå øst eller vest om Aalborg.

Situationen er i en nøddeskal, at den østlige model indebærer en udvidelse af en eksisterende motorvej, mens den vestlige består af en 20 km. lang motorvej igennem nogle naturområder. Den sidste reducerer naturområdernes værdi, men giver samtidig visse trafikale fordele. Der er altså tale om en interessekonflikt mellem miljø/natur og trafik.

Folderen "Den 3. Limfjordsforbindelse" har derfor haft følgende formål:

- at underdrive de naturmæssige ulemper ved en vestlig forbindelse
- at overdrive de trafikale fordele ved en vestlig forbindelse

Manipulation nr. 1 ligger i at folderen stort set ikke beskæftiger sig med de natur/miljømæssige forhold. Alene ved emnevalget for artiklerne i folderen sender man det signal, at de trafikale forhold er det eneste vigtige at beskæftige sig med. Man antager også at Vejdirektoratet - der jo formentlig vil tale trafikens sag - er den part, der er den rette til at udtale sig om helheden i projektet.

Men folderen kommer dog kort ind på forholdet til natur/miljø via sætningen på side 5: "VVM-undersøgelsen peger entydigt på, at en forbindelse, der går vest om Aalborg og føres over fjorden via Egholm, vil være den klart bedste løsning for både borgere, erhvervsliv, miljø og for den nordjyske samfundsudvikling". Dette er **manipulation nr. 2**, for det passer ikke, at dette står i VVM. VVM-rapporten munder ud i et konkluderende kapitel, kapitel 12, der *ikke* anbefaler den ene frem for den anden løsning, men rummer forskellige afsnit, der hver i sær forklarer fordele og ulemper ved løsningerne. Således findes sætningen: "For regionen som helhed er det vurderet, at udviklingsmulighederne bedst sikres med en vestlig linjeføring" som taler for den vestlige løsning (selv om det antydes, at situationen er anderledes hvis man ser på en enkelt kommune, f.eks. Aalborg), mens der et andet sted i det konkluderende afsnit står: "Vestforbindelserne vil medføre en støjbelastning i områder, der i dag har ingen eller kun lidt støj fra vejtrafik", hvilket jo taler for øst-løsningen.

Nu kan det være, at de folk, som har udformet folderen, har taget fejl af kilden. Der findes et dokument fra Vejdirektoratet kaldet "Indstilling om 3. Limfjordsforbindelse" dateret 17. januar 2012, hvor Vejdirektoratet skriver: "Ud fra en samlet afvejning af de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser indstiller Vejdirektoratet, at en 3. Limfjordsforbindelse anlægges som VVM-redegørelsens forslag benævnt Egholmlinjen". Men i så fald er citatet manipuleret i ordlyden. Der siges

nemlig ingenting om, hvad der er "den klart bedste løsning for borgere". Eller for erhvervsliv. Eller for den nordjyske samfundsudvikling (snarere om økonomiske konsekvenser for staten ved denne investering). Så det var [manipulation nr. 3](#).

Vejdirektoratet sætter trods alt miljømæssige ulemper overfor trafikale fordele i deres udtalelser. Som et kuriosum vedr. manipulationens omfang skal nævnes, at borgmester Mogens Gade, en af de mest ivrige fortalere for en vestlig forbindelse, den 8. maj 2014 udtalte til P4 Nordjylland, at "Vejdirektoratet .. siger .. at .. af hensyn til naturen så er den vestlige linjeføring den bedste løsning". Vi er altså nået til et punkt, hvor sagen er drejet så meget på hovedet af tilhængerne af den vestlige løsning, at de udnævner denne til at være den bedste for naturen!

De øvrige manipulationer ligger dels i de ting, der står i "Den 3. Limfjordsforbindelse" og dels de ting, der ikke står noget om.

Manipulation i "Den 3. Limfjordsforbindelse"-folderen:

"Tæt på kritisk trængsel" "Det haster med en beslutning" osv.

Man kan ved selvsyn eller ved kig på www.webkameraer.tjeklige.dk konstatere, at trafikken glider tilfredstillende bortset fra ved uheld og andre hændelser. Der er to kortvarige peaks i myldretiden kl. 7:45 og 15:30, men stadig glider trafikken. Konsolideringsrapporten viser, at stigningen er ca. halvt så stor som tidligere vurderet, men med kringlede forklaringer påstår tilhængerne af den vestlige forbindelse, at kapaciteten stadig er opbrugt i samme år – 2020. Man ønsker beslutning hastet igennem inden for mange argumenter mod vestforbindelsen når beslutningstagerne.

"En ny forbindelse ved betyde kortere rejsetid"

En vestlig limfjordsforbindelse skaber stort set kun kortere rejsetid for trafik mellem Jammerbugt kommune og Aalborg Syd. Trafikken over Egholm vil kun være ca. 21.500 biler, og mere end ¾ er trafik fra E39 mod E45 syd, som lige så godt kan køre den ene som den anden vej omkring Aalborg. Der er altså tale om en motorvej for små 7 mia. som vil give tidsbesparelser for ca. 4.000 biler. Der vil også komme tidsbesparelser for trafik fra E45 til City Syd, hvor der i dag findes køer, men det bør ikke regnes med, da problemet kan løses langt billigere via en direkte afkørsel fra E45 til aflastningscentret, som (med vilje?) mangler i Vejdirektoratets østlige alternativ.

"En nem adgang over Limfjorden er en forudsætning for vækst."

Det kan man ikke være uenig i, men det siger intet om, hvad der er mest hensigtsmæssigt, en ny vej langt ude vest om Aalborg eller en nødvendig udvidelse og sikring af den rute, hvor langt den største del af bilerne har behov for at passere.

"Undersøgelserne peger entydigt på, at den bedste linjeføring er den, der går via Egholm."

Undersøgelserne, herunder VVM-redegørelsen, er desværre også kritisabel. Der var hele 1511 indsigelser mod VVM-redegørelsen, da den kom frem. Det har ikke været muligt efterfølgende at få Vejdirektoratet til at lave en beregning, der tager hensyn til de mange kritikpunkter mod beregningen af intern rente, f.eks. dem, der findes på se www.denbedstevej.dk > 8 centrale kritikpunkter.

"Appel fra Nordjylland til Folketinget", "hele Nordjylland er gået sammen om..."

Desværre er de ca. 6-7 politikere, der er aktive til denne sag helt ude af trit med befolkningen, hvor 53 % ønsker et ekstra rør mens kun 27 % ønsker den vestlige løsning (www.denbedstevej.dk > meningsmåling). På en eller anden måde har disse få politikere fået magt over en masse andre nordjyske politikere, bl.a. ved at overbevise dem om, at enighed er vigtigere end at få den bedste løsning. Således har både den nuværende og foregående S-borgmester i Aalborg ønsket en øst-løsning men er blevet banket på plads, det samme gælder åbenbart Hans Henrik Henriksen (S, rådmand for By og Landskab i Aalborg), der for få måneder siden var klar modstander af en motorvej hen over Egholm. Med så stor folkelig modstand mod projektet bør transportudvalget vise åbenhed overfor at sætte sig ind i argumenterne fra den anden part.

"For Danmarks skyld"

For Danmarks skyld bør man ikke sløse skatteborgenes penge væk ved at binde sig til en investering, der er helt usædvanligt dyr, og hvis effekt er yderst begrænset. Det gør man jo, hvis ikke man ved tilstrækkeligt meget om de billigere alternativer og hvis ikke man har undersøgt økonomien i forbindelse med de indvendinger, der er kommet mod projektet. Man kan ikke binde statskassen til et projekt for 6-7 mia. uden at lave sit forarbejde ordentligt. For Danmarks skyld bør man i det mindste beslutte, at folkettinget forbeholder sig ret til at anlægge ekstra rør ved Limfjordstunnelen i øst uanset om der ligger en planlov for en forbindelse via Egholm på sigt.

"... den bedste løsning for borgere, erhvervsliv, miljø og samfundsudvikling"

Hvad der er bedst for borgere, kan *borgerne* jo nok bedst selv vurdere, og 53 % for ekstra rør ved Limfjordstunnelen og 27 % ønsker den vestlige løsning. Der findes ikke en undersøgelse af *erhvervsudvikling* i VVM-rapporten, hvilket også blev påpeget i høringsfasen. Vejdirektoratet svarede, at dette var baseret på nogle løse udtalelser fra en rapport i 2006. Egholmforbindelsen er åbenlyst den dårligste for *miljø*, da et kæmpe naturområde vil blive berørt på mange måder. At påstå det modsatte er helt horribelt. Det er ikke det, der står i VVM. Og en vestlig forbindelse er næppe heller det bedste for *samfundsudviklingen*, hvis man medtager den faktor, at de flotte naturområder har en høj værdi for byen. Egholm-motorvejens negative påvirkning af disse naturområder takserer VVM til 0 kr.

"Kapaciteten opbrugt inden 2020"

I figuren på side 6 er der tale om åbenlyst forkerte tal, når HDT-kapaciteten for Limfjordstunnelen sættes til 80.000. "Der er af Aalborg Universitet vurderet en maksimal teoretisk kapacitet i Limfjordstunnelen på ca. 90.000 køretøjer pr. hverdagsdøgn" citat Rambøll-rapporten. De forkerte tal forplanter sig i resten af artiklen på side 6 og 7. Og som tidligere nævnt bør man ved selvsyn konstatere, om der er tale om at trafikken går i stå i myldretiderne eller ej. Hvorfor ser man aldrig henvisninger til vejdirektoratets webkameraer i Vest-tilhængernes materialer – kun arkivfotos fra køer på motorvejen, hvor nogle skyldes vejarbejde...? Det er stort set kun uheld, der sætter trafikken i stå, og det sker en gang om ugen eller mere. Har Transportudvalget oplevet nogen form for kø ved Limfjordstunnelen ved besøget i Aalborg? Hvad mener man om titlen på arrangementet ved Folkemødet på Bornholm "Dyt Dyt Vendsyssel lukket hverdage kl. 07:00 og 09:00"? Hvor meget kan der manipuleres med sandheden om trafik, der går i stå?

"Der er brug for en Egholm-forbindelse, når trafikken bryder sammen".

Hvor er den analyse, der siger at en Egholm-forbindelse er den bedste løsning, når trafikken bryder sammen? Uheldene sker næsten altid i tunnelen, og et ekstra rør kan løse problemet på stedet uden ophobning af store trafikmængder på E45 omkring Aalborg og Nørresundby. Et ekstra rør kan forhindre trafikkaos på tværs af Aalborg i disse situationer. Et ekstra rør kan forhindre totalt stop i trafikken nordenfjords, hvis al trafik på E45 (35-40.000 biler HDT) skal presses igennem den to-sporede Høvejen fra Egholm-motorvejen til Frederikshavnsmotorvejen. Og hvad med den store trafikmængde, der har udgangspunkt i Aalborg Øst? Eller fra Frederikshavn til det nye Supersygehus? Og hvad med muligheden for i det hele taget at undgå uheld, hvis man ikke har råd til at ombygge tilkørselsvejene til Limfjordstunnelen, fordi pengene er brugt på Egholmmotorvejen?

”Lille uheld gav lange bilkøer”

Det er åbenlyst, at hvis ikke der er et ekstra rør ved Limfjordstunnelen, og der sker et uheld, vil trafikken søge mod centrum, hvor den vil gå i stå, fordi Limfjordsbroen i forvejen er belastet til det yderste. En Egholmforbindelse vil ikke ændre dette væsentligt, da Limfjordsbroen ligger så attraktivt mellem to tæt befolkede byområder, at dens trafikmængde oftest vil være tilpasset den maksimale kapacitet, mens resten af bilerne tager omvejen uden om.

”Vi er utroligt sårbare”

Det er korrekt, at vi er meget sårbare hvis f.eks. det ene rør i Limfjordstunnelen bryder ned. Løsningen er ikke at bygge en ny motorvej langt fra det sted, hvor der kører 70.000 biler om dagen, men at bygge det netop dér, hvor dette store transportbehov er. Hvis det ene rør går i stykker og der kun er alternativet via Egholm, vil Aalborg blive blokeret af tværgående trafik. Læg i øvrigt mærke til, at den interviewede pendler ikke anbefaler en motorvej over Egholm som løsning på problemet, blot ”en 3. Limfjordsforbindelse”.

”To undersøgelser peger på Egholm-forbindelsen”

Et citat fra konsolideringsrapporten, som vest-tilhængerne behændigt udelader: ”Det væsentligste resultat af denne undersøgelse er, at der ikke er tvivl om, at den lavere trafik over fjorden, der beregnes i LTM, vil betyde, at trafikantgevinsterne bliver mindre, end der blev beregnet i VVM-undersøgelsen. Dette betyder, at det samfundsøkonomiske resultat bliver lavere.” Et lavere resultat må bevirke, at man som folketingspolitiker bør overveje at vælge modellen med den laveste anlægsinvestering, altså øst.

”En Egholmforbindelse vil gavne Aalborg”

”Der er mange beboere, der i det daglige er generet af støj og forurening fra bilerne på Hobrovej og Vesterbro” udtaler Jens Neustrup Simonsen. Han mener, at en vestlig Limfjordsforbindelse vil hjælpe på dette, men i konsolideringsrapporten side 30 kan man se, at trafikken på Vesterbro kun vil være 13 % mindre i 2030 end i 2010, såfremt man anlægger Egholmforbindelsen. Vælger man øst-forbindelsen vil trafikken være som i 2010. Det er således en meget lille ændring, der vil ske i centrum, hvilket skyldes at Limfjordsbroen ligger så centralt mellem store byområder, at den altid vil blive fyldt op mod kapacitetsgrænsen. Resten af bilerne kører uden om, og her ligger Egholm-motorvejen i øvrigt næsten dobbelt så langt fra centrum som Limfjordstunnelen, så den har meget lille betydning. 13 % mindre trafik vil ikke kunne høres, især da ikke hvis den forøgede plads på vejen får flere til at speede op mellem lyskrydsene. Figurerne på side 17 viser en større aflastning, men de er baseret på forældede tal fra VVM.

”Til gavn for hele Nordjylland”

Skimlæser man folderen, tror man at den handler om, at de interviewede personer foretrækker en vestlig limfjordsforbindelse, men kun den ene udtaler, at dette er hans ønske. Artiklen slører deres mening ved at blande et afsnit om en regional undersøgelse ind midt i teksten (side 19 sidste spalte). Raffineret manipulation! De to kort præsenteret på side 19 viser, at en vestlig Limfjordsforbindelse alene vil have positiv effekt for arbejdstagere i øde områder som Klitgård og Brovst, desuden må de to røde prikker i Aalborg Øst og i Hadsund være en fejl. Adgang til flere medarbejdere for virksomheder vil tilsvarende ske i et område, hvor der ligger meget få virksomheder og der næppe er planer om udbygning. Jammerbugt kommune er Nordjyllands tyndest befolkede kommune bortset fra Læsø. Vi mangler åbenlyst kort over alternativet - hvad en forbedret østlig forbindelse kan betyde for folks adgang til virksomheder og virksomheders adgang til flere medarbejdere.

”En 3. Limfjordsforbindelse vil fremtidssikre havnene i Vendsyssel” og ”Aalborg er flaskehals”

Disse to artikler handler blot om, at havnene og rederierne ønsker sig en mere sikker passage af Limfjorden, ikke at der nødvendigvis skal etableres en ny vej vest om Aalborg. Da en vestlig limfjordsforbindelse ikke har forbindelse direkte til E45 mod Frederikshavn, burde det i øvrigt være simpel logik, at en udbygning af østforbindelsen må være den bedste løsning for Frederikshavn Havn, mens det er underordnet, om man vælger den ene eller den anden vej rundt om Aalborg for trafikken til/fra Hirtshals, blot der er en velfungerende forbindelse. Artiklerne ”glemmer” at nævne Aalborg Havn. Aalborg Havn ligger jo øst for byen og må derfor også have størst fordel af en udvidelse med et ekstra rør. Så hvad angår havne må vinderne være øst, øst og uafgjort.

”Fiskevirksomhed: En 3. Limfjordsforbindelse via Egholm er vigtig”

Her er det lykkedes forfatterne af folderen at finde en virksomhedsejer, der klart ønsker sig en vestlig forbindelse. Men hans eneste begrundelse er, at dette sikrer forbindelsen syd på fra Hirtshals. En østlig forbindelse vil også skabe den fornødne sikkerhed, da den indebærer udvidelse af E45 fra to til tre kørebaner i hver retning ud for Aalborg og en bedre sikring af tilkørslen til Limfjordstunnelen således at uheld undgås – samt ekstra tunnelrør til rådighed i tilfælde af uheld. Tilbage er muligheden for uheld på motorvejen ud for Nørresundby og Aalborg, men begge steder vil der være 3 kørebaner, så det vil være yderst sjældent, at alt går i stå på disse strækninger. Og sker det alligevel ud for Aalborg, findes der en omkørselsmulighed via Kridtsvinget, Sønderbro og Ådalsmotorvejen til E45 syd. Limfjordsbroen er ikke den eneste mulighed.

Ønsker om Egholm-løsningen uden egentlige begrundelser

Dette præger artiklerne på side 24-26. I artiklen på side 25 har Jammerbugts borgmester dog det argument med, at man med en sådan forbindelse vil få flere borgere til at bosætte sig nord for fjorden. Desuden henvisninger han til den forældede VVM-redegørelse. På side 26 anfører Hjørrings borgmester, at han foretrækker en vestlig Limfjordsforbindelse fordi det giver mindre sårbarhed. Det kan han have ret i for bilister, der kommer nordfra på E39 og advares i tide om et uheld i Limfjordstunnelen, men for mange andre, f.eks. de mange som kører til og fra motorvejen i Aalborg Øst, vil det skabe større sikkerhed i Limfjordskrydsningen, hvis man vælger et ekstra rør ved Limfjordstunnelen. Arne Nielsen, Richard Fynbo og Anna Kirsten Olesen taler afslutningsvis for en tredje forbindelse, men de nævner intet om, at den skal gå via Egholm. Mon læseren er opmærksom på dette, hvis artiklen skimlæses, og man er nået til side 26?

”Mindre forurening”

Nederst på en af de sidste sider i folderen står der under en overskrift at der vil komme mindre

forurening og mindre CO2-udslip ved valg af den vestlige løsning. En ny motorvej skaber genveje for nogle biler men mere trafik alt i alt. Vejdirektoratet vurderer det såkaldte trafikspring til at være 0,35 % mens forskere på Aalborg Universitet vurderer det til at være ca. 10-20 %. Man må selv vurdere, hvem der har ret, men det er et faktum at motorvejen vil skabe en genvej fra Aabybro-området til Aalborgs store butikscener i syd, og man derfor må forvente at langt flere vil begynde at købe ind 15-20 km. hjemmefra. Der skabes også en genvej til Aalborg lufthavn. Den har formentlig kun lille betydning, men vil alt andet lige få flere til at vælge fly frem for tog, hvilket også giver mere CO2. Disse ting overser VVM-redegørelsen.

"En god investering"

Et lille afsluttende afsnit, der baser sine påstande på VVM-redegørelsens tal. Den afsluttende sætning "Beregninger fra Vejdirektoratet viser, at en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm er en bedre investering for samfundet end andre aktuelle motorvejsprojekter, der bliver gennemført i Danmark i disse år" er for så vidt allerede tilbagevist af Vejdirektoratet selv via Konsolideringsrapportens konklusioner om, at trafikmængden bliver væsentligt mindre end først antaget. Men hvis muligheden ligger der for at shoppe mellem forældede og nyere rapporter, er man vel fri til at vælge den, der bedst understøtter ens sag?

Manipulation i form af undladelser i folderen

Hvad bør man også diskutere, hvis man skal vælge mellem en motorvej via Egholm og en udvidelse med et ekstra rør? Her er nogle eksempler på **artikler, der også burde have været i folderen "Den 3. Limfjordsforbindelse"**:

- Aalborgs **udvikling sker i øst**, 30-40.000 indbyggere (Vejgaard, AUC-kvarteret, Aalborg Øst, CityInBetween, Klarup, Gistrup, Storvorde), Aalborg Universitet, Nordjysk Videnspark, Det nye Supersygehus, Siemens og Bladt vindmøllefabrikker, Aalborg Havn, Rørdal, Gigantium osv). Er det ikke her, der er behov for at forbedre vejforbindelserne?
- Hvor meget **tid** kan man spare, hvis man bygger et **ekstra rør**, som håndterer situationen ved uheld i et af de andre tunnelrør samt kan aflaste i myldretiden? Det er jo trods alt 70.000 biler HDT, der bliver forsinket ved disse ofte forekommende uheld! Disse uheld vil nok forekomme sjældnere, hvis tunnelen aflastes af en Egholmforbindelse? Men hvor meget? Og hvor mange år vil det virke?
- Hvilken forbindelse vil være bedst til at håndtere **udrykningskøretøjer** til det nye Supersygehus i Aalborg Øst?
- Ligger Egholm-motorvejen ikke så **langt ude** i vest, at det er en vestlig forbindelse vest for en anden vestlig forbindelse, nemlig Limfjordsbroen?
- Er det korrekt at en vestlig motorvej kan fungere som **ringvej** for Aalborg eller vil den være for stor en omvej for trafik mellem f.eks. Aalborg og Nørresundby?

- Hvor mange biler vil få særlige fordele af en vestlig motorvej? **Hvor kører de fra og til?** Er det ikke i høj grad indkøbs- og ferietrafik? Er det ikke korrekt, at der kun ligger nogle meget øde landområder vest for motorvejen både syd og nord for fjorden?
- **Hvor lang tid** vil en vestlig løsning kunne løse kapacitetsproblemerne eller problemerne med uheld ved Limfjorden? Konsolideringsrapporten siger, at der med en Egholmløsning vil være samme mængde trafik i Limfjordstunnelen, som der er i dag, allerede år 2030. Skal prisen på et ekstra rør i øst da ikke tillægges prisen på Egholmforbindelsen?
- Hvilke **naturområder** vil blive berørt og hvordan vil de blive berørt – støj, barriere, visuelt, lys, forurening, drikkevand, dyreliv, planter...
- Hvilke **sjældne dyrearter** vil være truet, hvis man laver en vestlig Limfjordsforbindelse? Er der god sikkerhed for, at de ikke uddør?
- Hvilke **konventioner** kan en motorvej over Egholm komme i konflikt med?
- Hvilke **potentialer har Egholm**, hvis vi bevarer den som en ø, hvor man kan nyde naturen (fredning, braklægning af marker, stisystem osv)
- Hvilken betydning har attraktive naturområder for en by's **tiltrækningskraft** overfor f.eks. kvalificeret arbejdskraft, og er attraktivitet ikke målbar på grundpriserne? I så fald, hvordan vil en motorvej gennem Hasseris Enge påvirke **grundpriserne**?
- Hvor mange benytter naturområderne vest for Aalborg/Nørresundby til **motion og rekreation** og hvordan vil en motorvej påvirke områdernes brugbarhed til disse formål samt **folkesundheden**?
- Hvor vigtig er Egholm som **sted, man besøger** (i 2009, hvor det blev talt, var der flere, som sejlede til Egholm end der besøgte Aalborg Stadion)
- Er det korrekt, at en østlig forbindelse kun kan etableres, hvis hele **industriområdet ved Mineralvej** eksproprieres? Det mener tilhængerne af en østlig forbindelse jo ikke, de mener, at **østforbindelsen kan etableres billigere**. Hvorfor vil Vejdirektoratet ikke undersøge f.eks. 3-tals løsningen?
- Hvis man alligevel skal bygge en række foranstaltninger til udvidelse af kapaciteten ved E45, som det foreslås i Konsolideringsrapporten, betyder det da ikke, at **restprisen** ved den østlige løsning falder markant?
- Er der ikke meget, der tyder på, at en **vestforbindelse bliver dyrere** end budgetteret? Hvad med f.eks. forbindelse til **E45 i nord**
- Hvilken **løsning** er bedst, hvis der kommer problemer i Limfjordstunnelen? Er det ikke en **løsning på stedet**, så man undgår omkørsel via snævre gader og veje?

- Er det ikke sådan, at en østlig løsning kan etableres i **etaper**, mens dette vil være uden mening for den vestlige løsning (fordi ingen fjordkrydsende trafik ekspederes før man næsten har bygget det hele)
- E45 passerer kun boligområder på korte strækninger. Muliggør dette ikke, at man har råd til **forbedrede støjværn** og støjdæmpende asfalt, således at støjniveauet sænkes, selv om trafikken stiger?
- Vil man ikke for få midler kunne **forbedre tilkørslen til Aalborg City Syd, Lufthavnen og Jammerbugt kommune** kombineret med den østlige model? Hvordan påvirker det forrentningen af de to alternativer?
- Hvad mener vest-tilhængerne om de **8 centrale kritikpunkter** af beregningen af intern rente, se www.denbedstevej.dk? Hvad mener vejdirektoratet? Er en østlig løsning i virkeligheden **den bedste investering**?

Anders Wested, tlf. 20489503