



Indkomne høringssvar til Regional Vækst- og Udviklingsstrategi 2015 - 2018

Udkast til hvidbog med høringssvar



REGION NORDJYLLAND

PUBLIKATIONENS TITEL

Udkast til hvidbog med høringssvar

Udgivet af
Regional Udvikling

Region Nordjylland
Niels Bohrs Vej 30
9220 Aalborg Ø
97 64 80 00
www.rn.dk

Læs mere om Region Nordjylland på www.rn.dk



REGION NORDJYLLAND

1	Nordjylland i dag.....	1
2	Et stærkt samarbejde om Nordjylland.....	3
3	Visionen	4
4	Infrastruktur - Et sammenhængende Nordjylland	8
05	Kollektiv trafik - Et Sammenhængende Nordjylland	27
06	Digital infrastruktur - Et sammenhængende Nordjylland	35
07	Vilje til vækst - Et Nordjylland ivækst.....	36
08	Kvalificeret arbejdskraft - Et Nordjylland ivækst.....	42
09	Erhvervsklynger - Et Nordjylland ivækst.....	49
10	Grøn Region - Et attraktivt Nordjylland.....	51
11	Stedbundne kvaliteter - Et attraktivt Nordjylland.....	61
12	Turisme og oplevelse - Et attraktivt Nordjylland.....	62
13	Miljø og Energi - Et attraktivt Nordjylland	64
14	Yderområder i Nordjylland.....	65
15	Internationalisering - Internt og eksternt samarbejde.....	73
16	3. Limfjordsforbindelse	74
17	Skifergas.....	208
18	Generelt	221
19	Andre bemærkninger.....	227

1 Nordjylland i dag

Udsagn

Afsender: Frederikshavn Kommune

Den indledende korte statusredegørelse for den igangværende udvikling i Nordjylland sætter en fin ramme for de efterfølgende indsatsområder. Da byerne får større og større betydning for udvikling og vækst bør billedet af Nordjyllands karakteristika fornyes og nuanceres, så det også afspejler byernes betydning og potentialer.

a. Vurdering

Byerne spiller en central rolle i den regionale udvikling. Dette er beskrevet i afsnittet "Et stærkt samarbejde om Nordjylland".

b. Indstilling

I afsnittet "Nordjylland i dag" er afsnittet om byer udbygget.

Beskrivelsen af byernes rolle er udbygget i Bilag 2 "Nordjylland i dag".

Udsagn

Afsender: Thy Erhvervsforum

Vedr. den egnsvisse karakteristika

05-08-2015

- På side 5 af strategien vises en figur vedr. Nordjyllands egnsvise karakteristika. Beskrivelserne af de bestemte erhvervsområder i Thy-Mors, mener vi mangler et fokus på de produktions- og fremstillingsvirksomheder, som ligeledes findes i dette område. Herunder Cimbria, Ideal, Outrup, Tican, DOLLE, Bila m.fl. Der mangler ligeledes en general bemærkning omkring fødevareklyngens betydning i dette område, idet denne beskæftiger op mod 19% af arbejdsstyrken. Til sammenligning er dette 13% i Nordjylland og 9% på landsplan.

a. Vurdering

De valgte egnskarakteristika er kortfattede og har alene til formål at beskrive nogle af de styrker/særkender som egnene har.

Region Nordjylland anerkender vigtigheden af både fremstillingsvirksomheder og fødevareklyngen

Vækstforums Erhvervs- og Vækstrettede dele (Bilag 1) indeholder yderligere om den nordjyske erhvervsstruktur.

b. Indstilling

På kortet på side 5 erstattes "Bred erhvervsstruktur" med "Produktion og fødevarer"

Udsagn

Afsender: Aalborg Kommune

Aalborg Kommune finder det nystartede initiativ "Business region North Denmark" (BRN) særdeles afgørende og væsentlig for Nordjylland i dag og fremover. Derfor foreslås, at BRN beskrives i dette afsnit af REVUS – forslaget, som en del af "Nordjylland i dag".

a. Vurdering

Region Nordjylland er enig i BRN's betydning.

Afsnittet "Nordjylland i dag" omhandler strukturelle forhold omkring bl.a. erhvervs- og uddannelsesstruktur.

Organisationer og initiativer omtales ikke her. BRN omtales i afsnittene "Et stærkt samarbejde om Nordjylland" samt "Internt og eksternt samarbejde".

BRN omtales endvidere i Vækstforums Erhvervs- og Vækstrettede dele af strategien (bilag 1).

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS

2 Et stærkt samarbejde om Nordjylland

Udsagn

Afsender: Aalborg Kommune

Aalborg Kommune finder det særdeles positivt at regionen og de 11 kommuner i regionen alle betoner vilje til, og ønsket om, et bredt regionalt samarbejde. En samlet tilkendegivelse af denne art er et enestående udtryk for koordinering og samskabelse af fremtidens Norddanmark.

I afsnittet er det kort beskrevet, at byregions-tankegangen er et væsentligt vilkår for en positiv udvikling i Nordjylland. Dette fremtidsrettede udviklings- og vækstperspektiv er desværre fraværende i resten af REVUS-forslaget.

a. Vurdering

Aalborg fungerer i vid udstrækning som centrum for landsdelen (byregionsfunktion). Sammenhæng og balance er et af de fem bærende principper.

Yderligere om byernes rolle er at finde i bilag 2 "Nordjylland i dag".

b. Indstilling

I afsnittet "Nordjylland i dag" er afsnittet om byer udbygget.

Beskrivelsen af byernes rolle og byregionen er udbygget i Bilag 2 "Nordjylland i dag".

3 Visionen

Udsagn

Afsender: Brønderslev kommune

Brønderslev kommune:

Derudover foreslår Økonomiudvalget, at REVUS tilføjes følgende:

det præciseres, at regionens byer - uanset om det er regionens hovedby Aalborg eller de mindre bysamfund som f.eks. Jerslev eller Klokkeholm - er hjørnestenene i bestræbelserne for at nå mål og vision om det attraktive Nordjylland, det sammenhængende Nordjylland og et Nordjylland i vækst, da byerne - store som små – er vigtige i forhold til at danne ramme for det gode arbejdsliv, hverdagsliv og fritidsliv. Økonomiudvalget udtrykker endvidere tilfredshed med de valgte indsatsområder, da Brønderslev Kommune i forbindelse med arbejdet med Planstrategi 2015, har udvalgt tre fokusområder byroller/bymønstre, det grønne Danmarkskort for Brønderslev Kommune/naturoplevelser samt energi/klima. Arbejdet med disse udpegede fokusområder vil i høj grad berøre og støtte op om de mål og indsatser som REVUS 2015-2018 beskriver.

a. Vurdering

Byerne spiller en central rolle i den regionale udvikling. Dette er beskrevet i afsnittet "Et stærkt samarbejde om Nordjylland".

Region Nordjylland kvitterer for tilfredsheden med de valgte indsatsområder.

b. Indstilling

I afsnittet "Nordjylland i dag" er afsnittet om byer udbygget.

Beskrivelsen af byernes rolle er udbygget i Bilag 2 "Nordjylland i dag".

Udsagn

Afsender: Frederikshavn Kommune

Frederikshavn Kommune:

Den beskrevne vision er et stærkt og ambitiøs fremtidsperspektiv for udviklingen i Nordjylland. De tre indsatsområder og de bærende principper stemmer fint overens med de emner og fokusområder, der også er stor opmærksomhed på i Frederikshavn kommune.

a. Vurdering

Regionsrådet kvitterer for tilfredsheden med vision, bærende principper og indsatsområder.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Jammerbugt Kommune, Kommunalbestyrelsen

Kommunalbestyrelsen i Jammerbugt Kommune har den 24. juni 2015 behandlet den regionale vækst- og udviklingsstrategi, og vi har besluttet at fremsende følgende bemærkninger:

REVUS beskriver overordnet de styrker og potentialer, som Nordjylland skal satse på i fremtiden. Det er glædeligt med en fælles samlende strategi, som både region og kommunerne i Nordjylland er enige om at omsætte til konkrete handlinger.

a. Vurdering

Region Nordjylland kvitterer for tilfredsheden med en fælles samlende strategi.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS

Udsagn

Afsender: Rebild Kommune

Rebild Kommune:

Byrådet i Rebild anerkender, at vi i Nordjylland dels har en række fælles udfordringer, men også at vi bedst løser dem i fællesskab. Vi står stærkere, når vi samarbejder, og det vidner udspillet til Regional vækst- og udviklingsstrategi også om.

Tilblivelsen er sket med input fra forskellige kredse og forums og viser, at samarbejdet er bredt forankret.

Rebild Kommune er enig i visionen for Nordjylland og valg af indsatsområder, samt at der til indsatsområderne er opstillet initiativer, som ikke er stationære. Det signalerer, at prioriteterne løbende kan justeres og tilpasses de muligheder, der opstår.

a. Vurdering

Region Nordjylland kvitterer for tilfredsheden med samarbejdet og indsatsområderne.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS

Udsagn

Afsender: Thorkild Kjeldsen

Danmarks Naturfredningsforenings Samråd i Nordjylland har med interesse drøftet det fremlagte forslag til strategi, og ønsker at fremsætte kommentarer og indsigelser.

Den beskrevne vision hviler på tre indsatsområder og nogle bærende princip-per. Disse ting er vi meget enige i. Princippet om bæredygtig vækst lægger vi i DN også meget vægt på. Det er forudsætningen for, at vi kan levere den uerstattelige natur og et bedre miljø tilbage til de næste generationer. DN i Nordjylland ønsker, at den vækst, der skal skabes i Regionen bygger på dette princip.

a. Vurdering

Bemærkningerne er noteret.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer.

Udsagn

Afsender: Aalborg Kommune

- I REVUS er der anlagt en række vigtige betragtninger på Norddanmark som region, primært i afsnittet "Et stærkt samarbejde om Nordjylland". Det er afgørende vigtigt, at den igangværende og stærke samfundsmæssige og samfundsøkonomiske udvikling, som præger væksten globalt, nemlig urbaniseringstendenser omkring større og mindre byregioner, tages op i den regionale vækst- og udviklingsplan.
- Overalt i verden, og i stigende grad i Europa, er det urbaniseringen og udviklingen af byregionale samarbejdsperspektiver, der præger dagsordenen for samfundsudviklingen.
- Eksempelvis er der i REVUS ingen betragtninger om, at Aalborg som større universitetsby har en særlig rolle i regionen, og at fokus på sammenhængskraften mellem Aalborg og et net af attraktive og levedygtige byer i de forskellige egne i NordDanmark kan udvikle et stærkere NordDanmark.
- Det er synergien i fremtidens samarbejde på kryds og tværs af Nordjylland, der skaber sin egen vækst, og samtidig sikrer en ligeværdig konkurrencerelation til andre byregioner i Danmark, i Norden og i Europa.
- Det foreslås, at dette tema får en stærkere betoning i den endelige REVUS.

a. Vurdering

Aalborg fungerer i vid udstrækning som centrum for landsdelen (byregionsfunktion). Sammenhæng og balance er et af de fem bærende principper.

Yderligere om byernes rolle er at finde i bilag 2 "Nordjylland i dag".

b. Indstilling

I afsnittet "Nordjylland i dag" er afsnittet om byer udbygget.

Beskrivelsen af byernes rolle og byregionen er udbygget i Bilag 2 "Nordjylland i dag".

4 Infrastruktur - Et sammenhængende Nordjylland

Udsagn

Afsender: Borgerbevægelsen

Et godt eksempel er arbejdet med hærvejen i Nordjylland som en cykel- og vandrerute fra grænsen til Viborg (bilag 2, side 13). Arbejdet står imidlertid i skærende kontrast til at Regionen i strategien anfører at vil arbejde for en Hærvejsmotorvej. Borgerbevægelsen vil opfordre Regionen til at undlade at lade arbejdet for en Hærvejsmotorvej indgå en strategi for Regionens udvikling og vækst. Beslutningen om placering af en motorvej foregår efter helt andre regelsæt, end det regelsæt der gælder for REVUS. Der har endnu ikke været afholdt en idefase, der foreligger endnu ingen VVM-redegørelser eller andet vedr. en eventuel Hærvejsmotorvej. Det er ikke en opgave for Regionen i sin strategi at komme med politiske udmeldinger, der muligvis ikke har nogen gang på jord, og som samtidigt foregår på ulovhjemlet grundlag og en ulovhjemlet procedure. Teksten vedrørende hærvejsmotorvejen bør således udgå af REVUS. Det er en demokratisk upassende passus.

a. Vurdering

Region Nordjylland finder, at en eventuel fremtidig Hærvejsmotorvej med aflastning af E45 samlet set vil være til gavn for den regionale udvikling i Nordjylland.

Den fælles nordjyske mobilitetsstrategi "Mobilitet i Nordjylland - de regionale prioriteter" (bilag 6 til REVUS) har fungeret som indspil til REVUS og er også lagt til grund for formuleringer og prioriteringer.

Ansaret for VVM-redegørelse og en eventuel beslutning om en ny midtjysk motorvej ligger hos staten og Vejdirektoratet.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS

Udsagn

Afsender: Brønderslev kommune

- Indsatsområdet "Et sammenhængende Nordjylland" bør udbygges med fokus på og mål for sikring af generel sammenhæng på flest mulige områder
- Bredden i initiativerne, der nævnes til understøttelse af indsatsområ-derne bør overvejes,så indsatsen ikke bliver for smal.

a. Vurdering

Region Nordjylland deler ønsket om generel sammenhæng på flest mulig områder, men finder, at dette dækkes af, at REVUS i afsnittet "Vision for Nordjyllands vækst og udvikling" har et bærende princip, som hedder "sammenhæng og balance".

Regionsrådet ønsker at samarbejde bredt om en række initiativer, der kan fremme nordjysk vækst og udvikling. De nævnte initiativer i REVUS har høj prioritet, men der kan komme flere til i løbet af de næste fire år.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS

Udsagn

Afsender: Frederikshavn Kommune

Indsatsområdet "Et sammenhængende Nordjylland" bør udbygges med fokus på og mål for sikring af generel sammenhæng på flest mulige områder. Bredden i initiativerne, der nævnes til understøttelse af indsatsområderne bør overvejes, så indsatsen ikke bliver for smal.

a. Vurdering

Region Nordjylland deler ønsket om generel sammenhæng på flest mulig områder, men finder, at dette dækkes af, at REVUS i afsnittet "Vision for Nordjyllands vækst og udvikling" har et bærende princip, som hedder "sammenhæng og balance".

Regionsrådet ønsker at samarbejde bredt om en række initiativer, der kan fremme nordjysk vækst og udvikling. De nævnte initiativer i REVUS har høj prioritet, men der kan komme flere til i løbet af de næste fire år.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Himmerlands Udviklingsråd

Himmerlands Udviklingsråd:

Vedr. indsatsområdet bedre mobilitet er vi helt enige i, at der skal gøres en indsats for at sikre adgang til hurtige og stærke internet- og mobilforbindelser overalt i Nordjylland. Desuden vil vi på infrastrukturuområdet stærkt understrege behovet for nordjysk opbakning til Hærvejsmotorvejen.

Denne vil kunne supplere E45 motorvejen, hvor der kan imødeses stigende trængsel. Og den vil kunne bidrage til en tiltrængt forbedring af mobilitet og udviklingspotentiale for den vestlige del af den nordjyske region. I denne sammenhæng ønsker vi en konkret målsætning for Aggersund forbindelsen.

a. Vurdering

Den fælles nordjyske mobilitetsstrategi "Mobilitet i Nordjylland - de regionale prioriteter" (bilag 6 til REVUS) har fungeret som indspil til REVUS og er også lagt til grund for formuleringer og prioriteringer.

I initiativerne under indsatsområdet "Et sammenhængende Nordjylland" er det nævnt, at Regionsrådet støtter op om Jyllandskorridoren, herunder etablering af en Hærvejsmotorvej samt udbygning af god digital infrastruktur - fast og trådløs.

Skemaet "Strategiens effekter" rummer under "Et sammenhængende Nordjylland" effektmålet: De tre trafikakser Hanstholm-Skive-Herning, Thisted-Aalborg og Fjerritslev-Hobro udbygges i takt med trafikbehovet.

Aggersundbroen indgår som et vigtigt led i akse Fjerritslev-Hobro og er således dækket af effektmålene.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Hjørring Kommune

Hjørring kommune:

Indsatsområdet "Et sammenhængende Nordjylland" kan med fordel udbygges med fokus på og mål for sikring af generel sammenhæng på flest mulige områder.

Indsatsområdets hovedfokus er sammenhængende og stærke transportforbindelser. En god infrastruktur til godstransport, et velfungerende transporterhverv og effektiv opkobling til de øvrige nationale og transnationale transportkorridorer er vigtig for erhvervsudviklingen i Hjørring Kommune. Med Hirtshals som transportknudepunkt til Norden og Europa er gode transportforbindelser en forudsætning for fortsat vækst og udvikling i området. Derfor støttede Hjørring Kommune også allerede i 2011 op omkring en vestlig linjeføring etablering af den 3. Limfjordsforbindelse til afhjælpning af de flaskehalsproblemer, der svækker mobiliteten i regionen.

Vi anbefaler endvidere, at de prioriterede initiativer og tilhørende målsætninger konkretiseres yderligere. Som eksempel kan vi nævne initiativet omkring optimering af den udvidede regionale togdrift, hvor vi gerne ser en målsætning om reducere rejsetiden.

a. Vurdering

Region Nordjylland deler ønsket om generel sammenhæng på flest mulige områder, men finder, at dette dækkes af, at REVUS i afsnittet "Vision for Nordjyllands vækst og udvikling" har et bærende princip, som hedder "sammenhæng og balance".

Der arbejdes løbende med konkretisering af målsætningerne gennem bl.a. Kontaktudvalget og Business Region North Denmark.

b. Indstilling

Målsætning for kørselsomfang for togtrafik i Nordjylland konkretiseres i skemaet med strategiens effekter.

Udsagn

Afsender: Jammerbugt Kommune, Kommunalbestyrelsen

Kommunalbestyrelsen i Jammerbugt Kommune har den 24. juni 2015 behandlet den regionale vækst- og udviklingsstrategi, og vi har besluttet at fremsende følgende bemærkninger: REVUS beskriver overordnet de styrker og potentialer, som Nordjylland skal satse på i fremtiden. Det er glædeligt med en fælles samlende strategi, som både region og kommunerne i Nordjylland er enige om at omsætte til konkrete handlinger. Strategien er dog også på nogle punkter meget overordnet, og der savnes en mere nuanceret og præcis stillingtagen til initiativer, der bør prioriteres i Nordjylland. I forhold til indsatsområdet "et sammenhængende Nordjylland" er det meget vigtigt fortsat at have fokus på at binde Vest-Vendsyssel sammen med resten af regionen, og i den forbindelse tænke på andre løsninger end kollektiv trafik alene. Det er vigtigt, at forbindelsen i vest-østlig retning mellem Aalborg og Thisted opprioriteres. Set fra Jammerbugten er vi glade for de tilknyttede initiativer (på side 13). I forhold til målsætningerne på side 26 om et sammenhængende Nordjylland vil vi gerne kommentere på den kollektive trafik. I Vendsyssel og Han Herred er der en stor del af befolkningen som reelt ikke har direkte adgang til kollektiv trafik. Der er således også brug for initiativer målrettet eksempelvis privatbilismen. Vi vil kun i begrænset omfang drage nytte af de store investeringer i letbane syd for Limfjorden og togforbindelser i nord-sydlig retning. Vi ved også, at bosætning og erhvervslivets investeringer følger infrastrukturinvesteringerne, og det er allerede nu tydeligt, at der er store udfordringer med bosætning nord for Limfjorden, - det gælder eksempelvis også internt i Aalborg Kommune. Mobilitet og infrastruktur skal derfor have et meget stor fokus, og set fra Jammerbugt Kommunens synsvinkel, er det ét af de vigtigste elementer i strategien.

a. Vurdering

Region Nordjylland er enig i vigtigheden af mobilitet og infrastruktur og kvitterer for tilfredsheden med initiativerne under "Et sammenhængende Nordjylland"

Både en 3. Limfjordsforbindelse i en vestlig linjeføring via Egholm og forbedring af vejforbindelsen Thisted-Aalborg og Aggersundbroen er blandt de vigtigste nordjyske infrastrukturprioriteter og vil styrke sammenhængskraften i regionen - og være til gavn for den vestlige del.

Den fælles nordjyske mobilitetsstrategi "Mobilitet i Nordjylland - de regionale prioriteter" (bilag 6 til REVUS) har fungeret som indspil til REVUS og er også lagt til grund for formuleringer og prioriteringer. Region Nordjylland har ikke fundet det hensigtsmæssigt at foreslå yderligere tiltag for privatbilismen.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS

Udsagn

Afsender: Jørgen Kristiansen

Jørgen Kristiansen:

Dette drejer sig om Baneanlæg i Nordjylland og hører derfor til emnet "Infrastruktur".

Af kapacitetsmæssige og sikkerhedsmæssige årsager er der et påtrængende behov for at etablere en niveau-fri skæring mellem banen og Thistedvej/Vestergade, samt at anlægge dobbeltspor fra fjordlandingen på Nørresundby-siden til et stykke forbi Lindholm Station.

Begge foranstaltninger er nødvendige for at opnå en øget kapacitet for banedriften af flere grunde. Biltrafikken på Thistedvej vokser fortsat; der bliver øget passagerdrift på banen når Nordjyske Baner overtager den regionale togdrift; stikbanen til Aalborg Lufthavn medfører øget togdrift på strækningen; og der kan også forventes øget godsbanedrift fremover blandt andet i forbindelse med godsterminalen på Hirtshals Havn.

Dobbeltspor på strækningen nord for Lindholm Station vil endvidere kunne fungere som krydsningsstrækning.

Aftalen fra januar 2014 om Togfonden indeholder finansiering af nogle mindre forbedringer på strækningen Hobro-Aalborg, samt elektrificering af hele hovedbanenettet frem til Frederikshavn. Der er imidlertid ikke afsat midler til den ret udgiftskrævende forbedring af banestrækningen fra fjordlandingen i Nørresundby til et stykke nordpå, herunder niveaufri stikrydsning af sporene på Lindholm Station.

Jørgen Kristiansen, tidl. trafik- og regionalforsker ved AAU, institut for Planlægning

a. Vurdering

Høringssvaret peger på nødvendigheden af, at etablere en niveau-fri skæring mellem jernbanen og Thistedvej/Vestergade i Nørresundby, samt at anlægge dobbeltspor fra fjordlandingen på Nørresundby-siden til et stykke forbi Lindholm Station. Der er ikke planer om at afsætte afsat midler til dette i Togfonden.

Det forventes at der i forbindelse med etablering af stikbanen til Aalborg Lufthavn etableres dobbeltspor nord for Lindholm station.

Det overvejes endvidere for Togfondsmidler at forlænge med op til 2 km dobbeltspor nord for afgreningen til Lufthavnsbanen.

Den fælles nordjyske mobilitetsstrategi "Mobilitet i Nordjylland - de regionale prioriteter" (bilag 6 til REVUS) indeholder en hovedprioritet om forbedring af jernbanenettet fra Aarhus til Frederikshavn, men har ikke en detaljeringsgrad på dette niveau.

Den nordjyske mobilitetsstrategi har fungeret som indspil til REVUS og er også lagt til grund for formuleringer og prioriteringer. Region Nordjylland finder det vigtigt, at REVUS bliver inden for rammen af denne fælles mobilitetsstrategi og ikke går ind i specifikke ændringer.

Den konkrete idé gøres

tilgængeligt for politikere m.v. i en hvidbog og bemærkningerne er noteret til den fortsatte dialog med Aalborg Kommune, Transportministeriet, Banestyrelsen, DSB og Nordjyske Jernbaner.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: KKR Nordjylland

KKR: Nordjylland har på baggrund af drøftelse følgende bemærkninger.

Indsatsområdet "Et sammenhængende Nordjylland" bør udbygges med Fokus på og mål for sikring af generel sammenhæng på flest mulige område.

a. Vurdering

Region Nordjylland deler ønsket om generel sammenhæng på flest mulig områder, men finder, at dette dækkes af, at REVUS i afsnittet "Vision for Nordjyllands vækst og udvikling" har et bærende princip, som hedder "sammenhæng og balance".

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Michael Levisen Nielsen

Dansk Cyklist Forbund:

Kommentarer og forslag til "Mulighedernes Nordjylland. Regional Vækst- og Udviklingsstrategi 2015 – 2018" fra Dansk Cyklist Forbunds Afdeling i Aalborg

Dansk Cyklist Forbunds afdeling i Aalborg takker for muligheden for at kommentere forslaget til "Mulighedernes Nordjylland. Regional Vækst- og Udviklingsstrategi 2015 – 2018".

Vi foreslår, at Regionsrådet skriver cyklen mere tydeligt ind i Regionens målsætninger, da vi ser cyklen som et vigtigt element i Nordjyllands fremtid. Cyklistforbundet ønsker naturligvis ikke at afskaffe bilen som transportform, men vi mener, at Nordjylland som region må være med til at sikre, at bilen bliver brugt med langt mere sund fornuft og omtanke end tilfældet er i dag, bl.a. ved at investere i planer og løsninger, der fremmer cyklisme, kollektive transportformer og kombinationstransport.

Vil foreslår, at vi i Nordjylland satser på bæredygtig udvikling også på transportområdet – og hermed bør cyklen spille en vigtigere rolle i Nordjyllands fremtidsplaner og dermed bidrage til bæredygtighed og grønne løsninger til gavn for sundhed, klima og miljø.

Bæredygtighed og grøn omstilling indebærer faktisk også store samfundsøkonomiske fordele, bare på en anden måde end den overvejende privat-motoriserede tilgang.

Cyklens potentialer i Nordjylland

Cykling spiller i dag en betydelig rolle for nordjydernes mobilitet, sundhed, miljø og rekreative oplevelser. Men potentialet er langt større. Mange flere nordjyder kan få endnu mere glæde af cyklen i dagligdagen, til pendling og til rekreative formål.

Cykling og bæredygtig turisme i form af cykelturisme kan

a. Vurdering

Dansk Cyklist Forbund foreslår, at cyklen skrives mere tydeligt ind i Regionens målsætninger.

Det er relevante betragtninger, hvor det dog først og fremmest er kommunerne og staten som har muligheder i forhold til at skabe bedre cykelinfrastruktur. De regionale muligheder knytter sig især til ruter af rekreativ karakter.

Det fremgår af bilag 6 "Mobilitet i Nordjylland - de regionale prioriteter" at for borgerne betyder god mobilitet "at infrastrukturen, såvel i byerne som på landet, muliggør, at miljøvenlige transportalternativer som f.eks. cyklen kan anvendes, hvor det er mest optimalt.

b. Indstilling

Det er tilføjet i indsatsområdet "Et sammenhængende Nordjylland", at der er muligheder for at styrke og udvikle cyklismen.

Rekreative cykelruter er tilføjet i indsatsområdet "Et attraktivt Nordjylland".

være med til at begrænse udgifter på sundhedsområdet og støtte erhvervet, hvis man satser målrettet på at sikre de bedst mulige betingelser for cykling og cyklisme gennem den regionale planlægning.

Cyklistforbundet foreslår, at Regionen eksempelvis bidrager til at fremme cykling i Nordjylland gennem følgende initiativer:

- Bedre cykelinfrastruktur. Her kan regionen med fordel sammen med kommunerne udarbejde en strategi for et opdateret og sammenhængende cykelrutenet i hele regionen – samt med tilslutning til de andre regioners cykelrutenet og de nationale cykelruter.
- Bedre formidling. Region Nordjylland kan med fordel styrke formidlingen af det eksisterende cykelrutenet på tværs i regionen. Med bedre og bedre cykler, herunder elcykler, kan vi forvente at cykling over længere afstande end i dag vil blive almindelige, såvel som pendling, som rekreative ture og som led i cykelturismen. Elcykler har en typisk hastighed på ca. 25 km/t og de kan typisk holde til cykelture på ca. 50 km. Denne udvikling stiller krav om, at cyklisterne kan få et godt overblik over cykelmulighederne i regionen – såvel til pendling som til rekreativ cykling.
- Cyklen skal tænkes tæt sammen med kollektiv trafik, så cyklen kan tages med i tog, bus, nærbane, flexture og taxa. Hermed kan passagererne spare meget tid på rejsen til og fra den kollektive trafik og på strækningen fra station/stoppested til rejsens endemål. Bedre kombination og cykling og kollektiv trafik kan også styrke det samlede trafikudbud i yderområderne, f.eks. ved at flexstur og cykelmedtagning kan kombineres. I forvejen skal taxa-materiel, som ofte benyttes på flexiture, egnet til at medbringe mindst en cykel.
- Regionens egne arbejdspladser bør gøre det mere

attraktivt for medarbejderne at cykle til og fra arbejde samt til opgaver i forb. med arbejdet, f.eks. gennem gode cykelparkeringer, firmacykler, bade-omklædningsmuligheder m.v. Et nyt Supersygehus bør indrettes efter at det bliver attraktivt for medarbejdere og besøgende at cykle til og fra supersygehuset. Tilsvarende kan bedre cykelinfrastruktur få besøgende og ambulante patienter til at vælge cyklen – evt. i kombination med kollektiv trafik.

Vej- og broinvesteringer bekymrer

Cyklistforbundet er samtidig bekymret over at Regionen i oplægget til strategien for Region Nordjylland lægger op til massive milliardinvesteringer i nye trafik anlæg der med stor sandsynlighed vil skabe markant øget bilisme, mere forurening, flere uheld, mere pres på byernes vejnet, parkeringspladser m.v.

Her tænker vi bl.a. på følgende forslag nævnt i planen:

- Ny fast Limfjordsforbindelse
- Nye vejanlæg på strækningerne Thisted-Aalborg og Hanstholm-Skive-Herning
- Ny Hærvejsmortorvej og
- Fast forbindelse over Kattegat.

Disse nye infrastrukturelle investeringer til mange milliarder kr. vil harmonere meget dårligt med et signal om, at Regionen ønsker at satse på bæredygtig og grøn udvikling – også på trafikområdet. Endvidere vil milliarderne beslaglægge økonomisk råderum til langt mere bæredygtige investeringer i at reducere trafik, satse på bæredygtig trafik m.v.

Vælger Regionen alligevel at arbejde for disse store milliardinvesteringer i bilismen, så foreslår vi at Regionen trods alt sikrer at disse nye vejanlæg suppleres med

cykelruter og at der skabes god mulighed for at passere vejene til fods og på cykel, så nye vejanlæg ikke udgør yderligere en barriere for bæredygtig trafik, som det er tilfældet med de nuværende motorveje. Konkret bør en motorvej over Limfjorden forsyne smed cykelsti.

Trafikvækst er menneskeskabt – ikke en naturlov
Cyklistforbundet læser Regionens oplæg som om, at trafikvækst i oplægget nærmest er indskrevet som en naturlov. I Cyklistforbundet mener vi, at myndighederne bør arbejde for at begrænse trafikvæksten og vores mobilitetsbehov bl.a. gennem regional planlægning. De politiske fremtidsplaner bør bidrage til at reducere transportbehovet i stedet for at imødekomme trafikens (umættelige) behov for vækst og dermed nye milliardinvesteringer – investeringer, som kun vil skabe yderligere trafik, forurening, uheld, pladsmangel - og fornyede behov for yderligere investeringer.

Vi skal have skabt en bedre balance mellem motoriseret transport og det store potentiale af transport og anden aktivitet, der kunne klares bæredygtigt sundt, hvis vi som samfund og region tog egne målsætninger og visioner lidt mere alvorligt i planproces og dagligdag.

Klar til cykeldialog?

Cyklistforbundet indgår gerne i konkrete dialoger og arbejdsgrupper om, hvordan vi kan skabe rammerne for at Nordjylland og bliver en bæredygtig region – også på transportområdet.

Venlig hilsen

Cyklistforbundet, Aalborg-afdelingen.

Udsagn

Afsender: Rådet for Bæredygtig Trafik

RBT er meget tilfreds med den planlagte elektrificering af jernbanen til såvel Frederikshavn som Hirtshals. Vi ser gerne at også Skagensbanen elektrificeres som en del af et sammenhængende regionalt jernbanenet.

RBT ønsker at havnene sikres forbindelse til banenettet for at sikre en miljøvenlig godstransport, hvor store dele af lastbiltrafikken kan overføres til jernbanen.

RBT finder at ITS vil kunne afhjælpe mange trængselsproblemer på vejene, også til nytte for busdriften. Med de vedtagne udbygninger af jernbanenettet med Togfonden og Timemodellen, vil megen trafik fremover nemt kunne omlægges fra vej til bane, såvel gods som personer.

Der er således heller ikke det store behov for at udbygge vejforbindelserne i Jyllandskorridoren (E 45) ligesom en Hærvejsmotorvej er helt overflødig.

Alene Hærvejsmotorvejen som vil være miljøødelæggende for store dele af Jylland skønnes at ville koste 20 milliarder kr. Hvis dertil lægges den ekstra motorvejsforbindelse over Egholm, kommer alene disse 2 projekter op til en pris omkring de 27 milliarder, det samme som Togfonden koster til gavn og nytte for hele landet.

Havne:

RBT finder det vigtigt, at der er gode jernbanetilslutninger til havnene for at kunne overflytte godstransport fra vej til bane. Det gælder ikke bare for de eksisterende tilslutninger til Aalborg, Hirtshals og Skagen, men også en fastholdelse af jernbanetilslutning i Frederikshavn, og på sigt en jernbaneforbindelse til Hanstholm havn.

ITS

RBT finder, at et Trafikstyringssystem i Limfjordstunnelen vil kunne afhjælpe langt den største del af trængslen ved at justere hastigheden til den optimal i forhold til antallet af biler.

a. Vurdering

Region Nordjylland vurderer at udvikling af både bane- og vejinfrastrukturen er nødvendig for at sikre vækst og udvikling.

Konkrete projektideer, der er indkommet i høringsfasen gøres tilgængelige som inspiration for politikere med flere via en hvidbog.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Thisted Kommunalbestyrelse

Thisted Kommune:

I strategioplægget lægges der - helt forståeligt - vægt på det sammenhængende Nordjylland. I den forbindelse vil vi gerne opfordre til et fortsat fokus på, at alle indbyggere i Region Nordjylland tilbydes samme regionale TV-signal. Som situationen er i dag, er vi i regionens vestlige del fortsat omfattet af TV Midt-Vest, mens man i den øvrige del af regionen er omfattet af TV Nord. Det betyder fortsat en hel del for, hvordan borgerne orienterer sig om alt fra daglige nyheder til de mere overordnede regionale forhold. Et fælles blik for hvad der rører sig regionalt, kunne bidrage til en styrkelse af målet om et sammenhængende Nordjylland.

3. På det infrastrukturelle område har vi følgende bemærkninger: For det første ser vi gerne, at ordlyden om vejforbindelserne Hanstholm-Skive-Herning samt Thisted-Aalborg skærpes. I det nuværende oplæg tales der om "forbedring" af vejnettet, mens vi gerne ser, at der tales om en "reel udbygning". En reel udbygning af vejforbindelserne vil have afgørende betydning i forhold såvel en udvidelse af Hanstholm Havn som i forhold til det at skabe et stadig mere sammenhængende Nordjylland, hvor arbejdskraften fortsat vil finde det attraktivt at bevæge sig også i øst-vestgående retning. Dertil kommer at kun hovedvej 11 mellem Thisted og Aalborg er nævnt som indsatsområde i udviklingsstrategien. Vi ønsker tilføjet, at hele hovedvej 11, og dermed også strækningen mellem Thisted og Holstebro, indgår i prioriteringerne.

a. Vurdering

Region Nordjylland er enig i, at alle i Region Nordjylland bør tilbydes samme regionale TV-signal, TV2 Nord, da det vil styrke sammenhængskraften i regionen.

Den fælles nordjyske mobilitetsstrategi "Mobilitet i Nordjylland - de regionale prioriteter" (bilag 6 til REVUS) har fungeret som indspil til REVUS og er også lagt til grund for formuleringer og prioriteringer.

Region Nordjylland finder det vigtigt, at REVUS bliver inden for rammen af denne fælles mobilitetsstrategi og ikke går ind i specifikke ændringer eller tilføjelser.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS

Udsagn

Afsender: Thorkild Kjeldsen

Danmarks Naturfredningsforening: Et sammenhængende Nordjylland:

I dette afsnit er beskrevet en række initiativer, som vi lige vil give en kom-mentar. Vi mener, det er vigtigt af hensyn til klimaet, at få omstillet den kol-lektive trafik til vedvarende brændsler. I Regionen findes allerede mange erfaringer og stor viden omkring satsning på CO² reduktion og energirenovering i et fint samarbejde mellem kommuner, uddannelsesorganisationer og erhvervsliv. Den digitale satsning kan være med til at binde Regionen bedre sammen og gøre det muligt for videns- og produktionsarbejdspladser at fungere i hele Regionen.

Men der er beskrevet nogle prioriterede initiativer, som vi mener går imod et bæredygtigt samfund, der bygger på en omstilling til vedvarende energi og passe på naturværdierne.

Ved ønsket om forbedringer af vejforbindelser fra Thy er det vigtigt den placeres, så der ikke sker yderligere fragmentering af natur og landskab. Det gøres bedst ved at udvide bestående veje flest mulige steder.

Af samme grund ønsker DN ikke, at Regionen støtter op om en Jyllandskorri-dor. Den vil uanset placering fragmentere landskaber og ødelægge masser af natur i hele Jylland. Danmark er i forvejen fyldt med utroligt mange motorveje i forhold til landets størrelse.

a. Vurdering

REVUS rummer 3 indsatsområder og 5 bærende principper, der leder frem til en række initiativer. Der kan derfor være indbyredes modsætninger eller konflikter mellem konkrete initiativer. I forhold til valg af initiativer er det i afvejningen af fordele og ulempler blevet vurderet, at de foreslåede initiativer samlet set er de bedste for Nordjylland og for nordjyske vækst og udvikling. Fx kan etablering af en vejforbindelse være med til at skabe mobilitet og beskæftigelsesudvikling. Men samtidig kan det have visse miljømæssige konsekvenser, som kan begrænse attraktiviteten af et område.

Region Nordjylland finder, at en eventuel fremtidig Hærvejsmotorvej med aflastning af E45 samlet set vil være til gavn for den regionale udvikling i Nordjylland. Ansvar for VVM-redegørelse og en eventuel beslutning om en ny midtjysk motorvej ligger hos staten og Vejdirektoratet.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS

Udsagn

Afsender: Thy Erhvervsforum

Thy Erhvervsforum:

- Virksomhederne i Thisted Kommune er helt afhængige af infrastrukturelle udbygninger, så de store dele af vores erhvervsstruktur, som afhænger af bl.a. vejforholdende, såsom fiskeeksportørerne, fremstillingsvirksomhederne og den øvrige fødevareklynge, understøttes bedre. Derfor foreslår vi mere konkrete forslag til, hvordan udbygninger af vejnettet vil finde sted.
- Mobiliteten og pendlingen til og fra Thisted Kommune er ligeledes underlagt den nuværende infrastruktur, og denne skal udbygges med synlige forbedringer, såfremt Thisted Kommune fortsat skal tilbyde en indpendlings mulighed for regionens arbejdskraft. Op mod 1,5 timers transporttid hver vej mellem Aalborg og Thisted er ikke en langtidsholdbar løsning. Derfor skal der, udover konkrete udbygninger, ligeledes arbejdes med intelligente løsninger, såsom flow-regulerende lyskryds og 2+1 løsninger.
- Under de konkrete initiativer fremføres det, at man vil understøtte de nordjyske havnes udvikling. Dette bør konkretiseres således, at udviklingsplanerne for de nordjyske havne ses som understøttende for den maritime vækst i Nordjylland. Herunder som vækstmotorer for en lokalt forankret vækst, som, med udvidelsen af Hanstholm Havn, ligeledes vil bidrage til regionen som helhed.

a. Vurdering

Den fælles nordjyske mobilitetsstrategi "Mobilitet i Nordjylland - de regionale prioriteter" (bilag 6 til REVUS) har fungeret som indspil til REVUS og er også lagt til grund for formuleringer og prioriteringer. Region Nordjylland finder det vigtigt, at REVUS bliver inden for rammen af denne fælles mobilitetsstrategi og ikke går ind i specifikke ændringer.

De nordjyske havne spiller en stor rolle for nordjysk vækst og udvikling.

Regionen vil fortsætte den gode dialog med de nordjyske havne.

Region Nordjylland vurderer, at de nuværende formuleringer er dækkende.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Vesthimmerlands Kommune

Vesthimmerlands kommune

Strategien afsluttes med en række målbare effekter, hvor vi under det sammenhængende Nordjylland mangler en konkret målsætning vedr. Aggersundbroen, som er afgørende for infrastrukturen i Vesthimmerland.

a. Vurdering

Skemaet "Strategiens effekter" rummer under "Et sammenhængende Nordjylland" effektmålet: De tre trafikakser Hanstholm-Skive-Herning, Thisted-Aalborg og Fjerritslev-Hobro udbygges i takt med trafikbehovet.

Aggersundbroen indgår som et vigtigt led i akse Fjerritslev-Hobro og er således dækket af effektmålene.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS

Udsagn

Afsender: Aalborg Kommune

Aalborg Kommune kan tilslutte sig indsatsområdet "Et sammenhængende Nordjylland". Det er især vigtigt at sætte fokus på sammenhængene og koblingen mellem de forskellige transportformer, for dermed at skabe en "smart" mobilitet i fremtidens Nordjylland.

("Socialistisk Folkeparti kan generelt tilslutte sig høringssvaret, men kan ikke tilslutte sig en ukritisk anbefaling af punktet "Et sammenhængende Nordjylland", idet det under dette punkt som noget centralt indgår, at en 3. Limfjordsforbindelse skal gå over Egholm. SF ønsker ikke en motorvej over Egholm, men ønsker, at en alternativ placering, der via en tunnel ved Nordjyllandsværket og Aalborg Østhavn forbinder E39 og E45 med Aalborg Øst og Egnspanvej, undersøges nærmere." Radikale Venstre og Enhedslisten tilslutter sig Socialistisk Folkepartis bemærkning.)

a. Vurdering

Bemærkningerne er noteret.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

05 Kollektiv trafik - Et Sammenhængende Nordjylland

Udsagn

Afsender: Borgerbevægelsen

Borgerbevægelsen:

I Regionens bæredygtighedsstrategi (bilag 9) fremgår, der indgår som en del af REVUS, men REVUS synes ikke at indeholde nogen særlige indsatser vedr. kollektivtrafik, der inddrager yderområderne. Borgerbevægelsen opfordrer Regionen til at forholde sig til indsatser vedrørende udvikling af den kollektive trafik til gavn for yderområderne.

a. Vurdering

Regionen og de øvrige nordjyske aktører inden for den kollektive trafik arbejder løbende med udvikling af den kollektive trafik i yderområderne.

I bilag 6 "Mobilitet i Nordjylland - de regionale prioriteter 2015" hedder det eksempelvis, at "For borgerne betyder god mobilitet....at der er adgang til supplerende, behovstilpassede individuelle transporttilbud (flextrafik systemer), hvis man bor i landområderne og ikke har to biler." samt "at det fortsat er muligt at bo i yderområderne og tage en videregående uddannelse eller en efteruddannelse enten takket være fleksible transportmuligheder eller via digital mobilitet.

b. Indstilling

Effektmål for kollektiv trafik i yderområder tilføjes i skemaet om strategiens effekter.

Udsagn

Afsender: Nationalparkfond Thy

Bestyrelsen for Nationalparkfond Thy foreslår desuden, at Region Nordjyllands initiativ vedr. optimering af den udvidede regionale togdrift og af togtrafikken til og fra Nordjylland også gælder banestrækninger i Thy (og forbindelser videre mod syd), bl.a. med henblik på at styrke mulighederne for bæredygtig cykel- og vandreturisme, der kan kombineres med offentlig transport. Bestyrelsen finder anledning til at bemærke, at det også er af stor vigtighed for cykel- og vandreturisme, at der er gode forbindelser med bus, herunder større sikkerhed for muligheden at få en cykel med i bussen.

a. Vurdering

Den fælles nordjyske mobilitetsstrategi "Mobilitet i Nordjylland - de regionale prioriteter" (bilag 6 til REVUS) har fungeret som indspil til REVUS og er også lagt til grund for formuleringer og prioriteringer. Region Nordjylland finder det vigtigt, at REVUS bliver inden for rammen af denne fælles mobilitetsstrategi og ikke går ind i specifikke ændringer.

Det vurderes, at Thybanen er omfattet af strategiens mål om sammenhængskraft og attraktiv kollektiv trafik.

På Kontaktudvalgsmødet 26. juni var der generelt enighed om vigtigheden af at have blik for sammenhængskraften i forhold til togdriften for hele regionen, herunder bl.a. Thybanens kobling til resten af tognettet, som bør indtænkes næste gang mobilitetsstrategien skal revideres.

Region Nordjylland er enig i, at cyklen spiller en vigtig rolle fx kombineret med kollektiv trafik.

b. Indstilling

Det er tilføjet i indsatsområdet "Et sammenhængende Nordjylland", at der er muligheder for at styrke og udvikle cyklismen.

Rekreative cykelruter er tilføjet i indsatsområdet "Et attraktivt Nordjylland".

Udsagn

Afsender: Nordjyllands Trafikselskab

Nordjyllands Trafikselskab Vi har med stor interesse læst den regionale vækst og udviklingsstrategi og vil gerne kvittere for, at den Kollektiv trafik fremhæves under et af de tre centrale indsatsområder 'et sammenhængende Nordjylland'. NT arbejder med en ambitiøs strategi, hvor vi netop anser mobilitet som et bæredygtigt udviklingsværktøj til at skabe vækst i Nordjylland. Vi har et strategisk fokus på at skabe kollektive transporttilbud til mangfoldigheden, og vi vil i fremtiden arbejde for at etablere nye partnerskaber, der kan løfte den kollektive trafik til nye højder. Dette ser vi som i god overensstemmelse med regionens ambitiøse målsætninger om flere passagerer i den kollektive trafik (15% i 2020), øget kundetilfredshed (65% i 2020), nye partnerskaber i form af det fremtidige ansvar for den regionale togdrift, samt fokus på bæredygtighed og reduktion af CO2 emissioner fra de regionale ruter (-7% i 2020). Gode ambitiøse målsætninger som vi gerne bakker op om, og ser frem til at samarbejde omkring. Samtidigt ser vi den regionale vækst og udviklingsstrategi som værende i god tråd med de visioner for den kollektive trafik, der er udstukket i hhv. KL's vision 'Fælles ansvar på fælles udfordringer' og i Danske Regioners vision 'Alle ombord'. Når Region Nordjylland i 2017 overtager ansvaret for den regionale togdrift, bliver der endnu bedre muligheder for koordinering af den kollektive trafik, og det regionale hovednet vil blive væsentligt styrket. Derfor vil vi opfordre til, at der i fremtiden arbejdes på at sikre en velfungerende tilbringertrafik til hovednettet. Passagerne vil opleve en øget mobilitet når frekvensen på hovednettet forbedres, men effekten vil først blive optimal, hvis også tilbringertrafikken til og fra hovednettet opgraderes. Vi ser dette som en afgørende forudsætning for at skabe gunstige vilkår for passagervækst. Samtidigt vil et velfungerende tilbringernet bidrage til enkelthed,

a. Vurdering

Region Nordjylland kvitterer for Nordjyllands Trafikselskabs opbakning til målsætningerne i REVUS. Opfyldelse af målsætningen om 15% flere passagerer skal primært ske ved en optimering indenfor de eksisterende økonomiske rammer.

Region Nordjylland er enig i, at en velfungerende tilbringertrafik til hovednettet er af stor betydning.

Også cyklismen som tilbringertrafik til den kollektive trafik er af stor betydning. Det dog først og fremmest er kommunerne og staten som har muligheder i forhold til at skabe bedre cykelinfrastruktur.

b. Indstilling

Det er tilføjet i indsatsområdet "Et sammenhængende Nordjylland", at der er muligheder for at styrke og udvikle cyklismen.

sammenhæng og kvalitet i den kollektive trafik.

Udsagn

Afsender: Rådet for Bæredygtig Trafik

Rådet for Bæredygtig Trafik:

Kollektiv trafik

RBT er betænkelig ved at regionens overdragelse af mindre busruter til kommunerne evt. kan gå ud over en tilstrækkelig god betjening af landområderne. Vi anbefaler derfor, at der sættes fokus på dette.

Baner

RBT er som nævnt tilfreds med, at der kommer eldrift på banerne i Nordjylland, og ønsker at dette også kommer til at gælde Skagensbanen, således at det samlede jernbanenet i Nordjylland drives miljø- og klimavenligt. Også godsbanen til Aalborg havn bør elektrificeres af hensyn til en effektiv betjening.

RBT finder at hastighedsopgraderingerne af det statslige jernbanenet til Frederikshavn bør følges op af en tilsvarende opgradering af jernbanerne til Hirtshals og Skagen.

Jernbanen mellem Aalborg og Hjørring bør udbygges til dobbeltspor for at sikre en tilstrækkelig kapacitet til såvel den regionale togbetjening som en udbygget godstrafik.

RBT finder af den nye jernbane til lufthavnen også bør integreres i den regionale togbetjening. Evt. ved en udvidelse af denne til også at omfatte en linje mellem lufthav- nen og havnen via godsbanen med betjening af byområderne Gug, Gistrup og Nørre Tranders.

RBT finder som nævnt, at letbanen bør ses som en første etape af et net med linjer til bl.a. Nørre Sundby og videre mod Nørre Utrup.

RBT finder at en god kollektiv trafikbetjening af

a. Vurdering

Bemærkningerne er noteret.

De konkrete idéer gøres tilgængeligt for politikere m.v. i en hvidbog og bemærkningerne er noteret til den fortsatte dialog med de øvrige aktører.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

landområderne er af stor betydning for at fastholde bosætning og beskæftigelse i hele regionen.

RBT forventer at den planlagte udvidelse af den regionale togbetjening følges op med yderligere tiltag, herunder en forlængelse af betjeningen til Hobro og evt. Randers.

RBT har med tilfredshed noteret os, at der er valgt en kvalitetsløsning med etablering af en letbane i stedet for en discountløsning med busdrift. Vi foreslår, at der ses på eventuelle udvidelser af letbanen med nye etaper og forbindelser, f.eks. over Limfjorden til Nørre Sundby.

Udsagn

Afsender: Thisted Kommunalbestyrelse

For det andet ligger det os på sinde, at Thybanen specifikt nævnes som et vigtigt infrastrukturelt element, også i fremtidige udviklingsplaner. Banen har stor betydning, ikke mindst i forhold til at knytte Thy sammen med øvrige landsdele. Som situationen er i dag, har vi en bane, hvor hastigheden er begrænset - et forhold som mindsker attraktiviteten ved at benytte den kollektive trafik. Da vi er enige i udviklingsstrategiens fokus på at tilbyde attraktiv kollektiv trafik, finder vi det vigtigt, at netop Thybanen også indgår i fremtidige prioriteringer, når det drejer sig om den regionale togtrafik.

a. Vurdering

Den fælles nordjyske mobilitetsstrategi "Mobilitet i Nordjylland - de regionale prioriteter" (bilag 6 til REVUS) har fungeret som indspil til REVUS og er også lagt til grund for formuleringer og prioriteringer. Region Nordjylland finder det vigtigt, at REVUS bliver inden for rammen af denne fælles mobilitetsstrategi og ikke går ind i specifikke ændringer.

Det vurderes, at Thybanen er omfattet af strategiens mål om sammenhængskraft og attraktiv kollektiv trafik.

På Kontaktudvalgsmødet 26. juni var der generelt enighed om vigtigheden af at have blik for sammenhængskraften i forhold til togdriften for hele regionen, herunder bl.a. Thybanens kobling til resten af tognettet, som bør indtænkes næste gang mobilitetsstrategien skal revideres.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS

06 Digital infrastruktur - Et sammenhængende Nordjylland

Udsagn

Afsender: Frederikshavn Kommune

Byrådet lægger desuden særlig vægt på, at udmeldingen om den digitale infrastrukturens betydning forstærkes. Det bør tilføjes i strategien, at der skal sikres digital infrastruktur i alle områder gennem etablering af "forsyningspligt" både for internet- og mobildækning. Vel at mærke en dækning af så høj styrke og kvalitet, at det også dækker virksomheders behov.

a. Vurdering

Den fælles nordjyske mobilitetsstrategi "Mobilitet i Nordjylland - de regionale prioriteter" (bilag 6 til REVUS) har fungeret som indspil til REVUS og er også lagt til grund for formuleringer og prioriteringer.

Region Nordjylland finder det vigtigt, at REVUS bliver inden for rammen af denne fælles mobilitetsstrategi og ikke går ind i specifikke ændringer eller tilføjelser.

Der er igangsat et fælles initiativ inden for Business Region North Denmark (BRN), der skal forbedre bredbåndsforbindelsen i hele Nordjylland.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

07 Vilje til vækst - Et Nordjylland i vækst

Udsagn

Afsender: danmarks vækstråd

Danmarks Vækstråd har modtaget Vækstforum Nordjylland og Region Nordjyllands udkast til den regionale vækst- og udviklingsstrategi i høring.

Danmarks Vækstråd finder, at strategien sætter retningen for en ambitiøs og fokuseret indsats for udvikling af Region Nordjylland i de kommende fire år.

Rådet har tidligere fremsendt høringssvar om udkast til de erhvervs- og vækstrettede dele af strategien til Vækstforum Nordjylland. Efterfølgende har vækstforum fremsendt redegørelse for, hvilke af rådets anbefalinger til de erhvervs- og vækstrettede dele af den regionale vækst- og udviklingsstrategi, som vækstforum har valgt ikke at følge.

Denne redegørelse viser, at ud af de 12 direkte anbefalinger afgivet af Danmarks Vækstråd har Vækstforum valgt ikke at følge to anbefalinger:

1. At det genovervejes, hvorvidt der skal ske en større fokusering, fx ved færre udvalgte erhvervsklynger.
2. At der ikke på forhånd tages stilling til, hvilke aktører der skal varetage specifikke indsatser.

Endvidere er tre anbefalinger ikke fulgt i strategien, men vil alligevel blive adresseret, herunder fx i vækstforums kommende handlingsplan.

3. At der opereres med 2018-mål frem for 2020-mål for at kunne måle på målopfyldelse ved strategiens udløb i 2018.
4. At uddannelsesmålet udspecificeres.
5. At beskæftigelseseffekten fremgår som et tildelingskriterie.

Samlet set kan Danmarks Vækstråd således bakke op om

a. Vurdering

Regionsrådet kvitterer for Danmarks Vækstråds opbakning til den samlede strategi. At Vækstforum valgte ikke at følge 2 anbefalinger fra Danmark Vækstråd skyldes:

1. At Vækstforum finder, at indsatsen inden for de udvalgte erhvervsområder, som udgør ca. 1/3 af den private beskæftigelse i Nordjylland - kan betragtes som både fokuseret og evidensbaseret. Potentialet i de seks erhvervsklynger er beskrevet i strategien og baserer sig på analyser der viser, at på disse områder har Nordjylland særligt gode forudsætninger for vækst.

2. At Vækstforum ikke ønsker at udelukke nogen parter eller aktører i forbindelse med implementeringen af REVUS. Udgangspunktet for Vækstrådets anbefalingen er formentlig, at Vækstforums ønske om fortsat at indgå strategiske samarbejdsaftaler med udvalgte aktører bl.a. Aalborg Universitet og Væksthus Nordjylland. Dette ønske er baseret på de gode erfaringer og resultater, som er opnået i forrige periode. Dette udelukker ikke andre aktører.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

den fremlagte strategi.

Udsagn

Afsender: Frederikshavn Kommune

Frederikshavn Kommune:

De fokusområder, der fremgår under indsatsområdet "Et Nordjylland i vækst", falder fint i tråd med byrådets opfattelse af aktuelle og fremtidige udfordringer men også med igangværende tiltag til håndtering af udfordringerne. Det drejer sig bl.a. om udvikling af klyngeorganisationer, øget behov for kvalificeret arbejdskraft samt ønsket om at udvikle flere vækstiværksættere og -virksomheder.

a. Vurdering

Regionsrådet kvitterer for tilfredsheden med fokusområderne.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Himmerlands Udviklingsråd

Himmerlands Udviklingsråd er i det væsentlige meget enig i REVUS rapportens sammenfatning af de nordjyske udfordringer.

Vi ligeledes enige i, at ny vækst er et vigtigt indsatsområde for erhvervspolitikken i Nordjylland. I den forbindelse peger vi på, at der er mange muligheder for at skabe vækst i bestående virksomheder inden for alle brancher. Vi må ikke overse den nordjyske industri, som er grundlaget for en meget stor del af den nordjyske værdiskabelse og beskæftigelse. Desuden er der vækstpotentiale inden for både service og håndværksfagene, som også yder deres store bidrag til økonomi og beskæftigelse. Endelig bør vi i Nordjylland bakke om vore primære erhverv. Dels har disse store afledede effekter inden for andre brancher, dels er der uudnyttede vækstmuligheder under bedre rammebetingelser.

Hvad angår nye virksomheder er vi enige i ønsket om at skabe flere vækstvirksomheder. Derfor mener vi det er vigtigt at sikre en solid fødekanal gennem fortsat fokus på gode rådgivningstilbud til iværksættere inden for alle brancher.

a. Vurdering

Jf. svar til Danmarks Vækstråd har der i Vækstforum været fuld enighed om Vækstforums bidrag til de erhvervs- og vækstrettede dele af REVUS (Bilag 1).

Regionsrådet kan tilslutte sig Vækstforums bidrag til de erhvervs- og vækstrettede dele. Regionsrådet finder, at der er fundet en passende balance mellem den specifikke og den generelle indsats overfor virksomhederne samt en passende balance mellem større og mindre byer.

Udsagn

Afsender: Hjørring Kommune

Hjørring kommune:

Indsatsområdet "Et Nordjylland i vækst" og EVD-strategien er centreret omkring klynger, de stærke virksomheder og disses evne og vilje til at indgå i højvækstforløb. I Hjørring Kommune støtter vi naturligvis denne fokusering. Vi vil dog anbefale, at denne fokusering ikke bliver for entydig og snæver, således at det vækstpotentiale, der ligger i de traditionelle erhverv undervurderes og i værste fald overses. Ved at antage et bredere udgangspunkt i vækstkilder og kvalificering til vækst mener vi, at det vil være muligt at øge vækstpotentialet i regionens virksomheder betragteligt. Samtidig vil vi også udtrykke en bekymring for, at et for entydigt fokus på højvækstforløb vil koncentrere tildeling af støttemidler omkring de store byer på bekostning af sammenhængskraften i regionen og regionens yderområder.

a. Vurdering

Jf. svar til Danmarks Vækstråd har der i Vækstforum været fuld enighed om Vækstforums bidrag til de erhvervs- og vækstrettede dele af REVUS (Bilag 1).

Regionsrådet kan tilslutte sig Vækstforums bidrag til de erhvervs- og vækstrettede dele. Regionsrådet finder, at der er fundet en passende balance mellem den specifikke og den generelle indsats overfor virksomhederne samt en passende balance mellem større og mindre byer.

Udsagn

Afsender: Ingeniørforeningen

IDA Nordjylland:

Flere teknologivækstiværksættere:

- Styrke kapitalmulighederne til højteknologiske iværksættere – fx gennem Proof of concept midler og/eller GAP-funding. Det kan ske ved at oprette en regional pulje eller understøtte ansøgninger til Innovationsfondens nye "Innobooster"-pulje, hvor der er mulighed for proof of concept-midler. Men det er også centralt at styrke incubatormiljøerne – både de private og offentlige.

- De regionale væksthuse skal forpligtes til at gøre de mindre iværksættervirksomheder opmærksom på værdien af standarder og lave et strategisk samarbejde med Dansk Standard eller private rådgivere. Tilbuddene til de mindre produktionsvirksomheder skal have fokus på standarders betydning for deres produktion, certificeringer o.lign.

- Målret den kommunale og regionale erhvervsservice til højtuddannede iværksættere og teknologiiværksættere. Det kræver øget forenkling og en større fleksibilitet af tilbuddene og en fokusering på at styrke de højtuddannede iværksætteres tværfaglige kompetencer, forretningsplaner og globale mind set. Derudover skal adgangen til kvalificeret mentorer styrkes. I dag findes der i alt ca. 31 operatører inden for regional erhvervsfremme i Nordjylland.

Øget automatisering i de mindre virksomheder – nyt fokusområde under "Et Nordjylland i vækst"

- Styrke ordningen Regionale Innovationsagenter, så de kommer ud til endnu flere små nordtyske virksomheder – også med automatiseringsdagsorden.
- Etablere en særlig automatiseringsindsats, som skal

a. Vurdering

Bemærkningerne er noteret.

Konkrete projektideer, der er indkommet i høringsfasen gøres tilgængelige som inspiration for politikere med flere via en hvidbog.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

synliggøre mulighederne og fordelene ved øget brug af automatisering hos SMV'er og sikre, at flere virksomheder investerer i automatiseringsløsninger. Det har været succesfyldt i Region Syddanmark.

- Region Nordjylland har velrenommeret universiteter og en række Godkendte Teknologiske Serviceinstitutter – fx TI og FORCE - placeret i nærheden. Brobygningen mellem disse og de mindre virksomheder kan styrkes inden for automatisering.

Udsagn

Afsender: Aalborg Kommune

Aalborg Kommune kan tilslutte sig indsatsområdet "Et Nordjylland i vækst". Det er vigtigt at fokusere på grøn omstilling, smart byudvikling og bæredygtige samfundssystemer, herunder offentlig – privat samarbejde om bæredygtig udvikling i virksomhederne, byggebranchen, indkøb osv. i hele regionen.

a. Vurdering

Bemærkningerne er noteret.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

08 Kvalificeret arbejdskraft - Et Nordjylland i vækst

Udsagn

Afsender: Frederikshavn Kommune

I forhold til at tiltrække kvalificeret arbejdskraft i fremtiden er det vigtigt at være opmærksom på behovet og muligheden for at fastholde en decentral struktur indenfor erhvervsskolerne. Gerne en struktur, der understøtter en specialisering af erhvervsuddannelserne, så de matcher områdets erhvervsstruktur. Dette vil give de unge mulighed for lokalt at tage en uddannelse, der er relevant i forhold til de fremtidige jobmuligheder i området.

a. Vurdering

Region Nordjylland er enig i, at det er vigtigt at have uddannelser flere steder i regionen og anerkender, at dette er med til at styrke videns - og uddannelsesniveaue bredt i regionen. Vi har noteret os, at den nye regering har planer om en mere decentral uddannelsesstruktur.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Hjørring Kommune

Sikring af kvalificeret arbejdskraft er et højt prioriteret område i Hjørring Kommune. Vi ser derfor store muligheder i flere af de initiativer, der skitseres REVUS på dette felt. I vores plan- og udviklingsstrategi PLUS15 satser vi på et formaliseret samarbejde mellem kommune, uddannelsesinstitutioner og erhvervslivet. Vi skal turde uddanne med udgangspunkt i erhvervslivets efterspørgsel, så vi sikrer, at vi uddanner til konkrete jobmuligheder. Vi anbefaler, at denne tilgang også anvendes på regionalt niveau, særligt i forhold til at styrke søgningen til de erhvervsfaglige uddannelser, så disse igen kan tiltrække de ressourcestærke unge.

a. Vurdering

Region Nordjylland er bekendt med PLUS15 og et formaliseret samarbejde.

Region Nordjylland har særligt fokus på de erhvervsfaglige uddannelser og manglen på faglærte. Dette sker ud fra anbefalinger fra hhv. kompetencekortlægningen FremKom 3 og forespørgsler hos de nordjyske virksomheder.

Derudover har Uddannelsespuljen (Regionsrådets midler) fokus på styrket vejledning til netop de erhvervsfaglige uddannelser samt kompetenceudvikling af både grundskolelærere og UU vejledere.

Regionen har gennem sin høringsrolle i forbindelse med det nye landsdækkende eud-udbud, stort fokus på at sikre, at vi uddanner til job og ikke til ledighed.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS

Udsagn

Afsender: Ingeniørforeningen

IDA Nordjylland:

Flere ingeniører og cand. scienter uden for Aalborg:

- Sætte fokus på muligheder og barrierer for at de mindre virksomheder kan dele en højtuddannet - fx gennem at etablere en forsøgsordning for et fælles vækstsekretariat af højtuddannede (Se bilag 1 for uddybning).
- Bakke op omkring en vækstpilotordning, hvor de mindre virksomheder kan få løntilskud til ansættelse af en højtuddannet.
- Kommuner kan have bosætningskonsulenter, der understøtter indsatsen for at få højtuddannede til at bosætte sig i ydreområderne af regionen og etablere bofællesskaber for højtuddannede, da det kan få højtuddannede til at bosætte sig i ydreområder af regionen.
- Etablere flere internationale skoler for at tiltrække højtuddannede fra udlandet.
- Styrke antallet af studenterprojekter fra relevante universiteter i de mindre virksomheder uden for storbyerne
- Støtte akademikerkampagner og arrangere mødepladser/jobevents mellem SMVer og højtuddannede.

a. Vurdering

Bemærkningerne er noteret.

Konkrete projektideer, der er indkommet i høringsfasen gøres tilgængelige som inspiration for politikere med flere via en hvidbog.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS

Udsagn

Afsender: Thisted Kommunalbestyrelse

Thisted Kommune:

Vi ser gerne en mere konkret formulering i forhold til det at sikre videns- og uddannelsesniveauet i alle dele af Nordjylland. Som det også blev drøftet ved høringsmødet i Thi sted, den 18. maj 2015, kunne en endnu tættere kobling mellem Aalborg Universitet og regionens yderkommuner bidrage til en markant styrkelse af videns- og uddannelsesniveauet i vore kommuner. En model herfor kunne være, at dele af udvalgte studier/semestre/forskningsindsatser placeres i yderkommunerne. Her tænker vi særligt på uddannelses- og forskningselementer, der kunne understøtte de markante styrkepositioner, som i forvejen kendetegner de enkelte kommuner. I vores eget tilfælde kunne det dreje sig om uddannelses- og forskningselementer, der relaterer til vedvarende energi, herunder udvikling og test af nye teknologier. Eller det kunne dreje sig om aktiviteter, der relaterer til for eksempel biologi og andre naturfaglige retninger, med reference til den stigende biologiske interesse for Nationalpark Thy. Med en sådan tilgang vil mulighederne styrkes for, at Aalborg Universitet knyttes stærkere til yderkommunerne, at flere unge fatter interesse for de videregående uddannelser samt at erhvervslivet kobles tættere til uddannelses- og forskningsmiljøerne. Ved at følge dette spor kan vi udvikle vore kompetencer på eksisterende styrkepositioner, ligesom det vil kunne øge tiltrækningskraften i forhold til unge.

a. Vurdering

Region Nordjylland er enig i, at det er vigtigt at have videregående uddannelser flere steder i regionen og anerkender, at dette er med til at styrke videns- og uddannelsesniveauet bredt i regionen. Den Regionale Vækst- og Udviklingsstrategi er først og fremmest en visionsplan. Selve gennemførelsen af planen sker i høj grad hos - og i samarbejde med - andre partnere. Region Nordjylland opfordrer derfor Thisted Kommune til at gå i dialog med Aalborg Universitet omkring mulige samarbejdsområder, og har noteret os, at den nye regering har planer om en mere decentral uddannelsesstruktur.

Konkrete projektideer, der er indkommet i høringsfasen gøres tilgængelige som inspiration for politikere med flere via en hvidbog.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Thy Erhvervsforum

Her bør det nævnes, at man ønsker, at uddannelses tilbud på alle niveauer (ungdomsuddannelser, KVVU, og evt. andre voksenuddannelser på videregående niveau) tilbydes i hvert arbejdsopland. Sidstnævnte gennem relevante master og overbygningsuddannelser. Evt. gennem fjernundervisning, såsom Maskinmesteruddannelsen. Dette giver mulighed for, at unge mennesker kan videreuddanne sig i deres lokalområde med relevans for den lokale erhvervsstruktur.

- Der bør arbejdes med udviklingen af flere forløb, der integrerer udenlandsk arbejdskraft som en ressource for den lokale udvikling. Hertil tænkes forsøg med organisationer, som kan formidle relevante kontakter, såsom AIESEC, Work In Denmark etc.

a. Vurdering

Region Nordjylland er enig i, at det er vigtigt at have videregående uddannelser flere steder i regionen og anerkender, at dette er med til at styrke videns- og uddannelsesniveauet bredt i regionen.

Konkrete projektideer, der er indkommet i høringsfasen gøres tilgængelige som inspiration for politikere med flere via en hvidbog.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: University College Nordjylland

University College Nordjylland (UCN) har fulgt arbejdet med Region Nordjyllands strategi og læst 'Mulighedernes Nordjylland' med stor interesse. UCN vil gerne sige tak for en spændende og visionær strategi for den regionale udvikling i Nordjylland frem mod 2018, som UCN gerne vil bidrage til at realisere.

UCN vil også gerne kvittere for Regionens invitation til at deltage i de offentlige høringsmøder vedr. REVUS i Nordjylland. UCN har deltaget på høringsmøderne i Hjørring og Rebild og bifalder den involvering og dialog om Vækst- og Udviklings- strategien, som høringsmøderne har givet mulighed for.

UCN har et konkret ønske om, at de videregående uddannelsesinstitutioner i Nordjylland omtales samlet i strategien, så de adresseres som 'de videregående uddannelsesinstitutioner' fremfor at enkelte uddannelsesinstitutioner fremhæves (Eksempelvis på side 7 i REVUS, hvor man under afsnittet 'Uddannelse' konkret bør ændre Aalborg Universitet til: De videregående uddannelsesinstitutioner).

UCN vurderer at de studerende på de videregående uddannelser med fordel kunne skrives ind i strategien, som vigtige vækstdrivere for den regionale udvikling i forhold til innovation, udvikling og vækst. De studerende bidrager således til regionens arbejde med at gøre Nordjylland til et attraktivt sted at bosætte sig gennem deres engagement, initiativer og konkrete bidrag indenfor eksempelvis oplevelsesøkonomi og innovationsprojekter, hvilket bør nævnes og anerkendes.

I REVUS er der fokus på et stærkt samarbejde på tværs i Nordjylland, hvilket UCN ønsker at bidrage til, eksempelvis gennem et styrket samarbejde med Aalborg Universitet omkring forskningsprojekter og videnproduktion.

Herudover bidrager UCN sammen med de øvrige uddannelsesinstitutioner i Nordjylland til at realisere

a. Vurdering

Region Nordjylland kvitterer for tilfredsheden med samarbejdet.

Region Nordjylland er enig i, at hvor der ikke skrives specifik om universitet, bør der skrives om de videregående uddannelsesinstitutioner og ikke kun universitet.

Region Nordjylland er enig i, at de studerende fungerer som en vigtig vækstdriver (menneskelige ressourcer). Det fremgår af bilag 1

(Vækstforums strategi for de vækst- og erhvervsrettede dele) at 4 vækstdrivere ifølge OECD har stor betydning. Region Nordjylland har siden opdateret vækstkilderne, der således består af innovation, menneskelige ressourcer, iværksætteri og globalisering.

Ift det konkrete ønske på side 7 er der tale om et afsnit med skrevet i fællesskab med alle nordjyske kommuner som også inkluderer afsnittet i deres planstrategier. Vi kan derfor ikke ændre i afsnittet.

Ift side 23 "Virksomheder, som samarbejder med universitetet, er mere innovative end virksomheder, der ikke gør" er det en reference til en konkret analyse: "Aalborg Universitets bidrag til udvikling i Nordjylland" Analysen og anbefalingerne er udarbejdet af Aalborg Universitet i samarbejde med Region Nordjylland. Juni 2014. Vi vurderer, at det gælder videregående uddannelsere

målsætningen om gennemførsel af det dobbelte kompetenceløft, hvor f.eks. faglærte har mulighed for at videreuddannes til videregående niveau gennem akademiuddannelse.

som helhed og vil her rette formuleringen.

b. Indstilling

Virksomheder, som samarbejder med universitetet, er mere innovative end virksomheder, der ikke gør" er ændret til "Virksomheder, der samarbejder med videregående uddannelsesinstitutioner..."

09 Erhvervsklynger - Et Nordjylland i vækst

Udsagn

Afsender: Rebild Kommune

Rebild kommune:

I den sammenhæng ønsker byrådet dog – i forhold til strategien, at der særligt i forhold til "det sammenhængende Nordjylland" også er fokus på andre sammenhængskræfter, ligesom indsatsområderne generelt ikke må blive for snævre. Det er eksempelvis af stor vigtighed, at vækst- og udviklingsstrategien gør det muligt at gennemføre nye initiativer, der kan understøtte bl.a. fremstillingssektoren og bygge- og anlægssektoren i Nordjylland, herunder ikke blot gennem de allerede definerede klyngesatsninger. De 2 sektorer er, som det også fremgår af strategien, vigtige for væksten og jobskabelsen, hvorfor det rummer erhvervsmæssige potentialer at udvikle på disse.

a. Vurdering

Region Nordjylland deler ønsket om generel sammenhæng på flest mulig områder, men finder, at dette dækkes af, at REVUS i afsnittet "Vision for Nordjyllands vækst og udvikling" har et bærende princip, som hedder "sammenhæng og balance".

Jf. svar til Danmarks Vækstråd har der i Vækstforum været fuld enighed om Vækstforums bidrag til de erhvervs- og vækstrettede dele af REVUS (Bilag 1).

Regionsrådet kan tilslutte sig Vækstforums bidrag til de erhvervs- og vækstrettede dele. Regionsrådet finder, at der er fundet en passende balance mellem den specifikke og den generelle indsats overfor virksomhederne samt en passende balance mellem større og mindre byer.

Mere energieffektivt byggeri har en fremtrædende plads i Vækstforum erhvervs- og vækstrettede strategi (Bilag 1 til REVUS), i afsnit om "grøn region". Byggeklyngen støttes fortsat som en klyngesatsning i tæt samarbejde med energiklyngen.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS

Udsagn

Afsender: Thy Erhvervsforum

Thy Erhvervsforum:

Regionalt støttede klyngeinitiativer bør som opdrag tilsigtes en funktion som erhvervsfremmeaktør, så de bliver tematisk forretningsudviklende for de specifikke brancher (jf. MARCOD, Nordjysk Fødevareerhverv etc.).

a. Vurdering

Bemærkningen er noteret og vil indgå i det videre arbejde med realisering af REVUS.

Vækstforum støtter i 2015-2018 klyngeinitiativerne med regionale udviklingsmidler, hvilket betyder, at klyngerne opererer som erhvervsfremmeaktører inden for rammerne i loven om erhvervsfremme.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

10 Grøn Region - Et attraktivt Nordjylland

Udsagn

Afsender: Frederikshavn Kommune

Frederikshavn Kommune:

De stedbundne natur- og kulturkvaliteter, som nævnes i strategien, har stor betydning for udvikling af bl.a. turismen i Frederikshavn Kommune. Med helårsbyer som Skagen, Frederikshavn og Sæby som væsentlige turistmagneter rummer turismen et stort potentiale for vækst inden for helårsturisme. Et potentiale, som dog forudsætter tilstrækkelig og kvalificeret arbejdskraft for at kunne realiseres, hvilket er en særlig udfordring.

Det er derfor vigtigt, at Region Nordjylland fortsat bidrager til håndtering af denne udfordring og vil understøtte kommunens og turisterhvervets igangværende indsats på området.

Indsatsområdet "Et attraktivt Nordjylland" omhandler desuden behovet for et rent miljø og mulighederne for at skabe yderligere vækst indenfor energiområdet

Det kan undre, at emnet energi ikke i stedet indgår tydeligere i "Et Nordjylland i Vækst", da det efter byrådets opfattelse bidrager mere til viden, innovation og økonomisk og beskæftigelsesmæssig vækst end som parameter, der gør Nordjylland attraktiv.

a. Vurdering

Regionsrådet er enig i potentialet inden for "Et attraktivt Nordjylland" og energis betydning for innovation og vækst.

Energi og miljø er omtalt i "Et attraktivt Nordjylland", men energi er også et af de 6 stærke erhvervsområder, der prioriteres i "Et Nordjylland i vækst".

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Jørgen Kristiansen

Jørgen Kristiansen:

Indspil til REVUS om kystsikring

I forbindelse med emnerne "Turisme og oplevelse" og "Nordjyllands Yderområder" savnes der en samlet vision for kystbeskyttelse af Nordjyllands vestkyst fra Thyborøn til Skagen, samt en koordineret strategi for, hvordan denne vision kan fremmes. Kystbeskyttelsen har også tilknytning til emnet "Infrastruktur", fordi den bør ses i sammenhæng med de store nordjyske havneanlæg i Hanstholm, Hirtshals og Skagen, ligesom den er en forudsætning for den fortsatte langsigtede bevarelse af kystnære bysamfund som eksempelvis Løkken, Nørre Lyngby og Lønstrup.

Der er behov for nogle generelle målsætninger og retningslinjer for en sådan strategi, herunder at konkrete foranstaltninger skal indpasses i koordinerede løsninger for hele kyststrækninger. Isolerede foranstaltninger, fx Løkken Mole og hofdeanlæg ved Skallerup Klit, medfører øget kysterosion på tilgrænsende strækninger. Og udvidelsen af Hirtshals Havn påvirker kyststrækningen øst herfor.

Situationen er også, at mange forskelle interesse parter blander sig aktivt i kystpolitikken men med vidt forskellige og ofte direkte modstridende dagsordener. Fx ønsker Danmarks Naturfredningsforening, at kystnedbrydningen skal have lov at foregå uhindret på delstrækninger som Lønstrup Klint mellem Løkken og Lønstrup, mens berørte sommerhusejere naturligt nok ønsker at kystsikre ud for deres grunde. Kystdirektoratets linje er i bedste fald uklar, eller de modsætter sig at overveje andre løsninger end sandfodring, hvilket forekommer urealistisk. Og så er der stor forvirring om, hvem der skal, kan eller må finansiere

a. Vurdering

Høringssvaret gør opmærksom på, at der ikke er nogen samlet vision for kystbeskyttelse af Nordjyllands vestkyst fra Thyborøn til Skagen, samt en koordineret strategi for, hvordan denne vision kan fremmes.

REVUS er en strategi for hele regionen. På fx infrastrukturuområdet findes et nordjysk samarbejde, hvor Region og samtlige kommuner er enige om en fælles mobilitetsstrategi og denne fungerer som bilag for REVUS og danner baggrund for formuleringer og initiativer i REVUS. Noget lignende findes ikke omkring udfordringerne inden for kystsikring - og kystsikring inkluderes ligeledes ikke i infrastruktur.

Konkrete projektideer, der er indkommet i høringsfasen gøres tilgængelige som inspiration for politikere med flere via en hvidbog.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

kystsikringen.

Udsagn

Afsender: Nationalparkfond Thy

Nationalparkfond Thys bestyrelse bidrager gerne til et stærkt samarbejde om Nordjylland – også i en international sammenhæng. Nationalpark Thy er både en unik og særdeles stedbunden kvalitet, der bidrager til et attraktivt og grønt Nordjylland.

Nationalparkfond Thy kan således bakke op om strategien om en bæredygtig vækst (miljømæssigt, socialt og økonomisk), bedre sammenhæng, nytænkning samt åbenhed og samarbejde.

Nationalparkfondens bestyrelse er enige i, at Nordjylland har meget at byde på, og at der skal satses på at styrke kvaliteten, og fremme formidlingen og adgangen til den nordjyske natur og kultur. Bestyrelsen foreslår dog, at fokus på den helt særlige nordjyske natur fremgår tydeligere af strategien, således at "regionens attraktioner spænder lige fra oplevelser ved stranden, over musikfestivaler til byer med oplevelser eller landdistrikter med ro for sjælen" udbygges til også at omfatte enestående naturoplevelser i en vild og uspoleret natur (som fx i Nationalpark Thy).

a. Vurdering

Adgang til natur og kultur er beskrevet i indsatsområdet Det attraktive Nordjylland. Natur er et gennemgående tema i afsnittet og er fremhævet som en af styrkerne i Region Nordjylland, både for erhverv, turisme og bosætning, det vurderes, at Nationalpark Thy er indbefattet af henvisningerne om natur heri.

b. Indstilling

Sætningen på side 20 ændres til: "...regionens attraktioner spænder lige fra naturoplevelser over rekreative cykelruter og musikfestivaler til byer med oplevelser eller landdistrikter med ro for sjælen."

Udsagn

Afsender: Netværk for Bæredygtig Erhvervsudvikling
Nordjylland

Udfoldning af det bærende princip i REVUS omkring
bæredygtig vækst

Efter at have læst oplægget til "Mulighedernes
Nordjylland" – REVUS (2015-2018) er det glædeligt, at et
af de bærende principper er – "Bæredygtig Vækst".

De nærmere beskrivelser af indsatsområderne i oplægget
og de fremhævede initiativer adresserer dog kun i
begrænset omfang – bæredygtighed og de muligheder,
som knytter sig hertil. Enkelte steder er brugt ordet
"grønne" – og som med fordel kunne præciseres og evt.
erstattes af ordet bæredygtige – som er et bredere begreb,
og rummer både miljø, økonomi og sociale forhold (fx i
indsatsområde – et attraktivt Nordjylland).

Det anbefales, at det bærende princip omkring
bæredygtighed foldes mere ud og integreres i de
beskrivelser og i særdeleshed i initiativerne.

Udover at det vil tydeliggøre den bæredygtige
vækstindsats i Nordjylland, så vil det også passe sammen
med en fælles erhvervsfremmeindsats med fx Region
Midt, som i deres nye REVUS tydeligt har beskrevet et
fokus på bæredygtig ressourceanvendelse og bæredygtig
omstilling i regionen. Det anbefales at køre et tydeligt
parløb omkring indsatsen for at understøtte
virksomhederne, herunder de virksomheder som agerer i
en international sammenhæng, hvor fx CSR ofte er en
konkurrenceparameter / forudsætning for afsætning af
produkter.

Nordjyllands andel af de mulige økonomiske gevinster i
klima og ressourcefokus

a. Vurdering

Region Nordjylland og det
nordjyske Vækstforum har et
godt samarbejde med Region
Midtjylland og det midtjyske
Vækstforum. Bl.a. med
mulighed for at virksomheder
kan deltage i aktiviteter i
naboregionen.

Bæredygtig vækst er et af de
tværgående principper i
REVUS og implementeres i de
3 indsatsområder.

Konkrete projektideer, der er
indkommet i høringsfasen
gøres tilgængelige som
inspiration for politikere med
flere via en hvidbog.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til
ændringer i REVUS.

Opgørelser viser, at der er et betydeligt økonomisk potentiale for erhvervslivet ved at satse på ressourceoptimering og cirkulær økonomi. Det er både en national opgørelse, fx fra Erhvervsstyrelsen, men også en europæisk opgørelse. Hertil kommer, at Aalborg Universitet har betydelige kompetencer på området, som bl.a. bringes i anvendelse i samarbejde med virksomhederne i regi af Netværk for Bæredygtig Erhvervsudvikling. Ressourceoptimering og cirkulær økonomi dækker over en række muligheder både i forhold til bæredygtig optimeret produktion, industri symbioser og fx nye forretningsmodeller og produkter. REVUS bør tydeligt understøtte, at det nordjyske erhvervsliv kan realisere de økonomiske gevinster, der findes ved at have fokus på ressourceoptimering.

Øget fokus på at Region Nordjylland bidrager til at understøtte grøn omstilling

Netværk for Bæredygtig Erhvervsudvikling er et nordjysk netværk, p.t. med 3 kommuner og 80 virksomheder, og med en ambition om at blive et regionalt dækkende netværk. På nuværende tidspunkt har netværket anmodet Region Nordjylland om også at indtræde i netværket. Netværket arbejder for, at bæredygtighed kan blive en markant konkurrenceparameter for nordjyske virksomheder samt en niche for virksomheder inden for nogle brancher – fx DGNB indenfor byggeri. Fokus er, i samarbejde med virksomhederne at lave projekter inden for ressourceoptimering og genan-vendelse, CSR, B2B og nye forretningsmodeller fx baseret på cirkulær økonomi og leverandør / kundesamarbejde. Endelig er der et særligt fokus på, at offentligt-privat partnerskab, herunder offentlige grønne indkøb, kan bidrage til grøn omstilling og innovation hos virksomhederne.

Netværk for Bæredygtig Erhvervsudvikling anbefaler, at REVUS eksplicit tilføjer en ny satsning på grøn omstilling, som en driver for nytænkning og innovation, øget konkurrencekraft, fastholdelse af akademikere og potentielt nye iværksættervirksomheder.

Det vil bidrage til at ruste virksomhederne til fremover at agere i et marked med stigende råvarepriser, og til at fastholde og sikre arbejdspladser ved at oparbejde denne niche indenfor klima- og ressourcedagsordenen. Endelig vil fokus på bæredygtighed medvirke til at understøtte et offentligt-privat samarbejde med fx nye udbudsformer, leasings- og serviceydelser. Derfor er det afgørende, at bæredygtig vækst også tydeliggør:

- Cirkulær økonomi og innovation – erhvervsfremme ved udnyttelse af nordjyske kompetencer til at være med i front på en ny trend (Indsatsområde: Et Nordjylland i vækst)
- Grøn industri symbiose – affald som ressource med et øget samarbejde mellem virksomheder omkring ressourceforebyggelse, gen-brug/genanvendelse og symbioser) (Indsatsområde: Et Nordjylland i vækst)
- Bæredygtigt byggeri bl.a. via offentligt- privat partnerskab, DGNB byggeri – herunder energieffektive byggerier m.v.
- Branding af Nordjylland, som en region med en tydelig satsning på grøn omstilling fx via grønne teknologier, klimavenlig energiproduktion og transportløsninger og fx bæredygtig aktiv turisme – som en ny niche i Nordjylland (Indsatsområde: Et attraktivt Nordjylland)
- Grønne og bæredygtige indkøb – som en driver for denne grønne omstilling i Nordjylland, baseret på

helhedstænkning og totaløkonomi (Ind-satsområde: Et Nordjylland i vækst)

Udsagn

Afsender: Thorkild Kjeldsen

Danmarks Naturfredningsforening:

Indsatsområde: Et attraktivt Nordjylland.

DN er enige med Regionen i, at der skal lægges vægt på de stedbundne værdier. Vi skal passe på den nordjyske natur og kultur, når vi f.eks. skal udvikle turismen.

Regionen skal medvirke til at sikre, at kysterne ikke plastres til med nye turismeanlæg, som man kender det i andre lande. Den frie offentlige adgang til og langs vore kyster er et unikt folkeligt gode, som også turisterne i vor region sætter pris på og i høj grad kommer for at nyde. Det viser flere undersøgelser.

De beskrevne initiativer i dette afsnit, mener vi i DN viser vej til en bæredygtig grøn satsning til gavn for klimaet og med store udviklingspotentialer for arbejdspladser.

Regionens strategi skal også være at sætte retningen for kommunernes samarbejde om bæredygtighed, energibesparelse, sikring af grundvand, økologisk forbrug og produktion. Kommunerne skal arbejde sammen og ikke konkurrere om bosætning, erhvervslokalisering m.v. Ellers vil konkurrencen let blive til skade for en bæredygtig satsning med ødelæggelse af naturområder til følge og uden focus på de stedbundne værdier i Regionen.

a. Vurdering

I REVUS er der lagt fokus på lokal identitet og stedkvaliteter, samt samarbejde mellem de nordjyske kommuner og andre regioner. I REVUS er der ligeledes fokus på, at Nordjylland skal være en tiltrækkende, grøn og ren region. Både stat, region og kommuner har en vigtig rolle i forbindelse med at bevare naturområder og sikring af grundvand, hvorfor der er lagt op til et samarbejde her imellem.

Region Nordjylland er enig i, at de nordjyske kyster er af stor betydning for turistpotentialitet i Nordjylland. Regionen har ingen myndighed over den fysiske planlægning langs kysterne.

Region Nordjylland deltager i Aalborg Universitets projekt "Stedskvalitet, Erhvervspotentialer og Vækst), hvor også de nordjyske kommuner (Business Region North Denmark) og Vækstforum står bag.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Thy Erhvervsforum

Det tilsigtes, at man skaber større synergi mellem erhvervsudvikling, oplevelsesøkonomi og stedskvaliteterne i det enkelte kommuner. Således bør vidensinstitutionerne Aalborg Universitet og UCN tildeles en opgaver med at skabe metodegrundlag og business cases omkring områdernes potentialer for udvikling og vækst indenfor bosætning, turisme- og erhvervsudvikling.

a. Vurdering

Kapitlet "Et attraktivt Nordjylland" indeholder initiativer omkring styrkelse af Region Nordjylland som en attraktiv region for borgere, besøgende og erhvervsliv. Ligeledes er samarbejdet imellem andre aktører, både internt i regionen og ud af regionen fremhævet, som en mulighed for at udnytte regionens udviklingsmuligheder maksimalt. I øvrigt er emnet dækket ind af det igangværende Vækstforum-projekt ledet af Aalborg Universitet "Stedskvalitet, Erhvervspotentialer og Vækst".

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Aalborg Kommune

- Aalborg Kommune kan tilslutte sig afsnittets ordlyd, men savner generelt, at de nordjyske byers tiltrækningskraft indgår i beskrivelsen af det attraktive Nordjylland, herunder også Aalborg bys særlige potentialer i udviklingen af det attraktive Nordjylland.
- Afsnittet rummer overvejelser om energi og CO₂-reduktion, og i den forbindelse savner Aalborg Kommune et initiativ om branding af Nordjylland som en international førende Energi-, Klima- og Miljøregionregion baseret på eksempelvis Aalborg Commitments og andre styrkepositioner i Nordjylland

a. Vurdering

I afsnittet Et attraktivt Nordjylland er CO₂-reduktion omtalt. Heri står også, at de enkelte kommuner har ambitiøse klimamålsætninger, Aalborg er dog ikke specielt fremhævet. Det er dog fremhævet, at regionens virksomheder har stor viden inden for vindenergi, brint og brændselsceller, biomasse, bølgekraft, energioptimering og bæredygtigt byggeri.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

11 Stedbundne kvaliteter - Et attraktivt Nordjylland

12 Turisme og oplevelse - Et attraktivt Nordjylland

Udsagn

Afsender: Hjørring Kommune

Hjørring kommune:

Indsatsområdet "Et attraktivt Nordjylland" har et stærkt fundament i de stedbundne kvaliteter og potentialer. Hjørring Kommune er enig i, at der ligger uopdyrkede vækstmuligheder i de stedbundne ressourcer. Nordjylland har en rig kulturhistorie og er kendt for at være et område, hvor kunstnere gennem tiderne har valgt at slå sig ned for at bo og arbejde. Nordjyllands rekreative naturområder er et stort aktiv for både borgere og turister, og vores flotte sandstrande, spændende kystlinjer og smukke landskaber er med til at skabe rammer for oplevelsesrige besøg i regionen. Med udgangspunkt i dette, er der gode muligheder for at udvide turistsæsonen til at vare hele året. Ved at øge kvaliteten, produktudvikle vores tilbud og feriekoncepter er der mulighed for at skabe vækst og øge antallet af helårsarbejdspladser indenfor turisterhvervet. Derudover anbefaler vi, at antallet af aktiviteter og events kontinuerligt øges, da disse er værd at rejse efter.

a. Vurdering

Bemærkningerne tages til efterretning.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Rebild Kommune

Rebild Kommune:

I relation til turisme og oplevelsesøkonomi synes det oplagt at fremhæve outdoor-turismen som et indsatsområde. Efterspørgslen efter outdoor-produkter er støt stigende og Nordjylland har mange områder, der indbyder til aktive og sunde oplevelser i naturen.

a. Vurdering

Region Nordjylland er enig i de nordjyske potentialer inden for outdoor-turisme.

b. Indstilling

I "Et attraktivt Nordjylland" er en formulering på side 20 ændret til: "...regionens attraktioner spænder lige fra naturoplevelser over rekreative cykelruter og musikfestivaler til byer med oplevelser eller landdistrikter med ro for sjælen."

13 Miljø og Energi - Et attraktivt ordjylland

Udsagn

Afsender: Borgerbevægelsen

Borgerbevægelsen:

Der lægges vægt på sammenhæng og vækst, der står bl.a. "Nordjylland skal udnytte sine muligheder og potentialer i alle dele af regionen. Særligt yderområdernes stedbundne potentialer skal udnyttes, så de udvikler sig som levende og erhvervsaktive lokalsamfund. Nordjylland skal også hænge godt sammen via god mobilitet og styrket digital infrastruktur." Dette opnås næppe ved at koncentrere al udvikling i infrastruktur omkring byen Aalborg, med en ringveje af motorveje. Regionen bør i højere grad undersøge mulighederne for en spredning af den "syd/nordgående" trafik i regionen, da endnu en motorvej i Aalborg er uhensigtsmæssig og skævvrider udviklingen, navnlig i forhold til yderområderne.

a. Vurdering

REVUS rummer 3 indsatsområder og 5 bærende principper, der leder frem til en række initiativer. Der kan være indbyrdes modsætninger eller konflikter mellem disse. I forhold til valg af initiativer er det i afvejningen af fordele og ulemper blevet vurderet, at de foreslåede initiativer samlet set er de bedste for Nordjylland og for nordjyske vækst og udvikling.

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne. Analyserne viser samstemmende, at Egholmlinjen er den mest fordelagtige løsning. Senest har Vejdirektoratet i 2014 gennemført en konsolidering af trafikberegningerne i Landstrafikmodellen. Region Nordjylland vil ikke igangsætte initiativer, der skal finde alternativer til den besluttede linjeføring for 3. Limfjordsforbindelse.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Brønderslev kommune

Brønderslev kommune:

- REVUS justeres, så initiativer med særlig betydning for yderområderne fremgår mere eksplicit under afsnittet om yderområder
- Der indarbejdes yderligere mål for arbejdet med udviklingen af Nordjyllands yderområder, fx mål på uddannelsesområdet og mål om udviklingen i antal arbejdspladser i yderområderne.

a. Vurdering

De 3 indsatsområder rummer adskillige initiativer til gavn for yderområderne. Disse kan fremhæves eksplicit i afsnittet om yderområder ligesom der kan opstilles en række supplerende mål, der tydeliggør indsatsen for yderområderne.

b. Indstilling

I afsnittet om Nordjyllands yderområder indsættes en boks med initiativer, der eksplicit fremhæver initiativer fra de 3 indsatsområder, der særligt har betydning for yderområderne.

I skemaet for strategiens effekter indsættes yderligere mål for indsatsen for yderområderne.

Udsagn

Afsender: Frederikshavn Kommune

Frederikshavn Kommune:

Opmærksomheden på Nordjyllands yderområder er væsentlig og nødvendig. Det er centrale udfordringer og muligheder for yderområderne, som beskrives i strategien, og de stemmer godt overens med de emner,

Frederikshavn Byråd i forvejen har fokus på. Byrådet er enig i, at naturlige, lokale styrkepositioner skal videreudvikles. De nævnte eksempler på lokale styrkepositioner er fødevarer, turisme, energi og det maritime område, som netop svarer til kommunens vækstspor, og som byrådet ligesom regions-rådet vurderer, har et højt vækstpotentiale.

Mulighederne for at skabe udvikling ud fra naturlige, lokale styrkepositioner knytter sig efter byrådets opfattelse ikke kun til udvikling i yderområder, og videreudvikling og nytænkning af de fremtidige muligheder skal derfor relateres til hele Nordjylland. Dette stemmer også overens med, at den fremtidige fordeling af Vækstforums økonomiske midler i højere grad vurderes ud fra innovative og nytænkende hen-syn frem for geografiske hensyn.

Frederikshavn Byråd er desuden enig i, at Nationalpark Thy og Læsø Saltsyderi har væsentlig betydning for kendskabet til de konkrete lokalområder. Men på trods af kendskabet vil sådanne aktiviteter kun i begrænset omfang kunne bidrage til økonomisk vækst og nye arbejdspladser, og aktiviteterne kan derfor kun spille en sekundær rolle i udviklingen af yderområderne. Det er vigtigt, at Regionsråd og Vækstforum ser realistisk på potentialerne indenfor området.

Byrådet vil desuden anbefale, at de faktuelle data om faldet i beskæftigelsen erstattes af et fokus på skabelsen af nye jobs, som netop også fremgår af den aktuelle analyse fra Region Nordjylland "Det nordjyske vækstlag - Profilanalyse af nordjyske vækstvirksomheder og deres udbytte af erhvervsfremme". Analysen understreger

a. Vurdering

De 3 indsatsområder rummer adskillige initiativer til gavn for yderområderne. Disse kan fremhæves eksplicit i afsnittet om yderområder ligesom der kan opstilles en række supplerende mål, der tydeliggør indsatsen for yderområderne.

b. Indstilling

I afsnittet om Nordjyllands yderområder indsættes en boks med initiativer, der eksplicit fremhæver initiativer fra de 3 indsatsområder, der særligt har betydning for yderområderne.

I skemaet for strategiens effekter indsættes yderligere mål for indsatsen for yderområderne.

De faktuelle data om fald i beskæftigelsen i yderområderne opdateres og sættes i relation til regionen som helhed.

potentialet for udvikling og vækst.

Endelig foreslår byrådet, at strategien justeres, så initiativer med særlig betydning for yderområderne fremgår mere eksplicit under afsnittet om yderområder, og at der indarbejdes yderligere mål for arbejdet med udviklingen af Nordjyllands yderområder, fx mål på uddannelsesområdet og mål om udviklingen i antal arbejdspladser i yderområderne.

Udsagn

Afsender: Himmerlands Udviklingsråd

Himmerlands Udviklingsråd:

Vedr. yderområder er vi enige i den udtrykte overordnede målsætning som den er beskrevet i overskriften til afsnittet s. 22 i Mulighedernes Nordjylland og i den efterfølgende skitsering af eksempler og muligheder. Men vi savner en opstilling af konkrete initiativer, som Regionsrådet vil prioritere i de kommende år.

a. Vurdering

De 3 indsatsområder rummer adskillige initiativer til gavn for yderområderne. Disse kan fremhæves eksplicit i afsnittet om yderområder ligesom der kan opstilles en række supplerende mål, der tydeliggør indsatsen for yderområderne.

b. Indstilling

I afsnittet om Nordjyllands yderområder indsættes en boks med initiativer, der eksplicit fremhæver initiativer fra de 3 indsatsområder, der særligt har betydning for yderområderne.

I skemaet for strategiens effekter indsættes yderligere mål for indsatsen for yderområderne.

Udsagn

Afsender: Hjørring Kommune

Hjørring kommune:

"Nordjyllands Yderområder" står overfor særlige demografiske og erhvervsmæssige udfordringer, herunder fraflytning og faldende arbejdsstyrke. Hjørring Kommune anbefaler, at der i afsnittet om Nordjyllands Yderområder i lighed med de tre indsatsområder foreslås særlige initiativer og målsætninger målrettet udvikling af Nordjyllands yderområder. Fraflytning udspringer af den generelle samfundsudvikling, og der er få handlemuligheder heroverfor. En af konsekvenserne af bankpakkerne har dog været, at det i praksis er overordentligt vanskeligt for almindelige borgere at låne til en bolig "på landet" på normale markedsvilkår. Husene går derfor på tvangsauktion og opkøbes af spekulanter, der ikke har interesse i udvikling af yderområder og landdistrikter. Her er der brug for at vi fællesskab arbejder for en national strategi og udvikling af værktøjer, der kan afhjælpe denne tendens.

Et andet eksempel er digital infrastruktur. Der er fortsat såkaldt "sorte huller" i yderområderne, hvor mobil og internet fungerer meget dårligt og endda enkelte steder slet ikke fungerer. Målsætningen under det sammenhængende Nordjylland kan med fordel kobles på Nordjyllands yderområder, idet problemet er særligt udtalt i disse områder. Velfungerende digital infrastruktur er en grundlæggende forudsætning for vækst i yderområderne og en fortsat udvikling af både bosætning, erhverv og turisme. Til yderlig understøttelse af problemstillingen anbefaler vi, at der opstilles mål for udviklingen på uddannelsesområdet i yderområderne, og mål for udviklingen i antal arbejdspladser i yderområderne.

a. Vurdering

De 3 indsatsområder rummer adskillige initiativer til gavn for yderområderne. Disse kan fremhæves eksplicit i afsnittet om yderområder ligesom der kan opstilles en række supplerende mål, der tydeliggør indsatsen for yderområderne.

b. Indstilling

I afsnittet om Nordjyllands yderområder indsættes en boks med initiativer, der eksplicit fremhæver initiativer fra de 3 indsatsområder, der særligt har betydning for yderområderne.

I skemaet for strategiens effekter indsættes yderligere mål for indsatsen for yderområderne.

Udsagn

Afsender: KKR Nordjylland

KKR:

- REVUS justeres, så initiativer med særlig betydning for yderområderne fremgår mere eksplicit under afsnittet om yderområder
- Der indarbejdes yderligere mål for arbejdet med udviklingen af Nordjyllands yderområder, fx mål på uddannelsesområdet og mål om udviklingen i antal arbejdspladser i yderområderne

a. Vurdering

De 3 indsatsområder rummer adskillige initiativer til gavn for yderområderne. Disse kan fremhæves eksplicit i afsnittet om yderområder ligesom der kan opstilles en række supplerende mål, der tydeliggør indsatsen for yderområderne.

b. Indstilling

I afsnittet om Nordjyllands yderområder indsættes en boks med initiativer, der eksplicit fremhæver initiativer fra de 3 indsatsområder, der særligt har betydning for yderområderne.

I skemaet for strategiens effekter indsættes yderligere mål for indsatsen for yderområderne.

Udsagn

Afsender: LAG Nord ved formand Frode Thule Jensen.

LAG Nord er generelt meget tilfreds med strategien, idet den flugter meget med den udviklingsstrategi, som vi lavede i LAG Nord i foråret. En strategi som vi har kaldt: "Et Vendsyssel- i balance" Det skyldes, at det for LAG Nord er af afgørende betydning, at væksten og udviklingen sker i hele området. I LAG-en ser vi det således som vores vigtigste opgave at sikre, at væksten og udviklingen også sker i områder mellem de større byer.

I den forbindelse vil LAG-Nord have særlig fokus forudsætningerne for bosætning i landområderne.

LAG Nord mener, det er godt at hvert af de 3 indsatsområder afsluttes med et afsnit, hvor man konkret har nævnt de initiativer man vil arbejde med. LAG Nord vil gerne påpege, at det er meget uheldigt, at strategien ikke på tilsvarende måde indeholder konkrete initiativer til, hvad man vil arbejde med på området "Nordjyllands yderområder". LAG Nord vil derfor henstille til, at man fastlægger dette snarest, således at strategiens udmærkede mål, for dette område, kan blive opfyldt.

a. Vurdering

De 3 indsatsområder rummer adskillige initiativer til gavn for yderområderne. Disse kan fremhæves eksplicit i afsnittet om yderområder ligesom der kan opstilles en række supplerende mål, der tydeliggør indsatsen for yderområderne.

- At initiativer med særlig betydning for yderområderne fremgår mere eksplicit under afsnittet om yderområder.
- At der sættes flere mål for indsatsen for yderområder.

b. Indstilling

I afsnittet om Nordjyllands yderområder indsættes en boks med initiativer, der eksplicit fremhæver initiativer fra de 3 indsatsområder, der særligt har betydning for yderområderne.

I skemaet for strategiens effekter indsættes yderligere mål for indsatsen for yderområderne.

Udsagn

Afsender: Rebild Kommune

Rebild Kommune er ikke udpeget som et yderområde, men finder det alligevel relevant, at der også i strategien indskrives indsatser for yderområderne – i erkendelser af, at Nordjylland skal løfte i flok og at hinandens styrker også er vores styrker.

a. Vurdering

De 3 indsatsområder rummer adskillige initiativer til gavn for yderområderne. Disse kan fremhæves eksplicit i afsnittet om yderområder ligesom der kan opstilles en række supplerende mål, der tydeliggør indsatsen for yderområderne.

b. Indstilling

I afsnittet om Nordjyllands yderområder indsættes en boks med initiativer, der eksplicit fremhæver initiativer fra de 3 indsatsområder, der særligt har betydning for yderområderne.

I skemaet for strategiens effekter indsættes yderligere mål for indsatsen for yderområderne.

Udsagn

Afsender: Vesthimmerlands Kommune

Vesthimmerlands kommune:

Alle omdrejningspunkterne efterfølges af en række prioriterede initiativer, som Regionsrådet ønsker et samarbejde omkring. Det bør også gælde for afsnittet om Nordjyllands yderområder, som vi har en hel klar opfattelse af og forventning til, at Regionen ønsker et styrket samarbejde omkring.

Bosætningspotentialet i indsatsområdet "Et attraktivt Nordjylland" kunne med fordel indarbejdes i dette område, og derved sikre en naturlig sammenhæng til afsnittet om Nordjyllands yderområder

a. Vurdering

De 3 indsatsområder rummer adskillige initiativer til gavn for yderområderne. Disse kan fremhæves eksplicit i afsnittet om yderområder ligesom der kan opstilles en række supplerende mål, der tydeliggør indsatsen for yderområderne.

b. Indstilling

I afsnittet om Nordjyllands yderområder indsættes en boks med initiativer, der eksplicit fremhæver initiativer fra de 3 indsatsområder, der særligt har betydning for yderområderne.

15 Internationalisering - Internt og eksternt samarbejde

Udsagn

Afsender: Brønderslev kommune

Brønderslev kommune:

Der sker en præcisering af "interne" og "eksterne" aktører, således at REVUS konsekvent fremstår som hele Nordjyllands værktøj

a. Vurdering

Alle nordjyske aktører defineres som interne og eksterne aktører er samarbejdspartnere uden for Nordjylland. Dette kan præciseres i afsnittet "Internt og eksternt samarbejde".

b. Indstilling

Der foretages sproglige og forståelsesmæssige præciseringer i afsnittet "Internt og eksternt samarbejde", så det fremgår, at alle nordjyske aktører defineres som interne og eksterne aktører er samarbejdspartnere uden for Nordjylland.

Udsagn

Afsender: Hjørring Kommune

Hjørring kommune: Endelig anbefaler vi, at der i afsnittet om "Internt og eksternt samarbejde" sker en skærpelse af forståelsen af interne og eksterne aktører, således at REVUS konsekvent fremstår som hele Nordjyllands værktøj. Dette kan med fordel gøres ved at definere alle nordjyske aktører som interne, og præcisere, at eksterne aktører omhandler nordjyske aktørers samarbejde ud af regionen med både nationale og internationale aktører.

a. Vurdering

Alle nordjyske aktører defineres som interne og eksterne aktører er samarbejdspartnere uden for Nordjylland. Dette kan præciseres i afsnittet "Internt og eksternt samarbejde".

b. Indstilling

Der foretages sproglige og forståelsesmæssige præciseringer i afsnittet "Internt og eksternt samarbejde", så det fremgår, at alle nordjyske aktører defineres som interne og eksterne aktører er samarbejdspartnere uden for Nordjylland.

Udsagn

Afsender: Thy Erhvervsforum

Her bør samarbejde med de danske innovationscentre afsøges, idet de er placeret i en række af verdens største økonomier med stort eksportpotentiale for de nordjyske virksomheder.

- Derudover bør et samarbejde med Invest in Denmark styrke mulighederne for udenlandsk investeringslyst i Nordjylland. Dette kunne særligt være indenfor klima og energi samt den blå vækst, hvor havnenes udvidelsesplaner giver mulighed for tiltrækning af udenlandske virksomheder og investeringer.

a. Vurdering

Bemærkningerne er noteret og vil indgå i det videre arbejde med realisering af REVUS.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

16 3. Limfjordsforbindelse

Udsagn

Afsender: Absolut Fritid

Absolut Fritid:

På side 20 står der følgende:

"Målet er at sikre at borgerne, miljøet og drikkevandet ikke udsættes for sundhedsskadelige påvirkninger."

- Vand er basis for alt levende, derfor giver det mening at været skarp på mulige tiltag, der kan ødelægge vores grundvand Linjeføring for Egholm-motorvejen går, både ved Lindholm samt ved Drastrup, gennem vigtige indvindings områder af drikkevand til Aalborg. Områderne er så følsomt, at beboerne har forbud mod at tisse i haven. Al form for sprøjtning i disse områder er ligeledes strengt forbudt. Alle ved, hvordan snedriver bliver sorte langs store veje. Denne forurening vil nå grundvandet. Og hvad vil der ske, hvis en tankbil vælter?

Anlægsarbejdet i forbindelse med en vestlig

Limfjordsforbindelse indeholder betydelig gravearbejde for at etablere såvel bropæle som tunnel.

Er Regionen opmærksom på denne voldsomme miljøbelastning? Et lille bitte færgeløje får afslag!!!

- Friluftsbadet. Aalborg kommune vil de næste år gå i gang med en gennemgående renovering af Friluftsbadet i Aalborg Vest. Projektet er bl.a. støttet af den Obelske Familiefond. Dette tilbud har gennem mange, mange år været en vigtig og kendt profil for alle byens borgere.

Dejligt det opdateres.

Friluftsbadet ligger ikke lang fra det sted, hvor motorvejen stiger op på Aalborgsiden og med vestenvinden vil dens tilstedeværelse i dette rekreative børne/ ungdoms- og familieområde være særdeles tydelig. Stedet vil utvivlsomt få en helt anden karakter som rekreativ opholdssted.

En vestlig Limfjordsforbindelse med betydelig gravearbejde i fjordbunden kan ikke sikre borgerne mod

a. Vurdering

REVUS rummer 3 indsatsområder og 5 bærende principper, der leder frem til en række initiativer. Der kan derfor være indbyrdes modsætninger eller konflikter mellem konkrete initiativer. I forhold til valg af initiativer er det i afvejningen af fordele og ulemper blevet vurderet, at de foreslåede initiativer samlet set er de bedste for Nordjylland og for nordjyske vækst og udvikling. Fx kan etablering af en vejforbindelse være med til at skabe mobilitet og beskæftigelsesudvikling. Men samtidig kan det have visse miljømæssige konsekvenser, som kan begrænse attraktiviteten af et område.

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne. Analyserne viser samstemmende, at Egholmlinjen er den mest fordelagtige løsning. Senest har Vejdirektoratet i 2014 gennemført en konsolidering af trafikberegningerne i Landstrafikmodellen. Region Nordjylland vil ikke igangsætte initiativer, der skal finde alternativer til den besluttede linjeføring for 3. Limfjordsforbindelse.

Vedtagelse af anlægslov samt efterfølgende finansiering og etablering af en 3. Limfjordsforbindelse påhviler staten og Vejdirektoratet. Region Nordjylland ønsker, at Staten snarest vedtager en

sundhedsskadelige påvirkninger pga vandkvalitet. Vandet i friluftbadet kommer fra fjorden.

Er Regionen opmærksom på disse sundhedsfarlige risici, for alle ved naturligvis at vandet i badet kommer fra fjorden?

anlægslov på det besluttede projekt, så etableringen kan påbegyndes, da der inden for få år vi være kritisk trængsel i Limfjordstunnelen. Som nævnt i den fælles nordjyske mobilitetsstrategi (Bilag 6) har Kontakudvalget bestående af de 11 nordjyske borgmestre og regionsrådsformanden, samme ønske.

Den 24. juni 2014 indgik regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti en aftale om, at linjeføring for en 3. Limfjordsforbindelse skal gå over Egholm.

Beslutningen blev truffet på baggrund af VVM-undersøgelse samt en opdatering af de foreliggende trafikberegninger med brug af den nye Landstrafikmodel i 2014. Beregningerne viser fortsat, at det er en linjeføring over Egholm, som er den samfundsøkonomisk bedste løsning, og Vejdirektoratet fastholder på den baggrund sin indstilling fra VVM-undersøgelsen om en linjeføring over Egholm.

Ud fra en samlet afvejning af de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser indstillede Vejdirektoratet, at 3. Limfjordsforbindelse anlægges som en Egholmlinje med de i VVM-undersøgelsen foreslåede afværgeforanstaltninger for natur og dyreliv. I næste fase

vurderes, om det vil være hensigtsmæssigt - indenfor rammerne af VVM-undersøgelsens miljøvurdering og det samlede anlægsbudget - at justere Egholmlinjen med hensyn til en række ændringsforslag, som blev modtaget i den offentlige høring.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Anders Wested

Anders Wested: (Anders Westeds forslag fra dokument, indsendt med indsigelsen)

Forslag: Benyt offentlige midler til en ny og bedre undersøgelse, en bedre debat og en bedre beslutning: På samme måde som EU giver støtte til debat om EU-forhold, kunne det være relevant at bruge EU-penge på at sikre en ordentlig og folkeligt funderet beslutning vedrørende 3. Limfjordsforbindelse. Det kunne f.eks. være en ny VVM rapport med åben og godt opreklameret idefase, med personlig inddragelse af fortalernes for de forskellige løsninger under udarbejdelsen, med hensyntagen til de fremsatte kritikpunkter og med basis i opdaterede trafikprognoser og med mulighed for at sammenligne løsninger, der er optimale i forhold til de samme mål. På baggrund af denne undersøgelse kunne man afholde en ny høring og til sidst en lokal folkeafstemning f.eks. samtidig med næste kommunevalg. En forudsætning for et demokratisk forløb er, at der bruges lige så mange offentlige penge til fortalernes for den vestlige løsning som den østlige løsning (og evt. andre løsninger, hvortil der på forhånd kan stille med X antal underskrifter). Hermed kunne vi få en region med mere enighed, hvilket ville styrke os på alle måder.

a. Vurdering

Fastlæggelse af linjeføring, vedtagelse af anlægslov, finansiering samt etablering af en 3. Limfjordsforbindelse påhviler staten og Vejdirektoratet. Region Nordjylland ønsker, at Staten snarest følger op på det besluttede projekt med anlægslov og finansiering, så etableringen kan gennemføres.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Ann bager

Ann Bager:

- Alt for mange værdifulde naturområder vil blive ødelagt af Egholm-motorvejen, hvilket vil gå ud over de sociale tilholdssteder, der de seneste år er skabt i nærheden . Det drejer sig ikke kun om udflugtsstedet Egholm men også de rekreative områder Lindholm Fjordpark, Hasseris Enge, Strandengene bag Mølholmsøerne, området ved Vandskisøen og den sydlige del af Østeraadalen

a. Vurdering

REVUS rummer 3 indsatsområder og 5 bærende principper, der leder frem til en række initiativer. Der kan derfor være indbyredes modsætninger eller konflikter mellem konkrete initiativer. I forhold til valg af initiativer er det i afvejningen af fordele og ulempler blevet vurderet, at de foreslåede initiativer samlet set er de bedste for Nordjylland og for nordjyske vækst og udvikling. Fx kan etablering af en vejforbindelse være med til at skabe mobilitet og beskæftigelsesudvikling. Men samtidig kan det have visse miljømæssige konsekvenser, som kan begrænse attraktiviteten af et område.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Anna Lise Vinten

Anna Lise Vinten:

At vælge den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm er efter min mening manglende indsigt i og forståelse for de fremtidige konsekvenser for natur og for  kologi! Der ud over er vil denne løsning være den dårligst tænkelige økonomiske løsning! (Argumenterne kan l ses neden for.) Jeg henstiller derfor, at man sætter sig ordentligt ind i problematikken og ALVORLIGT genoverveje beslutningen!

- Alt for mange værdifulde naturområder vil blive ødelagt af Egholm-motorvejen. Det drejer sig ikke kun om udflugtsstedet Egholm men også de rekreative områder Lindholm Fjordpark, Hasseri's Enge, Strandengene bag Mølholmsøerne, området ved Vandskisøen og den sydlige del af  steraadalen.
- Let adgang til flotte, enestående og fredfyldte naturområder er en vigtig faktor når det drejer sig om at tiltrække kvalificeret arbejdskraft til regionens hovedby. At folk ønsker at bo n r flotte naturområder, afspejler sig bl.a. i huspriserne. Aalborgs åbne naturområder mod vest er et aktiv især når det gælder konkurrencen med København, der med rette kan kaldes klaustrofobisk.
- På Egholm g r motorvejen tværs igennem leveområdet for lysbugede knorteg s. Og frakørslen ved Nørholmsvej er placeret oven på et sted, hvor der lever mange strandtudser. Begge disse dyr er udryddelsestruede og regnes for særligt prioriterede.
- Egholm-motorvejen vil på Hasseri's Enge vil gå gennem vigtige indvindingsområder for drikkevand i Aalborg. Det er så følsomt, at beboerne har forbud mod at tisse i haven. Alle ved, hvordan snedriver bliver sorte langs store veje. Denne forurening vil nå grundvandet. Og hvad

a. Vurdering

REVUS rummer 3 indsatsområder og 5 bærende principper, der leder frem til en række initiativer. Der kan derfor være indbyredes modsætninger eller konflikter mellem konkrete initiativer. I forhold til valg af initiativer er det i afvejningen af fordele og ulempler blevet vurderet, at de foreslåede initiativer samlet set er de bedste for Nordjylland og for nordjyske vækst og udvikling. Fx kan etablering af en vejforbindelse være med til at skabe mobilitet og beskæftigelsesudvikling. Men samtidig kan det have visse miljømæssige konsekvenser, som kan begrænse attraktiviteten af et område.

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne. Analyserne viser samstemmende, at Egholmlinjen er den mest fordelagtige løsning. Senest har Vejdirektoratet i 2014 gennemført en konsolidering af trafikberegningerne i Landstrafikmodellen. Region Nordjylland vil ikke igangsætte initiativer, der skal finde alternativer til den besluttede linjeføring for 3. Limfjordsforbindelse.

Vedtagelse af anlægslov samt efterfølgende finansiering og etablering af en 3. Limfjordsforbindelse påhviler staten og Vejdirektoratet. Region Nordjylland ønsker, at Staten snarest vedtager en

vil der ske, hvis en tankbil vælter?

- På Hasseris Enge vil Egholm-motorvejen desuden blive placeret i et område, som kun ligger 1,5 meter over havets overflade, og som derfor er uegnet til byudvikling. Heller ikke visionen om, at en vestlig motorvej skal kunne fungere som ringvej for Aalborg, holder ved nærmere eftersyn, fordi omvejene f.eks. fra Nørresundby til Aalborg er alt for store via Egholm og Nørholmsvej.
- Da Hasseris Enge ligger meget lavt, vil motorvejen her blive placeret på en vold, der vil forstærke støjvirkningen ind over Hasseris. Desuden skaber den fremherskende vestenvind en ekstra effekt, der formentlig ikke er taget hensyn til i VVM-rapporten (jfr. kortet side 79). Hvis ikke regionens hovedby har attraktive boligområder, vil det skade regionen som helhed.
- Motorvejen vil kun skabe genveje for 6-7000 biler dagligt (fra Jammerbugt) og det kommer i høj grad til at dreje sig om indkøbs trafik og sommerhustrafik. Dette står slet ikke mål med prisen. Trafikken fra Hirtshals-Hjørring-Brønderslev kan lige så godt køre øst om Aalborg, blot der er et ekstra rør.
- Godstrafikken fra Hirtshals Havn kan formentlig opnå større fordele ved at man elektrificerer jernbanen det sidste stykke fra Hjørring til Hirtshals Havn.
- Aalborgs udvikling trækker mod øst, og ikke mindst det nye Regionssygehus nødvendiggør, at det østlige vejsystem og forbindelsen fra Vendsyssel til Aalborg Øst fungerer upåklageligt. Forsinkelser p.g.a. stop ved Limfjordstunnelen kan være skæbnesvangre for ambulancer på vej mod Regionssygehuset, hvis ikke der findes et ekstra rør.
- Beslutningen om Egholm-motorvejen var baseret på

anlægslov på det besluttede projekt, så etableringen kan påbegyndes, da der inden for få år vi være kritisk trængsel i Limfjordstunnelen. Som nævnt i den fælles nordjyske mobilitetsstrategi (Bilag 6) har Kontakudvalget bestående af de 11 nordjyske borgmestre og regionsrådsformanden, samme ønske.

Den 24. juni 2014 indgik regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti en aftale om, at linjeføring for en 3. Limfjordsforbindelse skal gå over Egholm.

Beslutningen blev truffet på baggrund af VVM-undersøgelse samt en opdatering af de foreliggende trafikberegninger med brug af den nye Landstrafikmodel i 2014. Beregningerne viser fortsat, at det er en linjeføring over Egholm, som er den samfundsøkonomisk bedste løsning, og Vejdirektoratet fastholder på den baggrund sin indstilling fra VVM-undersøgelsen om en linjeføring over Egholm.

Ud fra en samlet afvejning af de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser indstillede Vejdirektoratet, at 3. Limfjordsforbindelse anlægges som en Egholmlinje med de i VVM-undersøgelsen foreslåede afværgeforanstaltninger for natur og dyreliv. I næste fase

beregninger, der overdrev dens trafikmængde i år 2020 med 50 %. På tidspunktet for beslutningen i Aalborg Byråd og regionen var man heller ikke klar over, at Egholm-motorvejen ligger så langt ude mod øst, at den kun vil aflaste Limfjordstunnelen med 16 % og Limfjordsbroen med 15 % (kilde: Konsolideringsrapporten 2014).

- Beregningerne, der viser at den vestlige motorvej giver størst samfundsøkonomisk afkast er på flere områder kritiseret for at være fejlbehæftet bl.a. i bogen "Det store pengespild" uden at man har villet forholde sig til kritikken (se bogens side V). En stor fejlinvestering kan blive konsekvensen.

- Der er fremkommet et forslag til optimeret østlig løsning, 3-tals løsningen, med kun et enkelt rør ved Limfjordstunnelen. Denne løsning kan spare staten for 3-4 mia. kr og bør gennemregnes.

- Prisen på motorvejen via Egholm er særdeles høj sammenlignet med andre motorvejsstrækninger i Danmark: 6,2 mia. i 2011-priser.

- Ved valg af den vestlige løsning skal desuden tillægges 2-3 mia. kr. til et ekstra rør ved den nuværende tunnel, som vil være nødvendigt efter blot 10 år ved 16 % stigning i trafikken fra 2020 til 2030 (ligesom 2010-2020).

- En Limfjordsløsning for samlet 8-9 mia. kr. er urealistisk hvis man tager i betragtning at der kun anlægges motorveje for 4 mia. i hele Danmark pr. år.

- Regionen bør overveje, hvordan besparelsen ved valg af en østlig løsning - ca. 4 mia kr - kan gavne Nordjyllands udvikling ved anden anvendelse. F.eks. kan man for en sådan sum penge uddanne 4000 ekstra kandidater på Aalborg Universitet.

vurderes, om det vil være hensigtsmæssigt - indenfor rammerne af VVM-undersøgelsens miljøvurdering og det samlede anlægsbudget - at justere Egholmlinjen med hensyn til en række ændringsforslag, som blev modtaget i den offentlige høring.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

- Med kun 16 % aflastning af Limfjordstunnelen vil uheldene i Limfjordstunnelen fortsætte og hvis der ikke er bygget et ekstra rør ved Limfjordstunnelen, vil de 60-80.000 biler, der passerer denne vej fortsat lide under vilkårlige forsinkelser på $\frac{1}{2}$ til to timer. I dag opstår den slags forsinkelser på E45 flere gange om ugen.
 - En ny motorvej vest om Aalborg vil jævnfør forskere på Aalborg Universitet medføre trafikspring på 20-30 % (og ikke 0,35 % som nævnt i VVM-redegørelsen). Nye veje skaber ny trafik. Dette medfører øget CO₂-effekt som vil overgå CO₂-besparelsen via genvejen for den eksisterende trafikmængde.
 - Når en meningsmåling foretaget 2014 viser, at kun 19 % af borgerne under 40 år ønsker en motorvej over Egholm, mens 62 % foretrækker en udvidelse ved den nuværende tunnel, bør regionen være åben for at åbne denne sag og vurdere linjeføringen på ny. Det er jo i høj grad den unge befolkningsgruppe, der skal leve med resultatet.
 - Beslutningsprocessen omkring linjeføringen har været præget af så mange uregelmæssigheder, at sagen må vurderes om. Det virker eksempelvis mærkeligt, at selve høringen var placeret i en sommerferie, at over 1500 indsigelser ikke har resulteret i nogen form for ændring af projektet og at det ikke er muligt at klage over faktuelle fejl i miljøvurderingen.
-

Udsagn

Afsender: Anna Udbye Rasmussen

Anna Udbye Rasmussen

Vi vil på det kraftigste gøre indsigelse mod jeres regionale vækst- og udviklingsstrategi (REVUS), nærmere bestemt den 3. Limfjordsforbindelse med en motorvej over Egholm.

Som tilflyttere til regionen er det os helt ubegribeligt, at man overhovedet overvejer at gamble med et så dejligt naturområde, og noget af det, vi særligt har oplevet som unikt ved Aalborg er, at den har denne lille ø i byen. Her har Aalborg noget, ingen anden dansk by kan prale af.

I fremhæver selv, at det attraktive ved Nordjylland netop er det grønne Nordjylland, som kan skabe muligheder for oplevelser og rekreation, og altså give gode rammer for borgernes hverdagsliv. Det vil I nu fritage os, hvilket for os at se, vil det gøre Nordjylland og ikke mindst Aalborg meget mindre attraktivt. En storby omgivet af motorvej uden mulighed for at komme ud og nyde naturen i cykelafstand er ikke en by, man slår sig ned i. Enhver ved, hvor meget en motorvej larmer, også på flere kilometers afstand.

Desuden hænger etableringen af en Egholm-motorvej heller ikke sammen med, at I ønsker bæredygtighed for regionen, da en ny motorvej bl.a. kan ses som en opfordring til øget privatbilisme, og derudover også er en stor trussel for grundvandet, fordi den som bekendt vil gå gennem vigtige indvindingsområder.

Man kan altså ikke både få et attraktivt, grønt Nordjylland med gode rekreationsmuligheder og bæredygtig udvikling, og samtidig lægge op til at øge privatbilismen og ødelægge unikke naturområder. Hvad man derimod kan,

a. Vurdering

REVUS rummer 3 indsatsområder og 5 bærende principper, der leder frem til en række initiativer. Der kan derfor være indbyredes modsætninger eller konflikter mellem konkrete initiativer. I forhold til valg af initiativer er det i afvejningen af fordele og ulempler blevet vurderet, at de foreslåede initiativer samlet set er de bedste for Nordjylland og for nordjyske vækst og udvikling. Fx kan etablering af en vejforbindelse være med til at skabe mobilitet og beskæftigelsesudvikling. Men samtidig kan det have visse miljømæssige konsekvenser, som kan begrænse attraktiviteten af et område.

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne. Analyserne viser samstemmende, at Egholmlinjen er den mest fordelagtige løsning. Senest har Vejdirektoratet i 2014 gennemført en konsolidering af trafikberegningerne i Landstrafikmodellen. Region Nordjylland vil ikke igangsætte initiativer, der skal finde alternativer til den besluttede linjeføring for 3. Limfjordsforbindelse.

Vedtagelse af anlægslov samt efterfølgende finansiering og etablering af en 3. Limfjordsforbindelse påhviler staten og Vejdirektoratet. Region Nordjylland ønsker, at Staten snarest vedtager en

er at undersøge mulighederne for at optimere det allerede eksisterende, f.eks. at udvide Limfjordstunnelen med et ekstra rør.

En ny motorvej er der ingen nytænkning i, det afspejler en forældet tankegang om, at der vil komme flere og flere privatbiler, men er det virkelig det, man ønsker? Vil man hænge fast i disse forældede tænkemåder i stedet for at søge nye alternativer? Er det ikke netop en del af jeres vækst- og udviklingsstrategi at udvikle den kollektive trafik? Tør I ikke være en region, der går i spidsen for reel nytænkning og bæredygtig udvikling?

Vi er kommet hertil for at tage en uddannelse, men hvis vi oplever en region, der træffer beslutninger hen over hovedet på os borgere, beslutninger, der ikke følger med tiden, men afspejler en triviell og uopfindsom tankegang er det ikke et sted, man har lyst til at blive boende.

Så derfor, lyt til nogen som os, der repræsenterer en gruppe, I gerne vil tiltrække regionen: de unge og (snart) veluddannede – og genovervej på det kraftigste, om ikke det er værd at undersøge andre muligheder helt til bunds, før man foretager en miljømæssig, rekreativ og høj sandsynligt også økonomisk fejlinvestering.

Med venlig hilsen

Lisa og Anna Udbye Rasmussen

Ovenstående er drøftet med flere andre tilflyttere, der kun kan erklære sig enige i vores tanker.

anlægslov på det besluttede projekt, så etableringen kan påbegyndes, da der inden for få år vi være kritisk trængsel i Limfjordstunnelen. Som nævnt i den fælles nordjyske mobilitetsstrategi (Bilag 6) har Kontakudvalget bestående af de 11 nordjyske borgmestre og regionsrådsformanden, samme ønske.

Den 24. juni 2014 indgik regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti en aftale om, at linjeføring for en 3. Limfjordsforbindelse skal gå over Egholm.

Beslutningen blev truffet på baggrund af VVM-undersøgelse samt en opdatering af de foreliggende trafikberegninger med brug af den nye Landstrafikmodel i 2014. Beregningerne viser fortsat, at det er en linjeføring over Egholm, som er den samfundsøkonomisk bedste løsning, og Vejdirektoratet fastholder på den baggrund sin indstilling fra VVM-undersøgelsen om en linjeføring over Egholm.

Ud fra en samlet afvejning af de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser indstillede Vejdirektoratet, at 3. Limfjordsforbindelse anlægges som en Egholmlinje med de i VVM-undersøgelsen foreslåede afværgeforanstaltninger for natur og dyreliv. I næste fase

vurderes, om det vil være hensigtsmæssigt - indenfor rammerne af VVM-undersøgelsens miljøvurdering og det samlede anlægsbudget - at justere Egholmlinjen med hensyn til en række ændringsforslag, som blev modtaget i den offentlige høring.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Annie Kromann

Annie Kromann:

Jeg henvender mig til Region Nordjylland vedrørende jeres kraftige arkedsføring af af den 3.

Limfjordsforbindelse. Jeg har igennem hele forløbet fulgt den løbende debat og oplever et kæmpe stort demokratisk problem.

Der var Danmarksrekort i borgerindsigelser i forbindelse med høringssvar for den 3. Limfjordsforbindelse i 2011. Der er lavet undersøgelse fra Jysk Analyse Institut, der med alt tydelig viser at borgerne foretrækker en et ekstra rør i øst.

Hvad er der sker?

1.Hvor er hensynet til den demokratiske røst?

2.Hvor er hensynet til naturen, de truede dyrearter bl.a. den lysbuget knortegås og strandtudsen ?

3.Hvad vil der ske, hvis der opstår en miljømæssig forurening af de to drikkevandsområder, som linjeføringen passerer?

4.Har I mandat til at gamble derom?

5.Aalborg har en fuldstændig enestående natur, som ligger i "baghaven". Naturen benyttes til alle mulige former for fysisk aktivitet. Ridning, cykelling, børneskov, fjordliv.... Naturens kæmpe tilbud er ubeskrivelig attraktiv for rigtig mange og det koster ikke noget.

6.Det at en by har en lille ø, 5 min fra centrum, gør Aalborg særlig og unik. Ser I ikke dens værdi som magnet?

Jeg er enig i, at en ekstra fjordforbindelse er fint, men jeg vil på det kraftigste bede Regionen ændre retorikken til at lyde således:

"Vi arbejder for en 3. Limfjordsforbindelse, men grundet nye oplysning, det gælder såvel trafiktale beregninger, naturopdateringer, borgerindsigelser... ønsker vi at få undersøgt muligheder for at placere den i øst. Ingen kan leve med at et så dyrt voldsomt projekt gennemføres, når

a. Vurdering

REVUS rummer 3

indsatsområder og 5 bærende principper, der leder frem til en række initiativer. Der kan være indbyrdes modsætninger eller konflikter mellem disse. I forhold til valg af initiativer er det i afvejningen af fordele og ulemper blevet vurderet, at de foreslåede initiativer samlet set er de bedste for Nordjylland og for nordjyske vækst og udvikling.

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne. Analyserne viser samstemmende, at Egholmlinjen er den mest fordelagtige løsning. Senest har Vejdirektoratet i 2014 gennemført en konsolidering af trafikberegningerne i Landstrafikmodellen. Region Nordjylland vil ikke igangsætte initiativer, der skal finde alternativer til den besluttede linjeføring for 3. Limfjordsforbindelse.

Vedtagelse af anlægslov samt efterfølgende finansiering og etablering af en 3. Limfjordsforbindelse påhviler staten og Vejdirektoratet. Region Nordjylland ønsker, at Staten snarest vedtager en anlægslov på det besluttede projekt, så etableringen kan påbegyndes, da der inden for få år vi være kritisk trængsel i Limfjordstunnelen. Som nævnt i den fælles nordjyske mobilitetsstrategi (Bilag 6) har Kontakudvalget bestående af

det er truffet på et ikke fyldestgørende og fejlagtigt grundlag.”

Et ekstra rør i øst, kan langtidssikre Region Nordjylland, idet man så med intelligent trafikstyring kan omdirigere trafikken og undgå kø. Uden denne mulighed vil Aalborg altid skulle leve med trafikpropper ved vejarbejde og uheld i tunellen.

Vælges øst vil også naturen og borgernes tydelige stemme blive hørt.

de 11 nordjyske borgmestre og regionsrådsformanden, samme ønske.

Den 24. juni 2014 indgik regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti en aftale om, at linjeføring for en 3. Limfjordsforbindelse skal gå over Egholm.

Beslutningen blev truffet på baggrund af VVM-undersøgelse samt en opdatering af de foreliggende trafikberegninger med brug af den nye Landstrafikmodel i 2014. Beregningerne viser fortsat, at det er en linjeføring over Egholm, som er den samfundsøkonomisk bedste løsning, og Vejdirektoratet fastholder på den baggrund sin indstilling fra VVM-undersøgelsen om en linjeføring over Egholm.

Ud fra en samlet afvejning af de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser indstillede Vejdirektoratet, at 3. Limfjordsforbindelse anlægges som en Egholmlinje med de i VVM-undersøgelsen foreslåede afværgeforanstaltninger for natur og dyreliv. I næste fase vurderes, om det vil være hensigtsmæssigt - indenfor rammerne af VVM-undersøgelsens miljøvurdering og det samlede anlægsbudget - at justere Egholmlinjen med hensyn til en række ændringsforslag, som blev

modtaget i den offentlige
høring.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til
ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Borgerbevægelsen

Borgerbevægelsen:

I REVUS anføres på side 13, "Et innovativt og kompetencestærkt erhvervsliv er den bedste garant for skabelse af nordjyske arbejdspladser og holdbar vækst. Nordjylland skal tilbyde optimale rammer for både etablerede og nye virksomheder, herunder udvikle en uddannelseskultur og arbejdsstyrke, der matcher fremtidens behov."

Tilsvarende anføres side 14 "Nordjysk erhvervsliv har en række udfordringer på tværs af erhverv, fx omkring produktivitet og mangel på kvalificeret arbejdskraft, som skal adresseres, ligesom enkeltvirksomheder på tværs af erhvervsområder og sektorer udviser vilje og potentiale til vækst, som skal understøttes. Erhvervsfremmearbejdet skal derfor tilrettelægges således, at det både bygger på virksomhedernes vilje til vækst, og samtidig stimulerer denne vilje og evne."

En motorvej i Egholmlinjen er endnu en bynær motorvej, som er med til at gøre Aalborg mindre attraktiv og dermed sårbar mht. vækstpotentialet - tiltrækning af studerende og en kvalificeret arbejdsstyrke mm. og mindre attraktiv i forhold til at fastholde de studerende, når de er færdiguddannede. Ønsket om at skabe et attraktivt Nordjylland, med Aalborg som vækstdynamo er således ikke forenelig med det anførte under emne 2, hvor ønsket er en motorvej i Egholmlinjen.

REVUS bør afspejle at Nordjylland nærmer sig landsgennemsnittet i uddannelsesniveau, og dermed fremfor at tænke i yderligere motorvejsudbygning i stedet tænke i udvikling af attraktive boligområder og attraktive rekreative arealer til brug for den ønskede uddannelseskultur og højt kvalificerede arbejdsstyrke.

a. Vurdering

REVUS rummer 3 indsatsområder og 5 bærende principper, der leder frem til en række initiativer. Der kan derfor være indbyrdes modsætninger eller konflikter mellem konkrete initiativer. I forhold til valg af initiativer er det i afvejningen af fordele og ulempler blevet vurderet, at de foreslåede initiativer samlet set er de bedste for Nordjylland og for nordjyske vækst og udvikling. Fx kan etablering af en vejforbindelse være med til at skabe mobilitet og beskæftigelsesudvikling. Men samtidig kan det have visse miljømæssige konsekvenser, som kan begrænse attraktiviteten af et område.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Dette synspunkt understøttes også af, at turisme anføres som en af de væsentligste erhverv i Nordjylland (REVUS side 14). Nordjyderne ønsker at bo i attraktive områder med rig natur, rent miljø og et godt kulturliv. De samme kvaliteter tiltrækker turister, og potentialet i dette skal udnyttes optimalt.

Nordjylland skal således helt i overensstemmelsen med det anførte i REVUS side 17 være en tiltrækkende, grøn og ren region. "Et aktivt og mangfoldigt kulturliv med tilbud af høj kvalitet spiller også en stor rolle for udvikling af lokalsamfundet og placeringen af virksomheder." Hertil bør tilføjes attraktive rekreative områder og let adgang til naturoplevelser. Dette ønske harmonerer ikke med det anførte under emne 2, om en motorvej i Egholmlinjen, der netop vil ødelægge mulighederne for det rekreative potentiale i nær tilknytning til storbyen.

Borgerbevægelsen finder beskrivelsen af de stedbunde kvaliteter side 19 for retvisende, men vil opfordre til at Regionen sætter fokus på at udnytte de bynære stedbundne kvaliteter bedre. Dette gælder eksempelvis Øster Ådalen, Egholm og Øland som sjældent fremhæves eller markedsføres med det potentiale der knytter sig til dem. Borgerbevægelsen er nemlig enig i at "fokus på steds-kvaliteter kan hjælpe med at binde natur, kultur, turisme og erhvervsudvikling bedre sammen og skabe nye muligheder for steddreven innovation og entreprenørskab" som det anføres i REVUS side 20.

Der bør således sættes på at binde bro mellem kystturismen og storbyturismen ved at sætte fokus på de rekreative åndehuller, der findes i nær tilknytning til storbyen, idet turisme generelt er væsentlige for den samlede turisme i Nordjylland.

Udsagn

Afsender: Borgerbevægelsen

Borgerbevægelsen:

Det fremhæves, at Nordjylland har en rig natur og at det spiller en vigtig rolle både for tiltrækning og fastholdelse af borgere, som initiativ (side 21) nævnes "styrke de nordjyske muligheder for friluftsliv, kulturliv og oplevelser, så det fortsat kan bidrage positivt til bosætning (...) og livskvalitet" – hvorfor så pege på at placere en motorvej igennem et af de områder, hvor den unikke natur findes, og som er et unikt, bynært, rekreativt område ved regionens største by? Dette harmonerer ikke med det anførte under emne 2, om en motorvej i Egholmlinjen, der netop vil ødelægge mulighederne for det rekreative potentiale i nær tilknytning til storbyen. Borgerbevægelsen anerkender behovet for fokus på turisme, da den generelle udvikling ikke er slået igennem i forhold til nordjysk turisme (bilag 2, side 15) Tvært i mod har der været tilbagegang. Turister tiltrækkes af naturoplevelser, kultur og ro – ikke af motorveje igennem rekreative områder

"Aalborg fungerer i vid udstrækning som centrum for landsdelen (byregionsfunktion). De øvrige nordjyske egne rummer også forskellige styrkepositioner og gode uddannelsesmuligheder, der supplerer hinanden i et specialiseret mønster. Samtidig er en række kommuner attraktive for bosætning og turisme og har dygtiggjort sig i forhold til at udnytte de unikke muligheder og stedbundne potentialer, som natur og kultur giver. Det er disse forskelligheder og potentialer, som skal udvikles endnu mere fremover for at skabe øget sammenhæng, mobilitet og vækst i alle egne af regionen." Dette udsagn er Borgerbevægelsen helt enig i, men vil gerne påpege, at der er forskel på at udvikle og ødelægge. Regionen bør derfor netop af den grund heller ikke lægge sig fast på at en udbygning af infrastrukturen partout skal ske ved en motorvej i Egholmlinjen.

a. Vurdering

REVUS rummer 3 indsatsområder og 5 bærende principper, der leder frem til en række initiativer. Der kan derfor være indbyredes modsætninger eller konflikter mellem konkrete initiativer. I forhold til valg af initiativer er det i afvejningen af fordele og ulempler blevet vurderet, at de foreslåede initiativer samlet set er de bedste for Nordjylland og for nordjyske vækst og udvikling. Fx kan etablering af en vejforbindelse være med til at skabe mobilitet og beskæftigelsesudvikling. Men samtidig kan det have visse miljømæssige konsekvenser, som kan begrænse attraktiviteten af et område.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Når det samtidig anføres side 5, at der bliver flere ældre og færre unge i Nordjylland, blandt andet fordi mange unge flytter ud af regionen, er det vigtigt at overveje hvilke elementer i strategien, der er målrettet ønsket om, at holde på de unge, og de højt uddannede. Det er næppe fremmende for dette ønske, at ødelægge de værdier og naturområder (eks. Egholm, Øster Ådalen, drikkevandet i Drastrup, søerne ved Nørholmsvej) som rigtig mange unge og småbørns familier finder attraktive og værdifulde.

De samme elementer gør Aalborg attraktiv som et turistmål i Nordjylland og dermed Nordjylland som et turistmål i det hele taget. Hvis der er noget at komme efter i Aalborg vil turisterne grundet Regionens begrænsede geografiske afstande også søge uden for Aalborg til de andre områder, herunder yderområder. Regionen bør således øge fokus på at brande netop disse særlige lokale herligheder. Der er, som det nævnes i REVUS, allerede mange gode eksempler på sidstnævnte i ydeområderne, såsom Nationalpark Thy og Læsø Saltsyderi, som viser nye veje til videreudvikling, omstilling eller nytænkning af yderområdernes rolle. Regionen bør tage ved lære heraf og understøtte en nytænkning af de bynære muligheder eksempelvis vedr. Egholm og østerådelene, således at også de unikke bynære placering og særlige naturrigdom markedsføres som en attraktion for Nordjylland. Det er for gammeldags kun at fokusere på kystturisme.

Storbyturisme – navnlig til en storby, hvor både storby og kystoplevelæser kan kombineres – er i sig selv en attraktion. Et turisme tilbud der ifølge bilag 2, side 17 kun består af ZOO og Karneval er for uambitiøst.

Borgerbevægelsen vil derfor opfordre til, at der sættes fokus på byens kvaliteter i form af rekreative områder og næsten gratis oplevelser.

Udsagn

Afsender: Borgerbevægelsen

Borgerbevægelsen:

Borgerbevægelsens bemærkninger vedr. Infrastruktur

Vedrørende infrastrukturen i REVUS anføres, at side 7:

"1/3 af regionens indbyggere og væsentlige dele af det nordjyske erhvervsliv samlet i og omkring Aalborg udgør byen et kraftcenter for landsdelens erhvervsudvikling."

Videre anføres side 10, at

"En god vejinfrastruktur for både person- og godstransport er en forudsætning for mobilitet og dermed også for vækst og beskæftigelse. Motorvejskrydsning af Limfjorden ved Aalborg er en flaskehals på mobiliteten og nødvendiggør en 3. Limfjordsforbindelse snarest."

Borgerbevægelsen vil hertil tilføje, at det er glædeligt, at det ikke fremgår, at det partout skal være Egholmforbindelsen, da der forsat er linjeføringer og alternative fjordkrydsninger, der er bragt i forslag og som ikke er undersøgt, som synes bedre og billigere til at løse infrastruktur-udfordringerne, uden at have de samme forfærdelige konsekvenser for natur og befolkning.

På side 13 anføres imidlertid som en del af REVUS infrastruktur strategi, at der skal arbejdes for "Etablering af en 3. Limfjordsforbindelse som en statsligt finansieret vestlig forbindelse over Egholm."

En motorvejsforbindelse vest om Aalborg i Egholmlinjen, fjerner ikke det i REVUS nævnte flaskehalsproblem, da størstedelen af trafikbelastningen fortsat vil være gennem tunnelen. En motorvej vest om Aalborg fjerner kun 16 % af trafikken gennem tunnelen, men en forbedring af tunnelen

a. Vurdering

Vedtagelse af anlægslov samt efterfølgende finansiering og etablering af en 3.

Limfjordsforbindelse påhviler staten og Vejdirektoratet.

Region Nordjylland ønsker, at Staten snarest vedtager en anlægslov på det besluttede projekt, så etableringen kan påbegyndes, da der inden for få år vi være kritisk trængsel i Limfjordstunnelen. Som nævnt i den fælles nordjyske mobilitetsstrategi (Bilag 6) har Kontakudvalget bestående af de 11 nordjyske borgmestre og regionsrådsformanden, samme ønske.

Den 24. juni 2014 indgik regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti en aftale om, at linjeføring for en 3. Limfjordsforbindelse skal gå over Egholm.

Beslutningen blev truffet på baggrund af VVM-undersøgelse samt en opdatering af de foreliggende trafikberegninger med brug af den nye Landstrafikmodel i 2014. Beregningerne viser fortsat, at det er en linjeføring over Egholm, som er den samfundsøkonomisk bedste løsning, og Vejdirektoratet fastholder på den baggrund sin indstilling fra VVM-undersøgelsen om en linjeføring over Egholm.

Ud fra en samlet afvejning af

vil aflaste trafikken med 50 %. (Kilde: Vejdirektoratets VVM fra 2011). I Vejdirektoratets tal er der endda ikke taget hensyn til Aalborg Kommunes planstrategi, som først er vedtaget efterfølgende. Der er heller ikke taget hensyn til at Aalborgs bygningsmæssige og erhvervsmæssige infrastruktur udvikler sig mod øst og ikke mod vest.

En motorvejsforbindelse vest om Aalborg i Egholmlinjen er i modstrid med strategiens vision om bæredygtig vækst, det er ikke bæredygtigt at placere en motorvej i et område med væsentlige natur- og rekreative hensyn og slet ikke, når der oven i købet findes et alternativ, som ikke er i konflikt med disse hensyn, nemlig en udvidelse ved den eksisterende tunnel.

En motorvejsforbindelse vest om Aalborg i Egholmlinjen er også i modstrid med initiativet om, at Regionen vil "Arbejde på at minimere transportens negative påvirkning af miljø- og energisituationen".

På side 10, anføres som et argument, at "Aalborg Lufthavn har desuden afgørende betydning for at binde Nordjylland sammen med verden udenfor." Borgerbevægelsen anerkender lufthavnens betydning for Regionen, og at infrastrukturen til og fra lufthavnen er af betydning. Dog vil Borgerbevægelsen understrege, at Direktøren for Aalborg Lufthavn har udtalt, at det ikke er afgørende for ham, hvordan lufthavnen tilkobles motorvejsnettet. En tilkobling nord for fjorden til den eksisterende E45 vil fuldt ud kunne opfylde lufthavnens behov, forudsat naturligvis at trængselsproblemerne i myldertiden ved tunelen afhjælpes. Lufthavnens behov kan således løses på anden vis end ved en motorvej i Egholmlinjen.

I relation til REVUS initiativ om, at fastholde og udbygge Aalborg lufthavn, er det vigtigt at Regionen overvejer den negative effekt af at tilkobling Aalborg lufthavn til motorvejsnettet via en motorvej i Egholmlinje. Aalborg

de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser indstillede Vejdirektoratet, at 3. Limfjordsforbindelse anlægges som en Egholmlinje med de i VVM-undersøgelsen foreslåede afværgeforanstaltninger for natur og dyreliv. I næste fase vurderes, om det vil være hensigtsmæssigt - indenfor rammerne af VVM-undersøgelsens miljøvurdering og det samlede anlægsbudget - at justere Egholmlinjen med hensyn til en række ændringsforslag, som blev modtaget i den offentlige høring.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Lufthavns fremtidige udvidelsesmuligheder er omfattet af VVM-reglerne (Vurdering af virkning på miljøet). Dvs. inden en udvidelse af lufthavnen kan realiseres, skal der udarbejdes en VVM-redegørelse. I en sådan redegørelse skal der tages hensyn til den kumulative påvirkning af natur og miljø, dvs. hvordan det aktuelle projekt sammen med andre aktiviteter i området kan påvirke omgivelserne. Områderne nær lufthavnen udgøres af et EU-fuglebeskyttelsesområde, et Natura 2000-område, Nibe Bredning mv. Dvs. enhver aktivitet og da navnlig en motorvej i Egholmlinjen, der etableres nær EU-fuglebeskyttelsesområdet, vil samtidig begrænse lufthavnens fremtidige udvidelsesmuligheder. Med en motorvej så tæt på beskyttet natur, vil den kumulative belastning området kan tåle formentlig være brugt, og lufthavnen vil ikke opnå mulighed for at gennemføre nødvendige udvidelser i remtiden. For netop at tilgodese lufthavnens fremtidige udviklingsmuligheder, bør en motorvejstilkobling netop ikke ske i Egholmlinjen, men derimod ved en tilkobling til E39 og E45 nord for fjorden.

Endvidere bemærkes, at det fremgår af REVUS, bilag 2, side 10, at forskning viser at der kan være risiko for "hjemmeblindhed". Hvor man enten ikke ser muligheder i bestemte lokaliteter, eller at man stirrer sig blind på bestemte kvaliteter. Ved gennemlæsning af REVUS opleves det som om Regionen har stirret sig blind på Egholmlinjen, som det eneste svar på Regionens udfordringer. Det er imidlertid tydeligt i aviser, dagblade, tv, m.v. at der ikke er opbakning i befolkningen til en Egholmlinje. Regionen bør derfor satse meget mere på bonding og bridging i stedet for at gennemtrumfe en beslutning som tydeligvis ikke skaber sammenhængskraft, men derimod splittelse i regionen. Borgerbevægelsen vil derfor opfordre til at Regionen respekterer befolkningens udmeldinger. Der er netop behov for at finde frem til hvad der lokalt findes unik – og respektere dette. Egholm som ø findes lokalt unikt, og det bør respekteres, da der netop er

adskillige andre muligheder for at tilgodese vækst og infrastruktur.

På Side 26 i REVUS, under overskriften Strategiens Effekter (uden at effekter på natur, miljø, sundhed, drikkevand, bosætning, fastholdelse af kvalificeret arbejdskraft mv. bliver beskrevet!) er målsætninger og udgangspunkter for beregninger listet op. Her fremgår det, at "en linjeføring over Egholm er politisk fastlagt og byggelinjesikret". Der bør hertil tilføjes, at den demokratiske beslutningsproces dog ikke er ikke ført til ende. Der er endnu ikke vedtaget nogen anlægslov, og Folketinget har således ikke haft mulighed for at tage stilling. Der er fortsat klager vedr. byggelinjen, der ikke er besvaret. VVM-redegørelsen er forældet, og der skal laves en ny. Der er påpeget væsentlige fejl og mangler i den gamle VVM-redegørelse fra mange forskellige vinkler. Og der er kommet nye oplysninger til siden.

I forhold til infrastruktur vil vi derfor opfordre Regionen til at tilføje som et initiativ, at Regionen vil arbejde for at forbedre beslutningsgrundlaget for en 3.

Llmfjordsforbindelse, således at de endnu ikke undersøgte infrastrukturforslag undergives en reel vurdering, herunder navnlig de forslag der indeholder en mindre udgave af østforbindelsen tilføjet frakørsel til City Syd og mod lufthavnen i Nord. Ved vurderingen skal samtidigt tages hensyn til betydningen af en samtidig udbygning af lufthavnen, således at der skabes et reelt billede af virkningerne på miljøet, og dermed et mere langsigtet beslutnings grundlag og mulighed for at træffe en reelt bæredygtig beslutning.

Udsagn

Afsender: Borgerbevægelsen

Borgerbevægelsen bemærker, at det fremgår af REVUS, bilag 2, side 10, at forskning viser, at der kan være risiko for "hjemmeblindhed". Hvor man enten ikke ser muligheder i bestemte lokaliteter, eller at man stirrer sig blind på bestemte kvaliteter. Ved gennemlæsning af REVUS opleves det som om, Regionen har stirret sig blind på Egholmlinjen, som det eneste svar på Regionens udfordringer. Det er imidlertid tydeligt i aviser, dagblade, tv, m.v. at der ikke er opbakning i befolkningen til en Egholmlinje. Regionen bør derfor satse meget mere på bonding og bridging i stedet for at gennemtrumfe en beslutning som tydeligvis ikke skaber sammenhængskraft, men derimod splittelse i regionen. Forløbet med beslutningen om den 3. limfjordsforbindelse tydeliggør et behov for at finde frem til, hvad der lokalt findes unik – og respektere dette. Egholm som ø findes tydeligvis lokalt unikt, - det vidner den danmarksrekord i indsigelser som Vejdirektoratet oplevede i 2011 om. Det vidner stiftelsen af diverse foreninger om, som er stiftet af mennesker der har søgt sammen på grund af truslen om ødelæggelse af noget, der for dem findes værdifuldt. Der skal meget til i dagens Danmark, for at folk prioriterer foreningsarbejde af politisk karakter fremfor deres fritid. Det bør respekteres. Der er netop er adskillige andre muligheder for at tilgodese vækst og infrastruktur end en motorvej i Egholmlinjen, der måske endda er både bedre og billigere. Problemet er at alternativerne ikke er undersøgt.

Der er modsætning i at satse på en motorvej i Egholmlinjen (under hovedmålet Et sammenhængende Nordjylland) og samtidig at satse på "Nordjyderne ønsker at bo i attraktive områder med rig natur, rent miljø og et godt kulturliv." (under hovedmålet Et attraktivt Nordjylland). Fremskrivning af befolkningsprognoser viser, at især Aalborg vokser - med mere end 16.000 flere indbyggere

a. Vurdering

REVUS rummer 3 indsatsområder og 5 bærende principper, der leder frem til en række initiativer. Der kan derfor være indbyrdes modsætninger eller konflikter mellem konkrete initiativer. I forhold til valg af initiativer er det i afvejningen af fordele og ulemper blevet vurderet, at de foreslåede initiativer samlet set er de bedste for Nordjylland og for nordjyske vækst og udvikling. Fx kan etablering af en vejforbindelse være med til at skabe mobilitet og beskæftigelsesudvikling. Men samtidig kan det have visse miljømæssige konsekvenser, som kan begrænse attraktiviteten af et område.

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne af 3. Limfjordsforbindelse. Analyserne viser samstemmende, at Egholmlinjen er den mest fordelagtige løsning.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

om 10 år. Resten af Nordjylland har langt mindre fremgang eller ligefrem tilbagegang, så som Jammerbugt Kommune. Det gør det endnu vigtigere, at bevare de bynære rekreative områder for fremtidens indbygges skyld og for at tiltrækningskraften som en attraktiv by at bosætte sig i bevares. (Kilde Danmarks statistik og Nordjyske den 19. maj.) Der bør derfor også sættes fokus på "gateways" og rekreative ruter i og omkring Aalborg, hvis denne skal bevare sin attraktivitet og dermed sin position som dynamo. Regionens arbejde med for naturoplevelser skal styrkes.

Udsagn

Afsender: Borgerbevægelsen

Borgerbevægelsen:

Det fremgår, af REVUS side 20, at "målet er at sikre at borgere, miljø og drikkevand ikke udsættes for sundhedsskadelige påvirkninger", en vestlig 3. limfjordsforbindelse vil gå gennem vigtige drikkevands-indvindingsområder i Aalborg både syd for fjorden (Drastrup) og nord for fjorden (Hvorup). Områder, der er så følsomme, at der er stramme restriktioner på borgernes ageren. En motorvej i Egholmlinjen vil endvidere sprede trafikstøj over et stort område, som nu er relativt upåvirket af trafikstøj, et område der omfatter boliger og store rekreative arealer der er til daglig gavn og glæde for byens beboere. Ikke bare Egholm, men hele fjordområdet, kysterne omkring, engområder og den sydlige del af Østerådal. Dette kan næppe heller betegnes som overensstemmende med en grøn politik.

Regionen bør således afstå fra at pege på en bestemt linjeføring i REVUS, da netop ønsket om en grøn Region ikke harmonere med placering af en motorvej i Egholmlinjen.

Endvidere gøres opmærksom på, at REVUS ikke forholder sig til betydningen af beskyttelsen af dyrearter, her tænkes især på de arter som Danmark er internationalt forpligtiget til at beskytte og forbedre leveforholdene for, jf. EU's habitatdirektivs bilag IV – udover helt generelt at anføre at naturen og landskabet danner et godt grundlag for oplevelser og rekreation. I henhold til REVUS side 21 findes i Nordjylland 25.000 ha. fredede områder og mere end 85.000 HA andre naturarealer. Såfremt det fastholdes, at Regionen vil arbejde for etablering af en motorvej i Egholmlinjen, skal der til disse tal tilføjes, hvor meget af denne natur, der fjernes og påvirkes af Egholmlinjen. Borgerbevægelsen opfordrer dog til, at Regionen ikke

a. Vurdering

REVUS rummer 3 indsatsområder og 5 bærende principper, der leder frem til en række initiativer. Der kan derfor være indbyrdes modsætninger eller konflikter mellem konkrete initiativer. I forhold til valg af initiativer er det i afvejningen af fordele og ulempler blevet vurderet, at de foreslåede initiativer samlet set er de bedste for Nordjylland og for nordjyske vækst og udvikling. Fx kan etablering af en vejforbindelse være med til at skabe mobilitet og beskæftigelsesudvikling. Men samtidig kan det have visse miljømæssige konsekvenser, som kan begrænse attraktiviteten af et område.

Region Nordjylland udarbejder ikke planer for naturbeskyttelse og -pleje.

I Bilag 2 til REVUS - "Nordjylland i dag" er blandt andet vist fredede områder. Data er fra Geodatastyrelsen - og viser, at der ikke er fredede områder på Egholm. Kortet kan suppleres med EF-Habitat, og EF-fuglebeskyttelsesområder.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

I Bilag 2 til REVUS - "Nordjylland i dag" suppleres kortet side 12 med EF-Habitat, og EF-fuglebeskyttelsesområder.

lægger sig fast på en linjeføring i Egholmlinjen, netop da Egholmlinjens påvirkning af natur og dyreliv er utilstrækkeligt belyst i den udarbejdede VVM-redegørelse fra 2011. Regionen bør snarere arbejde for, at sikre at den beskyttede natur i Regionen registreres behørigt, og dernæst udarbejde planer for hvorledes naturen bevares og beskyttes.

Eksempelvis fremgår de fredede dele af Egholm ikke af tegningen bilag 2, side 12.

Bevarelse af de frede områder og de truede dyrearter er et stort ansvar og et aktiv, der generelt slet ikke afspejler sig i REVUS. Borgerbevægelsen opfordre derfor Regionen til at indarbejde initiativer til beskyttelse og anvendelse af de fredede naturområder.

Udsagn

Afsender: Borgerbevægelsen

Borgerbevægelsens bemærkninger vedr. Region
Nordjyllands Vision

I visionen er målet at skabe et stærkt Nordjylland præget af dynamik, udvikling og vækst. Et Nordjylland som er attraktivt for både erhverv, borgere og besøgende. Og ikke mindst et Nordjylland, som er kendt for sammenhængskraft og samarbejde.

I henhold til REVUS om bæredygtig vækst, anføres side 8:

”Vækst er forudsætningen for regionens udvikling. Men væksten skal skabe blivende resultater, og indsatserne skal være igangsat på et økonomisk og miljømæssigt bæredygtigt og evidensbaseret grundlag.”

Borgerbevægelsen vil hertil bemærke, at det er en smuk og visionær målsætning, som vi samlet kan tilslutte os. Visionen er imidlertid i modstrid med REVUS, side 13, hvor det anføres, at et middel hertil, er:

”Etablering af en 3. Limfjordsforbindelse som en statsligt finansieret vestlig forbindelse over Egholm.”

Beslutningen om en 3. Limfjordsforbindelse som en vestlig forbindelse over Egholm, er truffet uanset indholdet af de mange indsigelser, der fremkom under VVM-høringen i 2011, som blev behandlet af Vejdirektoratet i VVM-beretningen. Uagtet at stort set samtlige indsigelser vedrørte Egholmlinjen og ikke østforbindelsen indebar indsigelserne ingen ændringer i Vejdirektoratets indstilling eller modificeringer af Vejdirektoratets vurderinger. Adskillige borger oplevede, at deres indsigelser ikke er blevet hørt, herunder at deres påpegninger af faktuelle fejl,

a. Vurdering

REVUS rummer 3 indsatsområder og 5 bærende principper, der leder frem til en række initiativer. Der kan derfor være indbyredes modsætninger eller konflikter mellem konkrete initiativer. I forhold til valg af initiativer er det i afvejningen af fordele og ulempler blevet vurderet, at de foreslåede initiativer samlet set er de bedste for Nordjylland og for nordjyske vækst og udvikling. Fx kan etablering af en vejforbindelse være med til at skabe mobilitet og beskæftigelsesudvikling. Men samtidig kan det have visse miljømæssige konsekvenser, som kan begrænse attraktiviteten af et område.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

ikke er blevet berigtiget i den endelige beretning.

Der er imidlertid ikke hjemmel til at klage over
Vejdirektoratets VVM-beretning, heller ikke over de
faktuelle fejl, som borgerne oplever, der er der.

I forbindelse med vedtagelse af Transportforlig 2014 blev
en placering af den 3. Limfjordsforbindelse besluttet anlagt
i Egholmlinjen af Transportforligets parter.

Transportforliget omhandler en række andre strækninger i
Danmark. Det er imidlertid ikke muligt, at få opklaret
hvordan Transportudvalget har forholdt sig til
indsigelse, eller hvilken begrundelse, der gør, at netop
Egholmlinjen er valgt frem for alternativerne i øst eller
andre alternative trafikløsninger.

Der er heller ikke hjemmel til at klage over
Transportudvalgets forlig.

I maj 2015 blev byggelinjen tinglyst, selvom ikke alle
indsigelser vedrørende byggelinjens placering var
behandlet på dette tidspunkt.

En beslutning om, at Regionens beslutninger om indsats,
skal træffes på "et økonomisk og miljømæssigt
bæredygtigt og evidensbaseret grundlag." Er således ikke
opfyldt for så vidt angår en indsats, der består i placeringen
af en motorvej over Egholm. Der er forsat fejl i det
beslutningsgrundlag, der er udarbejdet vedrørende en
placering af en 3. Limfjordsforbindelse. Eksempelvis
anføres i flere høringssvar, at der er strandtudser i
området, som ikke fremgår af VVM-rapporten, og at
afværge foranstaltningerne vedrørende Egholms bilag IV-
arter ikke er tilstrækkelige til at sikre bilag IV arternes
overlevelse. Indsigelserne er siden underbygget faktuel, og
der er registreret adskillige strandtudse populationer på
Naturportalen. Tilsvarende kritik er fremsat vedrørende
andre beskyttede dyrearter, herunder knortegåsen, der er
Danmarks ansvarsart nr. 1, som der kun findes 7000 af på

verdensplan og hvoraf de 3000 fast raster på Egholm.

Endvidere blev der i forbindelse med transportforliget 2014 vedtaget forbedringer af E45, hvis virkninger endnu ikke kendes.

Såvel VVM-vurderingen og VVM-beretningen vedrørende den 3 Limfjordsforbindelse over Egholm er således urigtige og forældede, og dette kan få indflydelse på vurderingen af fremtidige beslutninger om linjeføringer.

Regionens beslutning om at arbejde for en motorvej over Egholm opfylder således ikke målsætningen om at beslutninger skal træffes på et evidensbaseret grundlag.

Et af visionens bærende principper er endvidere "Bæredygtig vækst". Dette finder Borgerbevægelsen er et godt princip. Vi vil dog gerne gøre opmærksom på, at princippet ikke er ført igennem i strategien, når der under initiativerne er nævnt en "Etablering af en 3 limfjordsforbindelse (...) over Egholm". En 3. limfjordsforbindelse over Egholm er i åbenlys modstrid med dette princip. Det er ikke bæredygtigt at placere en motorvej i et område med væsentlige natur- og rekreative hensyn og slet ikke, når der oven i købet findes flere alternativer, som ikke er i konflikt med disse hensyn.

Regionens beslutning om en placering af en motorvej som en del af REVUS baseres således både på en forældet miljøvurdering, og et ikke bæredygtigt hensyn, hvilket er i modstrid med Regionens vision om, at "et økonomisk og miljømæssigt bæredygtigt og evidensbaseret grundlag".

Det er usammenhængende og utroværdigt, at der er initiativer er i modstrid med visionen, samt at der er initiativer, der er i modstrid med hinanden.

Borgerbevægelse mener derfor, at formuleringen i REVUS

side 13, bør ændres, så det ikke fremgår som en del af strategien, at der skal etableres en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjeføringen.

Udsagn

Afsender: Borgerbevægelsen

Borgerbevægelsen:

Det er glædeligt, at Regionen fremhæver samarbejdet med AAU som væsentligt i rigtig mange sammenhænge. Det er mindre glædeligt, at Regionen ikke selv benytter sig af eller understøtter samarbejdet med AAU, eksempelvis i forbindelse med udvikling af Regionen i arbejdet med at finde de rigtig smarte løsninger. Som et eksempel på, hvor der kunne være samarbejdet, men ikke blev det, kan nævnes forløbet frem til beslutningen om, at anlægge en motorvej i Egholmlinjen. AAU eller dets forskningsmiljø blev ikke inddraget i en forudgående idefase, hvor det kunne være klarlagt hvilke behov, og hvilke mulige løsninger der kunne være. Måske ville dette kunne have frembragt langt mere visionære løsninger på de eksisterende trafikale udfordringer end at anlægge en ødelæggende og dyr motorvej over Egholm. Som et andet eksempel kan nævnes, at såvel kommune, som Region og Vejdirektoratet har ignoreret en fælles indsigelse fra 70 AAU forskere afgivet under VVM-høringen i 2011 om en bedre placeret forbindelse. Som det anføres i REVUS side 22: "Virksomheder, som samarbejder med universitetet, er mere innovative end virksomheder, der ikke gør. Samarbejdet betyder, at virksomhederne introducerer flere nye produkter." Dette må også gælde for Region Nordjylland som virksomhed.

Borgerbevægelsen vil derfor opfordre Regionen til at tilføje som konkret initiativ til REVUS redegørelsen, at Regionen fremadrettet selv vil øge samarbejdet med Aalborg Universitet, også for så vidt angår infrastrukturløsninger. Dette samarbejde kan f.eks. omfatte udarbejdelse af ideer til bedre og billigere alternativer til den 3. limfjordsforbindelse, og til eksempelvis kommer med forslag til hvorledes ITS-løsninger kan anvendes i tunnelen på E45 positivt for regionens infrastruktur.

a. Vurdering

Borgerbevægelsen opfordrer Regionen til at

- tilføje som konkret initiativ, at Regionen fremadrettet selv vil øge samarbejdet med Aalborg Universitet, også for så vidt angår infrastrukturløsninger
- forholde sig åbent overfor at tiden kan vise andre mere fordelagtige trafikløsninger end Egholmlinjen, herunder selv iværksætte et tættere samarbejde med AAU om at finde frem til de visionære løsninger.

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne, og de viser alle, at Egholmlinjen er den mest fordelagtige løsning. Senest har Vejdirektoratet i 2014 gennemført en konsolidering af trafikberegningerne i Landstrafikmodellen. Her deltog AAU i følgegruppen. Region Nordjylland vil ikke igangsætte initiativer, der skal finde alternativer til den besluttede linjeføring for 3. Limfjordsforbindelse.

Nordjylland har både på Aalborg Universitet og i en række virksomheder viden og kapacitet, som kan danne udgangspunkt for det videre arbejde med integrerede ITS-løsninger og Smart Region. Projekter vil her kunne understøttes af Vækstforum. Dette er uddybet i den erhvervs- og vækstrettede del af REVUS (bilag 1) og konkretiseret i handlingsplan

Der nævnes i REVUS en satsning på ITS (intelligent trafikstyring), men ingen sammenkædning med, at denne satsning kan være med til at nedbringe behovet for udbygning af motorvejsforbindelsen eller ændre valget af hvilken forbindelse, der da vil være bedst. Fx vil et tredje rør ved tunnelen samtidigt med bedre ITS muliggøre, at der åbnes to rør i den retning, hvor trafikken er mest tæt, så der reelt vil blive en aflastning af tunnelen på 50 %, der hvor trafikbelastningen er størst. Fra nord mod syd i morgentimerne og fra syd mod nord i eftermiddagstimer. En Vest forbindelse vil kun aflaste tunnelen med 16 %, (Kilde:Vejdirektoratets VVM fra 2011). Muligheden for at forbedre trafikken med ITS er ikke indeholdt i VVM-redegørelsen fra 2011, og dermed ikke medtænkt i forbindelse med udpegning af motorvejslinjen – hverken i Transportforliget eller i REVUS.

Borgerbevægelsen vil derfor opfordre Regionen til at forholde sig åbent overfor at tiden kan vise andre mere fordelagtige trafikløsninger end Egholmlinjen, herunder selv i værksætte et tættere samarbejde med AAU om at finde frem til de visionære løsninger.

for Vækstforum
www.rn.dk/Regional-Udvikling/Vaekstforum

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Borgerbevægelsen

Borgerbevægelsen opstod den 6. juli 2011 og formålet med bevægelsen var da at bidrage til oplysning om motorvejsforslaget og høringsfristen, samt at hjælpe berørte borgere af de vestlige forslag til at udarbejde høringssvar. Bevægelsen udsprang som en reaktion på den manglede inddragelse af borgerne og de lokale politikeres manglende engagement i høringsperioden.

VVM-redegørelsen blev sendt i høring den 26. juni 2011. Der var ét opslag i den lokale avis "Nordjyske" om høringsfristen og om Vejdirektoratets hjemmeside. Indtil borgerbevægelsens stiftelse var der ingen information, ingen artikler, ingen debatindlæg, ingen politikere der involverede borgerne i beslutningsprocessen, og heller ingen borgere, der tog selvstændigt initiativ. Intet. Ingen vidste tilsyneladende, hvad der foregik, og ingen tog initiativ til at oplyse herom. Hverken Vejdirektoratet – eller de lokale politikere. Inden høringsperioden afholdt Vejdirektoratet et informativt Borgermøde i Aalborg Hallen den 18. august 2011, hvor mere end 900 borgere deltog. De mange indsigelser, der fremkom under høringen, er behandlet af Vejdirektoratet i VVM-beretningen. Uagtet at stort set samtlige indsigelser vedrørte Egholmlinjen og ikke østforbindelsen indebar indsigelserne ingen ændringer i Vejdirektoratets indstilling eller modificeringer af Vejdirektoratets vurderinger. Adskillige borger oplevere, at deres indsigelser ikke er blevet hørt, herunder at deres påpegninger af faktuelle fejl, ikke er blevet berigtiget i den endelige beretning.

Der er imidlertid ikke hjemmel til at klage over Vejdirektoratets VVM-beretning, heller ikke over faktuelle fejl.

I forbindelse med vedtagelse af Transportforlig 2014 blev en placering af den 3. Limfjordsforbindelse besluttet anlagt

a. Vurdering

Fastlæggelse af linjeføring, vedtagelse af anlægslov, finansiering samt etablering af en 3. Limfjordsforbindelse påhviler staten og Vejdirektoratet. Region Nordjylland ønsker, at Staten snarest følger op på det besluttede projekt med anlægslov og finansiering, så etableringen kan gennemføres.

Den 24. juni 2014 indgik regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti en aftale om, at linjeføring for en 3. Limfjordsforbindelse skal gå over Egholm.

Beslutningen blev truffet på baggrund af VVM-undersøgelse samt en opdatering af de foreliggende trafikberegninger med brug af den nye Landstrafikmodel i 2014. Beregningerne viser fortsat, at det er en linjeføring over Egholm, som er den samfundsøkonomisk bedste løsning, og Vejdirektoratet fastholder på den baggrund sin indstilling fra VVM-undersøgelsen om en linjeføring over Egholm.

Ud fra en samlet afvejning af de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser indstillede Vejdirektoratet, at 3. Limfjordsforbindelse anlægges som en Egholmlinje med de i VVM-undersøgelsen foreslåede

i Egholmlinjen. Transportforliget omhandler en række andre strækninger i Danmark. Det er imidlertid ikke muligt, at få opklaret hvordan Transportudvalget har forholdt sig til indsigelserne eller hvilken begrundelse der gør at netop Egholmlinjen er valgt frem for alternativerne. Der er heller ikke hjemmel til at klage over Transportudvalgets forlig.

I maj 2015 blev byggelinjen tinglyst, selvom ikke alle indsigelser vedrørende byggelinjens placering var behandlet på dette tidspunkt.

Beslutningen om at anlægge en motorvej i Egholmlinjen er imidlertid så modstridende med de seneste års politiske tiltag, herunder også REVUS.

Såvel proces som lokalpolitikernes manglende deltagelse i debatten i forbindelse med høringsperioden, efterlader ualmindeligt mange ubesvarede spørgsmål og stor forvirring.

Hvad er visionerne for Aalborg? Hvordan kan en vestlig løsning forsvares politisk af en politikkere, der netop har vedtaget Aalborg Kommunes Planstrategi 2011. I denne planstrategi fremhæves nødvendigheden af at skabe en bæredygtig trafikfordeling, og nytænkning ved ikke at lade sig friste til at falde tilbage på gamle løsninger med at bygge brede veje osv. De vestlige forslag vurderes i VVM-redegørelsen at ville generere 23-24 % yderligere trafik oveni Vejdirektoratets fremskrivning af trafikken i 2020. Det virker så åbenlyst modstridende, at en forklaring og de reelle visioner må frem i lyset. Borgerne er efterladt med en følelse af, at her er noget, der ikke skal frem i lyset. Noget som af mange formuleres som "en rævekage" - en spekulation i en statslig finansieret trafikløsning, fordi Aalborgs interne trafikproblemer – eller Nibe og Jammerbugts ønsker om hurtigere adgang til henholdsvis nord og syd åbenbart ikke kan løses kommunalt.

Det manglende politiske engagement kombineret med

afværgeforanstaltninger for natur og dyreliv. I næste fase vurderes, om det vil være hensigtsmæssigt - indenfor rammerne af VVM-undersøgelsens miljøvurdering og det samlede anlægsbudget - at justere Egholmlinjen med hensyn til en række ændringsforslag, som blev modtaget i den offentlige høring.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

skråsikre politisk udmeldinger, nedsættelse af en kommitté "Den3.limfjordsforbindelse.nu, som Regionsrådets formand også er formand for, og som anvender Regionens sekretariat og modtager offentlige tilskud, har medført en udpræget opfattelse om, at beslutningen ønskes gennemtruffet uanset befolkningens modstand. Høringen i forbindelse med VVM-redegørelsen opfattes som en formalitet uden reelt indhold. Denne følelse, der er stærkt skadelig for vores lokaldemokrati, forstærkes af, at den 3. limfjordsforbindelse placeret i Egholmlinjen siden er indgået i alle strategier og planer, og den indgår også i REVUS.

Altså: Det kan ikke betale sig at gøre noget – for det er alligevel ikke meningen, at borgeren indvendinger skal tillægges betydning. Ingen ønsker at lytte. Dette i kombination med at rigtig mange andre har opfattelsen af, at "det bliver da aldrig til noget – det har vi hørt før" – eller er overbeviste om, at "det er simpelthen for vanvittigt, det kan de da ikke finde på", har i den grad vanskeliggjort mulighederne for privatpersoner i at involvere andre borgerne i debatten. Privatpersoner har i modsætning til etablerede politiske partier i lokalmiljøet inden medlemslister, ingen organisation, ingen distributionsmuligheder – og heller ingen sekretærbistand eller offentlige tilskud.

Ovenstående viser konsekvenserne af at Regionens samarbejde med borgen er begrænset, og behovet for at Regionen tager sit ansvar som aktør i demokratiske beslutningsprocesser mere seriøst.

Modstanden mod Egholmlinjen må forsat betegnes som massiv.

Borgerbevægelsen repræsenterer en del af denne massive modstand, og afgiver høringssvar fordi REVUS indeholder politiske målsætninger om at etablere en motorvej i Egholmlinjen.

Bevægelsen tæller på tidspunktet for indgivelse af dette høringssvar 710 medlemmer.

Derudover har bevægelsen en facebookgruppe, der tæller 1011 medlemmer: <http://da-dk.facebook.com/groups/115382961889297/>.

Endvidere indsamlede bevægelsen 1737 underskrifter i forbindelse med VVM-høringen i 2011, der alle udtrykker at de ikke ønsker en motorvej i Egholmlinjen. Underskrifterne blev afleveret samlet til vejdirektoratet.

Samtlige høringssvar vedr. REVUS afgivet af Borgerbevægelsen afgives på vegne af bevægelsen 710 formelle medlemmer.

Udsagn

Afsender: Carmen Connie Sommer

Carmen Connie Sommer:

Motorvejen vil kun skabe genveje for 6-7000 biler dagligt (fra Jammerbugt) og det kommer i høj grad til at dreje sig om indkøbs trafik og sommerhustrafik. Dette står slet ikke mål med prisen. Trafikken fra Hirtshals-Hjørring-Brønderslev kan lige så godt køre øst om Aalborg, blot der er et ekstra rør.

- Når en meningsmåling foretaget 2014 viser, at kun 19 % af borgerne under 40 år ønsker en motorvej over Egholm, mens 62 % foretrækker en udvidelse ved den nuværende tunnel, bør regionen være åben for at åbne denne sag og vurdere linjeføringen på ny. Det er jo i høj grad den unge befolkningsgruppe, der skal leve med resultatet.

- Beslutningsprocessen omkring linjeføringen har været præget af så mange uregelmæssigheder, at sagen må vurderes om. Det virker eksempelvis mærkeligt, at selve høringen var placeret i en sommerferie, at over 1500 indsigelser ikke har resulteret i nogen form for ændring af projektet og at det ikke er muligt at klage over faktuelle fejl i miljøvurderingen.

- Godstrafikken fra Hirtshals Havn kan formentlig opnå større fordele ved at man elektrificerer jernbanen det sidste stykke fra Hjørring til Hirtshals Havn.

- Aalborgs udvikling trækker mod øst, og ikke mindst det nye Regionssygehus nødvendiggør, at det østlige vejsystem og forbindelsen fra Vendsyssel til Aalborg Øst fungerer upåklageligt. Forsinkelser p.g.a. stop ved Limfjordstunnelen kan være skæbnesvangre for ambulancer på vej mod Regionssygehuset, hvis ikke der findes et ekstra rør.

- Beslutningen om Egholm-motorvejen var baseret på

a. Vurdering

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne.

Analyserne viser

samstemmende, at

Egholmlinjen er den mest fordelagtige løsning. Senest har Vejdirektoratet i 2014 gennemført en konsolidering af trafikberegningerne i Landstrafikmodellen. Region Nordjylland vil ikke igangsætte initiativer, der skal finde alternativer til den besluttede linjeføring for 3.

Limfjordsforbindelse.

Vedtagelse af anlægslov samt efterfølgende finansiering og etablering af en 3.

Limfjordsforbindelse påhviler staten og Vejdirektoratet.

Region Nordjylland ønsker, at Staten snarest vedtager en anlægslov på det besluttede projekt, så etableringen kan påbegyndes, da der inden for få år vi være kritisk trængsel i Limfjordstunnelen. Som nævnt i den fælles nordjyske mobilitetsstrategi (Bilag 6) har Kontakudvalget bestående af de 11 nordjyske borgmestre og regionsrådsformanden, samme ønske.

Den 24. juni 2014 indgik regeringen

(Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti en aftale om, at linjeføring for en 3.

Limfjordsforbindelse skal gå over Egholm.

beregninger, der overdrev dens trafikmængde i år 2020 med 50 %. På tidspunktet for beslutningen i Aalborg Byråd og regionen var man heller ikke klar over, at Egholm-motorvejen ligger så langt ude mod øst, at den kun vil aflaste Limfjordstunnelen med 16 % og Limfjordsbroen med 15 % (kilde: Konsolideringsrapporten 2014).

- Beregningerne, der viser at den vestlige motorvej giver størst samfundsøkonomisk afkast er på flere områder kritiseret for at være fejlbehæftet bl.a. i bogen "Det store pengespild" uden at man har villet forholde sig til kritikken (se bogens side V). En stor fejlinvestering kan blive konsekvensen.
- Der er fremkommet et forslag til optimeret østlig løsning, 3-tals løsningen, med kun et enkelt rør ved Limfjordstunnelen. Denne løsning kan spare staten for 3-4 mia. kr og bør gennemregnes.
- Prisen på motorvejen via Egholm er særdeles høj sammenlignet med andre motorvejsstrækninger i Danmark: 6,2 mia. i 2011-priser.
- Alt for mange værdifulde naturområder vil blive ødelagt af Egholm-motorvejen. Det drejer sig ikke kun om udflugtsstedet Egholm men også de rekreative områder Lindholm Fjordpark, Hasseris Enge, Strandengene bag Mølholmsøerne, området ved Vandskisøen og den sydlige del af Østeraadalen.
- Let adgang til flotte, enestående og fredfyldte naturområder er en vigtig faktor når det drejer sig om at tiltrække kvalificeret arbejdskraft til regionens hovedby. At folk ønsker at bo nær flotte naturområder, afspejler sig bl.a. i huspriserne. Aalborgs åbne naturområder mod vest er et aktiv især når det gælder konkurrencen med København.

Beslutningen blev truffet på baggrund af VVM-undersøgelse samt en opdatering af de foreliggende trafikberegninger med brug af den nye Landstrafikmodel i 2014. Beregningerne viser fortsat, at det er en linjeføring over Egholm, som er den samfundsøkonomisk bedste løsning, og Vejdirektoratet fastholder på den baggrund sin indstilling fra VVM-undersøgelsen om en linjeføring over Egholm.

Ud fra en samlet afvejning af de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser indstillede Vejdirektoratet, at 3. Limfjordsforbindelse anlægges som en Egholmlinje med de i VVM-undersøgelsen foreslåede afværgeforanstaltninger for natur og dyreliv. I næste fase vurderes, om det vil være hensigtsmæssigt - indenfor rammerne af VVM-undersøgelsens miljøvurdering og det samlede anlægsbudget - at justere Egholmlinjen med hensyn til en række ændringsforslag, som blev modtaget i den offentlige høring.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: David Andreasen

David Andreasen:

Jeg mener at den tredje limfjordsforbindelse ikke bør gå via Egholm, da den vil ødelægge et naturskønt område nemlig selve øen Egholm, der ligger tæt ved storbyen. Vi har jo ikke for mange naturskønne områder i Aalborg i forvejen.

Udsagn

Afsender: Foreningen Egholms venner

Foreningen Egholms Venner:

Turisme og oplevelse.

Egholms Venner gør indsigelse mod REVUS, pga.

forslaget om at fremme etableringen af en 3.

Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen.

Egholms Venner foreslår at Regionsrådet, af hensyn til folks mulighed for en unik oplevelse, og for fremme af den Nordjyske turisme, arbejder for en anden forbindelse end Egholm linjen i fremtiden.

Egholm, har en helt unik beliggenhed, kun ca. 500 fra Aalborg. Ja faktisk er Egholm en del af Aalborg City, da øen har post nr. 9000 som resten af midtbyen. Det er også helt unikt.

Egholm besøges hvert år af mange tusinde turister. De fleste endags- besøgende, som bare er ovre og nyde freden og roen, mens der også er mange, som besøger restaurant Kronborg, øens købmand, overnatter på den gamle skole, eller er til fest eller på kursus, på Egholm Vestergård. At spilere sådan et helt unikt åndehul vil givet vis, i de fleste nordjyders bevidsthed, være en forbrydelse, og frarøve fastlandets fortravlede befolkning et unikt og nødvendigt åndehul.

En ny tilflytter har sagt det meget præcist: Før hun flyttede til Egholm var transport som noget der skulle overstås. Nu er det blevet til en fed oplevelse!

For mange af Egholms besøgende, både børn og voksne er sejlturen en væsentlig del af oplevelsen.

De fleste får næsten aldrig en sejltur, selv om der går en "fjord" tværs i gennem hele Nordjylland, men ved Egholm får man både en sejltur og en naturoplevelse på samme tid, og til samme pris.

En larmende motorvej over et farvand som Nørredybet vil være en katastrofe for mange roere og fritidssejlere, og larmen fra en motorvej hen over Egholm vil også larme og derved ødelægge oplevelsen for sejlene i Sønderdybet.

a. Vurdering

REVUS rummer 3 indsatsområder og 5 bærende principper, der leder frem til en række initiativer. Der kan derfor være indbyredes modsætninger eller konflikter mellem konkrete initiativer. I forhold til valg af initiativer er det i afvejningen af fordele og ulempler blevet vurderet, at de foreslåede initiativer samlet set er de bedste for Nordjylland og for nordjyske vækst og udvikling. Fx kan etablering af en vejforbindelse være med til at skabe mobilitet og beskæftigelsesudvikling. Men samtidig kan det have visse miljømæssige konsekvenser, som kan begrænse attraktiviteten af et område.

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne. Analyserne viser samstemmende, at Egholmlinjen er den mest fordelagtige løsning. Senest har Vejdirektoratet i 2014 gennemført en konsolidering af trafikberegningerne i Landstrafikmodellen. Region Nordjylland vil ikke igangsætte initiativer, der skal finde alternativer til den besluttede linjeføring for 3. Limfjordsforbindelse.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Den visuelle oplevelse af Egholm værdsættes af rigtig mange som har øen, som deres udsigt.. En motorvej, med lys og larm, som kan ses og høres langt væk, vil blive rigtig træls oplevelse for mange.

De besøgende på Egholm deltager ofte i de mange ture som Naturvejlederne eller lokale arrangerer, og Skoletjenestens aktiviteter på øen har en stor værdi for mange skolebørn, som får lejlighed til, under kyndig vejledning, at udforske fjordens mange dyr og planter. Både Skoletjenestens arbejde og Naturvejledernes ture, er en stor oplevelse for rigtig mange skatteborgere og deres børn.

Egholms Venner er ikke i tvivl om at det vil være et tab for turismen at ødelægge Egholm med en larmende motorvej. Egholms venner er ikke i tvivl om, at den oplevelse, som mange får når de besøger en ø vil blive spoleret hvis Egholm laves til en bropille, og være et stort tab for kommende generationer.

En lille bog, som hedder: Øen henne om hjørnet! Skrevet af Svend Løcke, handler om en tur til Egholm, og vidste man ikke at den foregik i 1951, kunne man tro den var skrevet i år. Den burde beslutningstagerne egentlig tage sig tid til at læse.. (den kan lånes på biblioteket).

Udsagn

Afsender: Foreningen Egholms Venner

Foreningen Egholms venner gør indsigelse mod REVUS, som har prioriteret en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm højt. Begrundelserne er bl.a. at alt for mange værdifulde naturområder vil blive ødelagt af Egholm-motorvejen. Det drejer sig ikke kun om Egholm men også de rekreative områder Lindholm Fjordpark, Hasseris Enge, Strandengene bag Mølholm-søerne, området ved Vandskisøen i Voerbjerg og den sydlige del af Østerå-dalen.

Det er en kendt sag at let adgang til flotte, enestående og fredfyldte naturområder er en vigtig faktor når det drejer sig om at tiltrække kvalificeret arbejdskraft til regionens hovedby. At folk ønsker at bo nær flotte naturområder, afspejler sig bl.a. i huspriserne. Det er også kendt at der er helbreds konsekvenser ved at bo tæt på trafikerede veje. Egholm kan virke som et fristed for støjplagede borgere, men laver man også her en larmende motorvej er endnu et bynært åndehul spoleret. Aalborgs åbne naturområder mod vest er et aktiv især når det gælder konkurrencen med København, der med rette kan kaldes klaustrofobisk.

På Egholm går motorvejen tværs igennem leveområdet for Lysbugede knortegæs, der som bekendt er Danmarks ansvarsart nr. 1. hvilket i realiteten betyder, at det er den fugl, som Danmark har det største ansvar for at beskytte. I VVM redegørelsen fra 2011 er det nævnt, at Lysbuget knortegås har en bevaringsstatus, som hedder: akut truet men stigende i antal, men de nyeste undersøgelser konkluderer at det er helt forkert. De er akut truet men deres antal er faldende. Man mener at der nu kun er ca. 6500 individer tilbage. Ornitologer har da også i flere advaret om, at fuglen er alvorligt truet, bl.a. fordi de trænges væk fra deres ynglepladser på Svalbard, af større gåsearter, og på det seneste også af Isbjørne, som

a. Vurdering

REVUS rummer 3 indsatsområder og 5 bærende principper, der leder frem til en række initiativer. Der kan derfor være indbyredes modsætninger eller konflikter mellem konkrete initiativer. I forhold til valg af initiativer er det i afvejningen af fordele og ulempler blevet vurderet, at de foreslåede initiativer samlet set er de bedste for Nordjylland og for nordjyske vækst og udvikling. Fx kan etablering af en vejforbindelse være med til at skabe mobilitet og beskæftigelsesudvikling. Men samtidig kan det have visse miljømæssige konsekvenser, som kan begrænse attraktiviteten af et område.

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne. Analyserne viser samstemmende, at Egholmlinjen er den mest fordelagtige løsning. Senest har Vejdirektoratet i 2014 gennemført en konsolidering af trafikberegningerne i Landstrafikmodellen. Region Nordjylland vil ikke igangsætte initiativer, der skal finde alternativer til den besluttede linjeføring for 3. Limfjordsforbindelse.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

trænger sig ind på ynglepladserne og plyndrer rederne. Derfor kommer der for få ungfugle på vingerne til at bestanden på sigt kan sikre sin bestånd, og derfor er det særdeles vigtigt, at Danmark, som jo ofte huser hele verdensbestanden i vinter halvåret, gør en ekstra indsats for at tilgodese fuglene de ca. 9 mdr. af året hvor de er her... At etablere en motorvej, eller andet teknisk anlæg, gennem et af deres vigtigste raste og fouragerings-områder er en grov overtrædelse af et EU-direktiv, hvilket hverken Region, Kommuner, eller Folketing har bemyndigelse til. I stedet bør regionen gå aktivt ind i bestræbelserne på at frede de områder, som er vigtigst for gæssene. Der er foto og video- dokumenteret stor forekomst af Lysbugede knortegæs på og omkring Egholm gennem de sidste 10 – 15 år, og forekomsten ved Egholm er stigende, da der her, som et af de få steder i fjorden, er tiltagende forekomst af Ålegræs. Både antal, bevaringsstatus, og geografisk udbredelse er forældet i VVM redegørelsen, og har derfor givet politikerne et forkert grundlag for at træffe en lovlig beslutning.

Egholm er hjemsted for flere bilag 4 arter, som f.eks. Spidssnudet frø, Løgfrø, Odder, diverse Flagermus, Og ikke mindst Strandtudser. En tidligere optælling, foretaget i forbindelse med VVM arbejdet i 2006, viser forekomst af Strandtudser flere steder på Egholm, dog mest på vestsiden af linjeføringen for motorvejen. Egholms venner har tidligere påpeget af disse undersøgelser, og de afværgeforanstaltninger, som var foreslået, er ganske utilstrækkelige. Derfor har vi haft folk ude og registrere Strandtudser, og der er nu dokumenteret langt flere Strandtudser end hvad Vejdirektoratet tidligere har fundet. Der er fundet Strandtudser flere steder på østsiden af linjeføringen, og i meget betydeligt antal. Fundene er fuldt dokumenteret, og registreret med GPS, og bliver senere optaget på miljøportalen.

På Nørholms vej i Mølholm blev der ikke fundet Strandtudser i 2011, men beboerne på stedet har i mange år hørt kvækkende tudser uden dog at vide hvilken art det

var. Det har senere vist sig, at netop der hvor der er planlagt et stort udfletningsanlæg findes en meget stor og betydende bestand af Strandtudser. At Vejdirektoratet overså den da de lavede undersøgelser viser bare at de ikke gjorde deres arbejde godt nok.. Der er derfor ingen tvivl om at Vejdirektoratets oplysninger om forekomst af Strandtudser i linjeføringen, i VVM redegørelsen 2011 er forkerte, og har givet politikernerne et helt forkert grundlag at træffe en lovlig beslutning på. beslutninger på. frakørslen ved Nørholmsvej er placeret oven på et sted, hvor der lever mange strandtudser. Begge disse dyr er udryddelsestruede og regnes for særligt prioriterede.
<http://www2.dmu.dk/Pub/FR635.pdf>

- Egholm-motorvejen vil på Hasseris Enge vil gå gennem vigtige indvindingsområder for drikkevand i Aalborg. Det er så følsomt, at beboerne har forbud mod at tisse i haven. Alle ved, hvordan snedriver bliver sorte langs store veje. Denne forurening vil nå grundvandet. Og hvad vil der ske, hvis en tankbil vælter? I Lindholm går linjeføringen også gennem eller meget tæt på et drikkevandsområde.

- På Hasseris Enge vil Egholm-motorvejen desuden blive placeret i et område, som kun ligger 1,5 meter over havets overflade, og som derfor er uegnet til byudvikling. Heller ikke visionen om, at en vestlig motorvej skal kunne fungere som ringvej for Aalborg, holder ved nærmere eftersyn, fordi omvejene f.eks. fra Nørresundby til Aalborg er alt for store via Egholm og Nørholmsvej. Vandgennemstrømningen i Nørredyb, vil efter Egholms venners opfattelse blive negativt påvirket, af de mange bropiller, som er vist i Vejdirektoratets materiale. En ophobning af f.eks. driv.is, vil nemt blokere det smalle dyb, og kan få fatale konsekvenser i form af oversvømmelser. Vejdirektoratet er blevet foreholdt dette problem, og har ikke kunnet svare på fornuftig og rimelig måde. Kan Regionerne?

- Da Hasseris Enge ligger meget lavt, vil motorvejen her blive placeret på en vold, der vil forstærke støjvirkningen ind over Hasseris. Desuden skaber den fremherskende vestenvind en ekstra effekt, der formentlig ikke er taget hensyn til i VVM-rapporten (jfr. kortet side 79). Hvis ikke regionens hovedby har attraktive boligområder, vil det skade regionen som helhed. Egholms Venner påpeger, at det os bekendt er sådan at REVUS ikke er miljøvurderet i henhold til 'Lov om miljøvurdering af planer og programmer.. Vi ved godt, at strategier er normalt ikke omfattet af miljøvurderingsloven, men den her strategi peger på et konkret projekt og er dermed med til at fastsætte rammerne for fremtidige anlægstilladelser, og derfor mener vi at REVUS er omfattet af loven alligevel. (Vi er dog ikke sikre i vores sag, men det bør Regionen vel så se at få undersøgt, og i givet fald modbevise).
- Egholms Venner foreslår at Regionsrådet arbejder for en anden forbindelse end Egholm linjen i fremtiden.
-

Udsagn

Afsender: Foreningen Egholms Venner

Egholms venner:

Indsigelse vedr. infrastruktur.

I REVUS er det anført, at det er vigtigt at der etableres en 3. Limfjordsforbindelse.

I den forbindelse er det kendt, at Regionsrådet, alene anbefaler en forbindelse Vest om Aalborg gående fra E 45 ved Dall til E 39 ved Vestbjerg via Østerå-dalen, Skalborg, Drastrup, Gl. Hasseris, Mølholm, Egholm, Lindholm, Voerbjerg, og Hvorupgård.

Sammen med et, i diverse opinionsundersøgelser, dokumenteret flertal af den nordjyske befolkning, finder Egholms Venner, at det er en dårlig løsning, og foreslår i stedet, at man i fremover fokuserer på at en 3.

limfjordsforbindelse skal placeres der hvor den gør mest gavn for regionen, hvor den 100% sikkert er i tråd med befolknings ønsker, hvor den 100% sikkert placeres og udformes, så den overholder alle de konventioner, og direktiver, som Danmark er underlagt.

Som en 3. Limfjordsforbindelse er beskrevet og planlagt i VVM materialet fra hhv. 2003, 2006 og 2011. Er det helt sikkert, at der ikke har været de store ambitioner for at overholde hverken Århus-konventionen, Bern-konventionen, Bonn-konventionen, Ramsar-konventionen, Fuglebeskyttelsesdirektivet, Habitatdirektivet, Naturbeskyttelsesloven, diverse kommunale lokalplaner etc. etc.

Som en række andre privatpersoner og foreninger, har Egholms venner, i både 2003 og 2006, indgivet så mange, og så veldokumenterede, påpegninger af fejl og mangler i VVM materialet, at begge disse redegørelser er blevet kasseret..

I forbindelse med VVM 2011 er klagebehandlingen overgået fra Naturstyrelsen til Vejdirektoratet.. Det vil med andre ord sige at Vejdirektoratet nu både står for planlægning og udførelse af vejprojekter i Danmark,

a. Vurdering

Vedtagelse af anlægslov samt efterfølgende finansiering og etablering af en 3.

Limfjordsforbindelse påhviler staten og Vejdirektoratet.

Region Nordjylland ønsker, at Staten snarest vedtager en anlægslov på det besluttede projekt, så etableringen kan påbegyndes, da der inden for få år vi være kritisk trængsel i Limfjordstunnelen. Som nævnt i den fælles nordjyske mobilitetsstrategi (Bilag 6) har Kontakudvalget bestående af de 11 nordjyske borgmestre og regionsrådsformanden, samme ønske.

Den 24. juni 2014 indgik regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti en aftale om, at linjeføring for en 3. Limfjordsforbindelse skal gå over Egholm.

Beslutningen blev truffet på baggrund af VVM-undersøgelse samt en opdatering af de foreliggende trafikberegninger med brug af den nye Landstrafikmodel i 2014. Beregningerne viser fortsat, at det er en linjeføring over Egholm, som er den samfundsøkonomisk bedste løsning, og Vejdirektoratet fastholder på den baggrund sin indstilling fra VVM-undersøgelsen om en linjeføring over Egholm.

Ud fra en samlet afvejning af

samtidig med at Direktoratet også står for behandling af klager og indsigelser i forhold til vejprojekter i Danmark. Et klart hul i lovgivningen, som opstod, da amterne blev nedlagt, med udgangen af 2006.

Først når et vejprojekt er vedtaget i Folketinget i form af en anlægslov, i forbindelse med den endelige udformning skal Naturstyrelsen ind og godkende projektet, og vil her have mulighed for at påpege fejl og mangler.. Hvis Naturstyrelsen har frie hænder til at forlange lovgivningen, både internationalt, og nationalt, overholdt, kan projektet i realiteten forkastes eller underkastets meget strengere afværgeforanstaltninger end det er beskrevet i VVM redegørelsen fra 2011.

Vi foreslår derfor at man sikre sig, at Regionsrådet IKKE lægger sig fast på en bestemt linjeføring, da der efter vores, og en række juristers, opfattelse er alvorlige fejl og mangler i det materiale, som Vejdirektoratet har fremlagt for politikerne til at tage beslutning ud fra.

Endvidere synes vi at alternative løsningsforslag, som et enkelt ekstra tunnelrør ved E45, og den nye ide, med en linjeføring, som en motor/trafikvej fra E39, ind til E 45, bag om Nordjyllandsværket, under fjorden, og ind til Tranholmvej, virker meget mere optimalt i forhold til den kommende byudvikling i Aalborg, ikke mindst i forhold til det nye sygehus. Og i forhold til erhvervslivets interesser, da man f.eks. får en forbindelse fra Havnen i Hirtshals til havnen og de store industriområder i Aalborg.

de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser indstillede Vejdirektoratet, at 3. Limfjordsforbindelse anlægges som en Egholmlinje med de i VVM-undersøgelsen foreslåede afværgeforanstaltninger for natur og dyreliv. I næste fase vurderes, om det vil være hensigtsmæssigt - indenfor rammerne af VVM-undersøgelsens miljøvurdering og det samlede anlægsbudget - at justere Egholmlinjen med hensyn til en række ændringsforslag, som blev modtaget i den offentlige høring.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Fremtidens Aalborg

Fremtidens Aalborg:

- Etablering af en 3. Limfjordsforbindelse som en statsligt finansieret vestlig forbindelse over Egholm.

En af begrundelserne for Egholm-motorvejen er at en sådan motorvej kan aflaste de eksisterende veje, og her især E45, den såkaldte Nordjyske Motorvej, der går fra Bouet sydpå.

Men en Egholm-motorvej ligger alt for langt væk fra det sted, hvor hovedparten af trafikken ønsker at passere Limfjorden. Ifølge Vejdirektoratets prognoser: Hvis Egholm-linjen bygges, vil kun 21.500 passere her, mens 66.100 fortsat vil benytte Limfjordstunnelen i år 2020. Allerede i år 2030 vil der igen være næsten 70.000 biler i Limfjordstunnelen – omtrent det samme som i dag. I 2030 vil der næppe være råd til at løse det nye trafikproblem så få år efter at der blev brugt 7 milliarder på en Egholm-motorvej.

Hovedparten af motorvejstrafikken fra Vendsyssel kommer fra området ved Frederikshavn via E45. Denne trafik kan ikke henvises til Egholm-motorvejen den dag, der opstår problemer med kapaciteten i Limfjordstunnelen, for i nord er Egholm-motorvejen jo ikke forbundet til E45. Skal man på tværs over til Egholm-motorvejen, må man benytte Høvejen – men den er slet ikke dimensioneret til store trafikmængder og vil give trafikken fra Frederikshavn mod A45 syd en omvej på 4 km.

Også på side 13 står der

- Støtte op om Jyllandskorridoren, herunder etablering af

a. Vurdering

REVUS rummer 3 indsatsområder og 5 bærende principper, der leder frem til en række initiativer. Der kan derfor være indbyrdes modsætninger eller konflikter mellem konkrete initiativer. I forhold til valg af initiativer er det i afvejningen af fordele og ulemper blevet vurderet, at de foreslåede initiativer samlet set er de bedste for Nordjylland og for nordjyske vækst og udvikling. Fx kan etablering af en vejforbindelse være med til at skabe mobilitet og beskæftigelsesudvikling. Men samtidig kan det have visse miljømæssige konsekvenser, som kan begrænse attraktiviteten af et område.

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne. Analyserne viser samstemmende, at Egholmlinjen er den mest fordelagtige løsning. Senest har Vejdirektoratet i 2014 gennemført en konsolidering af trafikberegningerne i Landstrafikmodellen. Region Nordjylland vil ikke igangsætte initiativer, der skal finde alternativer til den besluttede linjeføring for 3. Limfjordsforbindelse.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

en Hærvejsmotorvej samt støtte op om en fast Kattegatforbindelse.

Af hensyn til CO₂-udledningen er det vigtigt at de løsninger, der etableres på trafikområdet, begrænser biltrafikken mest muligt, da kollektiv trafik skaber langt mindre forurening pr. kørt personkilometer. For at dette kan harmonere med planens ønske om vækst, bør man så vidt muligt planlægge ud fra, at den forøgelse af transportaktiviteten, der følger med væksten, sker inden for den kollektive trafiks område. Dette kan f.eks. opnås ved at skabe genveje for den kollektive trafik sammenlignet med privatbilisme.

Hvis man vælger at gøre lige det modsatte, altså alene at skabe nye forbindelser for biler som f.eks. en 3.

Limfjordsforbindelse via Egholm eller en Hærvejsmotorvej, vil bilen i højere grad blive foretrukket transportmiddel i hele det omkringliggende område, og belastningen med CO₂ vil langt overstige besparelsen ved at der dannes genveje.

CO₂-virkningen vil altså komme, fordi flere vil anskaffe bil og benytte den i mange sammenhænge, men den vil også komme fordi der dannes nye muligheder for aktivitet over større afstand indenfor tidsrammer, der tidligere umuliggjorde denne.

En motorvej via Egholm vil jo medføre et væsentligt trafikspring ved at flere kører i sommerhuset oftere, at flere i Jammerbugt-området vil køre til Aalborg Storcenter og handle oftere, at flere vil danne venskaber og få fritidsaktiviteter på tværs af fjorden. Og at virksomheders biler og arbejdskraft oftere vil krydse fjorden.

Øget fritids- og indkøbs trafik på tværs af fjorden må regnes som uønsket i forhold til CO₂-virkningen. Hvad angår den nye virksomhedsrelaterede trafik er det

formentlig den, der tænkes på, når der i oplægget til Regional Vækst- og udviklingsstrategi tales om mobilitet og infrastruktur og ønsket om 3. Limfjordsforbindelse via Egholm.

Isoleret set er det korrekt, men fakta er bare, at der ikke er den store effekt i en vestlig motorvej, når man påtænker at den leder op til et tyndt befolket område (der bor ca. 38.000 indbyggere i hele Jammerbugt kommune), mens der bor et pænt stykke over 100.000 i Østvendssyssel, hvortil alternativet til linjeføring jo fører. (Midt-vendssyssel kan både køre øst og vest om Aalborg, blot forbindelsen fungerer).

Vælger man en løsning, der efterlader den østlige Limfjordsforbindelse i stikken, er de samlede ulemper for regionen større end fordelene. Det område, man skaber genvej til, er særdeles tyndt befolket, der vil kun køre ca. 6000 biler fra dette område over Egholm pr. døgn og en stor del vil være fritids- og indkøbstrafik. Dvs. motorvejens høje pris står slet ikke mål med den smule ekstra arbejdskraft, virksomhederne får adgang til via den nye forbindelse.

I de opgørelser, der hidtil er blevet foretaget på området, har man da heller ikke lavet en sammenligning med de fordele, der ligger i at udbygge den østlige motorvej i stedet for. Fordelen er, at risikoen for timelange køer ved uheld i tunnelen undgås. Også dette skaber jo i høj grad en barriere for arbejdskraften og lysten til at privatpersoner og virksomheder etablerer sig nordenfjords.

Og der er vel ikke råd til begge forbindelser. Nogle mener så måske, at Limfjordstunnelen vil blive aflastet via en Egholm-motorvej, men det sker jfr. Vejdirektoratets konsolideringsrapport kun med 16 % hvilket er det samme som stigningen i trafikken på blot 10 år.

Med andre ord vil en motorvej via Egholm være meget ude af balance i forhold til behovet, med mindre man da forestiller sig en kolossal byvækst i Jammerbugt kommune, og det er vel ikke ønskeligt, især da ikke i forhold til områdets evne til at tiltrække turister. En prioritering af en motorvej via Egholm vil altså ikke være det bedste for regionens udvikling.

Hvad angår CO2 påstås i de materialer, der er blevet omdelt i forbindelse med kampagnen for motorvejen over Egholm, at denne vil medføre mindre CO2-udslip. Men som forklaret ovenfor bliver det heller ikke tilfældet.

Nyere trafikforskning fra USA og Canada viser da også at flere veje giver mere trafik. I 2009 analyserede Matthew Turner fra University of Toronto og Gilles Duranton fra University of Pennsylvania hvordan trafikudviklingen havde været i USA mellem 1980 og 2000. Turner og Duranton formulerer i deres rapport den opdagelse, de kalder Trafikproppernes hovedsætning: Antallet af kørte kilometer vokser proportionalt med øget tilgængelighed af veje! Denne lovmæssighed er ikke overraskende, hvis man tænker nærmere over det: den er reelt endnu en konsekvens af sammenhængen mellem udbud og efterspørgsel. Der bliver ikke solgt færre varer, fordi der bliver sat flere varer til salg – tværtimod.

Udsagn

Afsender: Fremtidens Aalborg

Fremtidens Aalborg:

Dette høringssvar giver jeg på vegne af foreningen Fremtidens Aalborg. Svaret omhandler side 13, hvor der står

– Etablering af en 3. Limfjordsforbindelse som en statsligt finansieret vestlig forbindelse over Egholm.

Egholm-motorvejen får en række voldsomme konsekvenser for natur og miljø og er dermed i modstrid med punktet

"Arbejde på at minimere transportens negative påvirkning af miljø- og energisituationen. "
på samme side.

Egholm-motorvejen vil berøre nemlig en række naturområder i Aalborg kommune, nemlig

Østeraadalen ved Dall

Hasseris Enge

Møhlholmsvej

Området langs fjorden i Aalborg,

Egholm

Surfer- og kajak-området bag Egholm (Nørredyb)

Lindholm Fjordpark

Naturområdet ved Vandskisøen (Søndergårdsvej).

På Egholm findes en række sjældne dyre- og plantearter. En af dem er den lysbuede knortegås.

Den lysbuede knortegås er tæt ved at uddø; denne fugleart opholder sig i Danmark fra midt-september til sidst i maj, hvor knortegæssene æder sig fede på strandene og ikke mindst i det ålegræs, som findes omkring Egholm.

a. Vurdering

REVUS rummer 3

indsatsområder og 5 bærende principper, der leder frem til en række initiativer. Der kan være indbyrdes modsætninger eller konflikter mellem disse. I forhold til valg af initiativer er det i afvejningen af fordele og ulemper blevet vurderet, at de foreslåede initiativer samlet set er de bedste for Nordjylland og for nordjyske vækst og udvikling.

Vedtagelse af anlægslov samt efterfølgende finansiering og etablering af en 3.

Limfjordsforbindelse påhviler staten og Vejdirektoratet.

Region Nordjylland ønsker, at Staten snarest vedtager en anlægslov på det besluttede projekt, så etableringen kan påbegyndes, da der inden for få år vi være kritisk trængsel i Limfjordstunnelen. Som nævnt i den fælles nordjyske mobilitetsstrategi (Bilag 6) har Kontakudvalget bestående af de 11 nordjyske borgmestre og regionsrådsformanden, samme ønske.

Den 24. juni 2014 indgik regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti en aftale om, at linjeføring for en 3. Limfjordsforbindelse skal gå over Egholm.

Beslutningen blev truffet på baggrund af VVM-undersøgelse samt en

Motorvejen kommer faktisk til at gå direkte igennem dette område.

På tilsvarende vis er strandtudsens en særlig truet dyreart, som findes på Egholm. Strandtudsens er senere også opdaget i et område på Hasseris Enge, hvor en motorvejstilkørsel skal placeres. I miljøredegørelsen i Vejdirektoratets VVM-rapport (VVM = Vurdering af Virkninger på Miljø) er der overhovedet ikke beskrevet noget om, at der findes strandtudser her. Senest er der fundet en bestand strandtudser nær Nørholmsvej, hvor motorvejens linjeføring skal gå. Strandtudsens er beskyttet af EUs habitatdirektiv som "særligt udsat" og af Bernkonventionen.

De vestlige naturområder har også i høj grad betydning for mennesker. 50.000 mennesker besøger hvert år Egholm – ingen anden by i Danmark har et tilsvarende fænomen så tæt på centrum. Aalborg Vest er det eneste sted, hvor byens folk har direkte adgang til den uberørte fjordlinje, Hasseris å og hele engarealet ud over Hasseris enge. Tilsammen tilbyder de et enestående landskab, hvor naturen er en del af hverdagslivet. Et stort antal børn, unge og voksne benytter på hver deres måde området i fritiden.

En række boligområder vil blive berørt af støj, nemlig:

Dall Villaby (fra flere sider)
Drastrup
Bygaden/Skelagervej
Hasseris Vest
Mølholm
Lindholm Vest.

På denne måde skabes der en ny støjkorridor i form af 20 km ny motorvej vest om byen i et område, hvor der i dag er påfaldende stille. Via vestenvinden vil støj forplante sig

opdatering af de foreliggende trafikberegninger med brug af den nye Landstrafikmodel i 2014. Beregningerne viser fortsat, at det er en linjeføring over Egholm, som er den samfundsøkonomisk bedste løsning, og Vejdirektoratet fastholder på den baggrund sin indstilling fra VVM-undersøgelsen om en linjeføring over Egholm.

Ud fra en samlet afvejning af de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser indstillede Vejdirektoratet, at 3. Limfjordsforbindelse anlægges som en Egholmlinje med de i VVM-undersøgelsen foreslåede afværgeforanstaltninger for natur og dyreliv. I næste fase vurderes, om det vil være hensigtsmæssigt - indenfor rammerne af VVM-undersøgelsens miljøvurdering og det samlede anlægsbudget - at justere Egholmlinjen med hensyn til en række ændringsforslag, som blev modtaget i den offentlige høring.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS

ind over en lang række boliger i Hasseris og Mølholm. En effektiv dæmpning af støjen fra motorvejen vil betyde et meget stort tillæg til prisen.

Motorvejens placering i Drastrup kan få alvorlige konsekvenser for sikringen af rent drikkevand. Drastrup-området er en af Aalborg Kommunes vigtigste drikkevandsressourcer. Drastrup-pilotprojektet om grundvandsbeskyttelse og skovrejsning skal sikre rent drikkevand til Aalborg Kommune og samtidig sikre området til rekreativ anvendelse for byens beboere. Projektet omfatter et område omkring Frejlev og Drastrup beliggende sydvest for selve Aalborg by, er igangsat af Aalborg Kommune i slutningen af 1980'erne og har involveret mange, både private og offentlige, partnere gennem årenes løb.

Endelig er der udbredt enighed blandt klimaforskere om at vandstanden i havene vil stige inden for de kommende årtier som en følge af den globale opvarmning.

Allerede i 2007 fik den Tværministerielle Arbejdsgruppe for Klimatilpasning udarbejdet et katalog over mulige konsekvenser af fremtidige klimaændringer og overvejelser om klimatilpasning. Her står bl.a:

Et væsentligt sigte med statslige tiltag efter planlovgivningen vil være at begrænse byggeri i risikoområder, hvor det ville udløse betydelige ekstraudgifter til afhjælpning som kystsikring/digebyggeri, infrastruktur, pumpning mm.

Men store dele af den strækning, hvor Egholm-motorvejen skal ligge, er netop risikoområder, for de befinder sig mindre end 1 meter over havets overflade, og de vil derfor blive oversvømmet hvis vandstanden får lov til at stige. En eventuel motorvejstunnel under Egholm vil være i direkte fare for at blive oversvømmet.



Udsagn

Afsender: Gurli Jensen

Gurli Jensen:

- Alt for mange værdifulde naturområder vil blive ødelagt af Egholm-motorvejen. Det drejer sig ikke kun om udflugtsstedet Egholm men også de rekreative områder Lindholm Fjordpark, Hasseri's Enge, Strandengene bag Mølholmsøerne, området ved Vandskisøen og den sydlige del af Østeraadalen.
- Let adgang til flotte, enestående og fredfyldte naturområder er en vigtig faktor når det drejer sig om at tiltrække kvalificeret arbejdskraft til regionens hovedby. At folk ønsker at bo nær flotte naturområder, afspejler sig bl.a. i huspriserne. Aalborgs åbne naturområder mod vest er et aktiv især når det gælder konkurrencen med København, der med rette kan kaldes klaustrofobisk.
- På Egholm går motorvejen tværs igennem leveområdet for lysbugede knortegæs. Og frakørslen ved Nørholmsvej er placeret oven på et sted, hvor der lever mange strandtudser. Begge disse dyr er udryddelsestruede og regnes for særligt prioriterede.
- Egholm-motorvejen vil på Hasseri's Enge vil gå gennem vigtige indvindingsområder for drikkevand i Aalborg. Det er så følsomt, at beboerne har forbud mod at tisse i haven. Alle ved, hvordan snedriver bliver sorte langs store veje. Denne forurening vil nå grundvandet. Og hvad vil der ske, hvis en tankbil vælter?
- På Hasseri's Enge vil Egholm-motorvejen desuden blive placeret i et område, som kun ligger 1,5 meter over havets overflade, og som derfor er uegnet til byudvikling. Heller ikke visionen om, at en vestlig motorvej skal kunne fungere som ringvej for Aalborg, holder ved nærmere eftersyn, fordi omvejene f.eks. fra Nørresundby til Aalborg

a. Vurdering

REVUS rummer 3 indsatsområder og 5 bærende principper, der leder frem til en række initiativer. Der kan være indbyrdes modsætninger eller konflikter mellem disse. I forhold til valg af initiativer er det i afvejningen af fordele og ulemper blevet vurderet, at de foreslåede initiativer samlet set er de bedste for Nordjylland og for nordjyske vækst og udvikling.

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne. Analyserne viser samstemmende, at Egholmlinjen er den mest fordelagtige løsning. Senest har Vejdirektoratet i 2014 gennemført en konsolidering af trafikberegningerne i Landstrafikmodellen. Region Nordjylland vil ikke igangsætte initiativer, der skal finde alternativer til den besluttede linjeføring for 3. Limfjordsforbindelse.

Vedtagelse af anlægslov samt efterfølgende finansiering og etablering af en 3. Limfjordsforbindelse påhviler staten og Vejdirektoratet. Region Nordjylland ønsker, at Staten snarest vedtager en anlægslov på det besluttede projekt, så etableringen kan påbegyndes, da der inden for få år vil være kritisk trængsel i Limfjordstunnelen. Som nævnt i den fælles nordjyske mobilitetsstrategi (Bilag 6) har Kontakudvalget bestående af

er alt for store via Egholm og Nørholmsvej.

- Da Hasseris Enge ligger meget lavt, vil motorvejen her blive placeret på en vold, der vil forstærke støjvirkningen ind over Hasseris. Desuden skaber den fremherskende vestenvind en ekstra effekt, der formentlig ikke er taget hensyn til i VVM-rapporten (jfr. kortet side 79). Hvis ikke regionens hovedby har attraktive boligområder, vil det skade regionen som helhed.
- Motorvejen vil kun skabe genveje for 6-7000 biler dagligt (fra Jammerbugt) og det kommer i høj grad til at dreje sig om indkøbs trafik og sommerhustrafik. Dette står slet ikke mål med prisen. Trafikken fra Hirtshals-Hjørring-Brønderslev kan lige så godt køre øst om Aalborg, blot der er et ekstra rør.
- Godstrafikken fra Hirtshals Havn kan formentlig opnå større fordele ved at man elektrificerer jernbanen det sidste stykke fra Hjørring til Hirtshals Havn.
- Aalborgs udvikling trækker mod øst, og ikke mindst det nye Regionssygehus nødvendiggør, at det østlige vejsystem og forbindelsen fra Vendsyssel til Aalborg Øst fungerer upåklageligt. Forsinkelser p.g.a. stop ved Limfjordstunnelen kan være skæbnesvangre for ambulancer på vej mod Regionssygehuset, hvis ikke der findes et ekstra rør.
- Beslutningen om Egholm-motorvejen var baseret på beregninger, der overdrev dens trafikmængde i år 2020 med 50 %. På tidspunktet for beslutningen i Aalborg Byråd og regionen var man heller ikke klar over, at Egholm-motorvejen ligger så langt ude mod øst, at den kun vil aflaste Limfjordstunnelen med 16 % og Limfjordsbroen med 15 % (kilde: Konsolideringsrapporten 2014).
- Beregningerne, der viser at den vestlige motorvej

de 11 nordjyske borgmestre og regionsrådsformanden, samme ønske.

Den 24. juni 2014 indgik regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti en aftale om, at linjeføring for en 3. Limfjordsforbindelse skal gå over Egholm.

Beslutningen blev truffet på baggrund af VVM-undersøgelse samt en opdatering af de foreliggende trafikberegninger med brug af den nye Landstrafikmodel i 2014. Beregningerne viser fortsat, at det er en linjeføring over Egholm, som er den samfundsøkonomisk bedste løsning, og Vejdirektoratet fastholder på den baggrund sin indstilling fra VVM-undersøgelsen om en linjeføring over Egholm.

Ud fra en samlet afvejning af de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser indstillede Vejdirektoratet, at 3. Limfjordsforbindelse anlægges som en Egholmlinje med de i VVM-undersøgelsen foreslåede afværgeforanstaltninger for natur og dyreliv. I næste fase vurderes, om det vil være hensigtsmæssigt - indenfor rammerne af VVM-undersøgelsens miljøvurdering og det samlede anlægsbudget - at justere Egholmlinjen med hensyn til en række ændringsforslag, som blev

giver størst samfundsøkonomisk afkast er på flere områder kritiseret for at være fejlbehæftet bl.a. i bogen "Det store pengespild" uden at man har villet forholde sig til kritikken (se bogens side V). En stor fejlinvestering kan blive konsekvensen.

modtaget i den offentlige høring.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

- Der er fremkommet et forslag til optimeret østlig løsning, 3-tals løsningen, med kun et enkelt rør ved Limfjordstunnelen. Denne løsning kan spare staten for 3-4 mia. kr og bør gennemregnes.
- Prisen på motorvejen via Egholm er særdeles høj sammenlignet med andre motorvejsstrækninger i Danmark: 6,2 mia. i 2011-priser.
- Ved valg af den vestlige løsning skal desuden tillægges 2-3 mia. kr. til et ekstra rør ved den nuværende tunnel, som vil være nødvendigt efter blot 10 år ved 16 % stigning i trafikken fra 2020 til 2030 (ligesom 2010-2020).
- En Limfjordsløsning for samlet 8-9 mia. kr. er urealistisk hvis man tager i betragtning at der kun anlægges motorveje for 4 mia. i hele Danmark pr. år.
- Regionen bør overveje, hvordan besparelsen ved valg af en østlig løsning - ca. 4 mia kr - kan gavne Nordjyllands udvikling ved anden anvendelse. F.eks. kan man for en sådan sum penge uddanne 4000 ekstra kandidater på Aalborg Universitet.
- Med kun 16 % aflastning af Limfjordstunnelen vil uheldene i Limfjordstunnelen fortsætte og hvis der ikke er bygget et ekstra rør ved Limfjordstunnelen, vil de 60-80.000 biler, der passerer denne vej fortsat lide under vilkårlige forsinkelser på ½ til to timer. I dag opstår den slags forsinkelser på E45 flere gange om ugen.
- En ny motorvej vest om Aalborg vil jævnfør forskere

på Aalborg Universitet medføre trafikspring på 20-30 % (og ikke 0,35 % som nævnt i VVM-redegørelsen). Nye veje skaber ny trafik. Dette medfører øget CO₂-effekt som vil overgå CO₂-besparelsen via genvejen for den eksisterende trafikmængde.

- Når en meningsmåling foretaget 2014 viser, at kun 19 % af borgerne under 40 år ønsker en motorvej over Egholm, mens 62 % foretrækker en udvidelse ved den nuværende tunnel, bør regionen være åben for at åbne denne sag og vurdere linjeføringen på ny. Det er jo i høj grad den unge befolkningsgruppe, der skal leve med resultatet.

- Beslutningsprocessen omkring linjeføringen har været præget af så mange uregelmæssigheder, at sagen må vurderes om. Det virker eksempelvis mærkeligt, at selve høringen var placeret i en sommerferie, at over 1500 indsigelser ikke har resulteret i nogen form for ændring af projektet og at det ikke er muligt at klage over faktuelle fejl i miljøvurderingen.

Udsagn

Afsender: Henny Skogberg

Henny Skogberg:

Det er efter min opfattelse unødvendigt med yderligere en forbindelse over/under Limfjorden. Den nuværende skitserede løsning over Egholm er for dyr og ødelæggende for naturen. Som Lars Løkke Rasmussen i valgkampen på en TV-duel om togbroen over Vejle Fjord sagde: Vi skal passe på den natur vi har.

Det mener jeg også, at vi skal i Aalborg.

Jeg bor i Skalborg og har nu støj fra den nuværende motorvej øst om byen. Hvis en kommende motorvej vest om byen vil give samme støj, vil Aalborg være klemmt i støj fra to sider.

Derfor: af hensyn til naturen, støjen og økonomien - udvid den nuværende tunnel.

a. Vurdering

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne.

Analyserne viser

samstemmende, at

Egholmlinjen er den mest

fordelagtige løsning. Senest

har Vejdirektoratet i 2014

gennemført en konsolidering af

trafikberegningerne i

Landstrafikmodellen. Region

Nordjylland vil ikke igangsætte

initiativer, der skal finde

alternativer til den besluttede

linjeføring for 3.

Limfjordsforbindelse.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til

ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Immanuel Kuhrt

Immanuel Kuhrt:

Dette høringssvar er en opfordring til at skrinlægge den planlagte motorvejsforbindelse over Egholm. Jeg overvejede meget, om emnet skulle hede Infrastruktur, Kvalificeret arbejdskraft, Grøn Region eller øvrige bemærkninger (folkesundhed).

Angående folkesundheden

Som alternativ til en ny motorvejsføring over Egholm vil et ekstra tunnelrør i langt højere grad være en sikring for, at ambulancer (til og fra det kommende sygehus) samt politi og beredskab kan manøvrere effektivt - også, når der er kø i tunnellen (evt. p.g.a. et af de mange uheld). I Nordjylland kan man risikere at skulle fragtes rigtig langt for at komme til den rette behandling, og en helikopter kan ikke være alle steder på en gang. Så nogle vil komme til at dø eller invalideres af den ekstra transporttid, hvis østforbindelsen ikke udvides. Det er indiskutabelt. Spørgsmålet er blot, om det bliver mig, dig eller nogle af vores venner.

Omvendt vil en vestforbindelse skabe øgede støjgener, og den vil ødelægge den rekreative værdi af mange af Aalborgs rekreative områder. Man kan jo ikke lave en broklap på en motorvej. Derfor vil broen skulle bygges meget højt op over sejlrenden. Udover Egholm vil det berøre områder som Lindholm Brygge, Marinaen, og det fantastiske udsigtspunkt ved vandtårnene nær Aalborgtårnet. Det vil kort sagt være en støjspredende øjebæ af voldsomme dimensioner.

Kvalificeret arbejdskraft

Og det bringer os videre til problematikken omkring kvalificeret arbejdskraft. Specialister ved godt, hvad de er værd, og de ved godt, hvad de vil have ud af at arbejde -

a. Vurdering

REVUS rummer 3 indsatsområder og 5 bærende principper, der leder frem til en række initiativer. Der kan derfor være indbyrdes modsætninger eller konflikter mellem konkrete initiativer. I forhold til valg af initiativer er det i afvejningen af fordele og ulempler blevet vurderet, at de foreslåede initiativer samlet set er de bedste for Nordjylland og for nordjyske vækst og udvikling. Fx kan etablering af en vejforbindelse være med til at skabe mobilitet og beskæftigelsesudvikling. Men samtidig kan det have visse miljømæssige konsekvenser, som kan begrænse attraktiviteten af et område.

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne. Analyserne viser samstemmende, at Egholmlinjen er den mest fordelagtige løsning. Senest har Vejdirektoratet i 2014 gennemført en konsolidering af trafikberegningerne i Landstrafikmodellen. Region Nordjylland vil ikke igangsætte initiativer, der skal finde alternativer til den besluttede linjeføring for 3. Limfjordsforbindelse.

Vedtagelse af anlægslov samt efterfølgende finansiering og etablering af en 3. Limfjordsforbindelse påhviler staten og Vejdirektoratet. Region Nordjylland ønsker, at Staten snarest vedtager en

ikke kun, når de er på arbejde, men også, når de kommer hjem. De vil have kvalitet - og som regel også æstetik. En vestforbindelse vil skade mange af de bløde gratis værdier/ressourcer i Aalborg på tværs af socioøkonomiske skel. Derudover vil den gøre Aalborgs mest attraktive beboelsesområde mindre attraktivt. Andre steder i verden bruger man milliarder på netop at få motorvejstrafikken ud af beboelsesområder for at skabe sundere levevilkår.

Turisme og oplevelse

En subjektivt dominant vestforbindelse vil også gøre Aalborg centrum mindre hyggelig. Aalborg er en af Danmarks ældste byer, og det er en af de ting, der gør den spændende at besøge. Indenbys motorveje er i strid med den oplevelse af ro og fred, som mange søger, når de søger mod noget gammelt.

Grøn region

Vi er allerede inde i det. Ud over de menneskeoplevede problemer med en vestforbindelse, vil det også være særdeles dobbeltmoralisk af os som Danskere i den grad at kompromittere vores egne truede arter som lysbugede knortegæs og strandtudser på Egholm på samme tid som, vi brokker os over, at fattige tredjeverdenslande ikke gør nok for at sikre næsehorn, tigere, gorillaer og andre 'besværlige' dyrearter.

Derudover har vi særdeles følsomme drikkevandsreserver ved Hasseris Enge. Disse vil kompromitteres af den øgede trafik, og i en tid, hvor der fra folketinget er givet tilladelse til skifergasudvinding i Aalborg Kommune og den ledende blå fløj overvejende er fortalere for skifergas, skærper det vigtigheden af et stærkt fokus på at tage vare om vores drikkevandsreserver.

Infrastruktur

Her vil jeg starte ud med min egen situation. Jeg bor i centrum af Aalborg og arbejder i Frederikshavn. Allerede

anlægslov på det besluttede projekt, så etableringen kan påbegyndes, da der inden for få år vi være kritisk trængsel i Limfjordstunnelen. Som nævnt i den fælles nordjyske mobilitetsstrategi (Bilag 6) har Kontakudvalget bestående af de 11 nordjyske borgmestre og regionsrådsformanden, samme ønske.

Den 24. juni 2014 indgik regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti en aftale om, at linjeføring for en 3. Limfjordsforbindelse skal gå over Egholm.

Beslutningen blev truffet på baggrund af VVM-undersøgelse samt en opdatering af de foreliggende trafikberegninger med brug af den nye Landstrafikmodel i 2014. Beregningerne viser fortsat, at det er en linjeføring over Egholm, som er den samfundsøkonomisk bedste løsning, og Vejdirektoratet fastholder på den baggrund sin indstilling fra VVM-undersøgelsen om en linjeføring over Egholm.

Ud fra en samlet afvejning af de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser indstillede Vejdirektoratet, at 3. Limfjordsforbindelse anlægges som en Egholmlinje med de i VVM-undersøgelsen foreslåede afværgeforanstaltninger for

som den trafikale situation er nu, foretrækker jeg at køre over Nørresundby frem for at tage tunellen, når jeg skal på arbejde, og jeg kører altid over Nørresundby hjem. Det tager 10 minutter længere, på den måde, men det er altid med hjertet oppe i halsen, jeg svinger ind på motorvejen lige syd for tunellen. Og det er en frygt, der bunder i reelle oplevelser med nærvæd-hændelser, fordi der bliver kørt hårdt på strækningen i dyb strid med reglerne. For hvis jeg tager det højre indfaldsspor, risikerer jeg at få en Audi med 140 km/t i nakken, og hvis jeg tager det venstre spor (som lyspilene lige før motorvejen tilråder), så havner jeg i tredjespor, hvor alle disse 30% + fartovertrædere lægger sig lige (to meter) bag ved mig og blinker - selvom der ikke er plads til, at jeg forsvarligt kan rykke over i andet spor. Problemet er kan desværre ikke løses ved mere fartkontrol, da kapaciteten allerede er tæt på fuldt udnyttet, og en langsommere og mere forsvarlig gennemsnitsfart vil give risiko for propper.

Man kan ikke lovgive sig fra psykopater og idioter på vejene, men man kan lave rammer, der gør, at de i mindre grad bliver tricket til at gå amok. Og de nuværende forhold på stykket i og omkring tunellen er bestemt ikke optimale. Det er min vurdering, at mange af uheldene sker, fordi stressede (og trætte) mennesker laver ugennemtænkte og overilede beslutninger. Og stress er netop en ting, som der kan aflæses af manges kørsel på det stykke.

Jeg er klar over, at I ønsker at afhjælpe det med en motorvej over Egholm, jeg er blot meget skeptisk overfor effektiviteten samt følgevirkningerne i forhold til bymiljøet. Derfor anbefaler jeg, at I i stedet laver et ekstra tunnelrør

natur og dyreliv. I næste fase vurderes, om det vil være hensigtsmæssigt - indenfor rammerne af VVM-undersøgelsens miljøvurdering og det samlede anlægsbudget - at justere Egholmlinjen med hensyn til en række ændringsforslag, som blev modtaget i den offentlige høring.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Immanuel Kuhrt

Dette høringssvar er en opfordring til at skrinlægge den planlagte motorvejsforbindelse over Egholm. Jeg overvejede meget, om emnet skulle hede Infrastruktur, Kvalificeret arbejdskraft, Grøn Region eller øvrige bemærkninger (folkesundhed).

Angående folkesundheden

Som alternativ til en ny motorvejsføring over Egholm vil et ekstra tunnelrør i langt højere grad være en sikring for, at ambulancer (til og fra det kommende sygehus) samt politi og beredskab kan manøvrere effektivt - også, når der er kø i tunnellen (evt. p.g.a. et af de mange uheld). I Nordjylland kan man risikere at skulle fragtes rigtig langt for at komme til den rette behandling, og en helikopter kan ikke være alle steder på en gang. Så nogle vil komme til at dø eller invalideres af den ekstra transporttid, hvis vestforbindelsen ikke udvides. Det er indiskutabelt. Spørgsmålet er blot, om det bliver mig, dig eller nogle af vores venner.

Omvendt vil en vestforbindelse skabe øgede støjgener, og den vil ødelægge den rekreative værdi af mange af Aalborgs rekreative områder. Man kan jo ikke lave en broklap på en motorvej. Derfor vil broen skulle bygges meget højt op over sejlrenden. Udover Egholm vil det berøre områder som Lindholm Brygge, Marinaen, og det fantastiske udsigtpunkt ved vandtårnene nær Aalborgtårnet. Det vil kort sagt være en støjspredende øjebæ af voldsomme dimensioner.

Kvalificeret arbejdskraft

Og det bringer os videre til problematikken omkring kvalificeret arbejdskraft. Specialister ved godt, hvad de er værd, og de ved godt, hvad de vil have ud af at arbejde - ikke kun, når de er på arbejde, men også, når de kommer

a. Vurdering

REVUS rummer 3 indsatsområder og 5 bærende principper, der leder frem til en række initiativer. Der kan derfor være indbyrdes modsætninger eller konflikter mellem konkrete initiativer. I forhold til valg af initiativer er det i afvejningen af fordele og ulempler blevet vurderet, at de foreslåede initiativer samlet set er de bedste for Nordjylland og for nordjyske vækst og udvikling. Fx kan etablering af en vejforbindelse være med til at skabe mobilitet og beskæftigelsesudvikling. Men samtidig kan det have visse miljømæssige konsekvenser, som kan begrænse attraktiviteten af et område.

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne. Analyserne viser samstemmende, at Egholmlinjen er den mest fordelagtige løsning. Senest har Vejdirektoratet i 2014 gennemført en konsolidering af trafikberegningerne i Landstrafikmodellen.

Vedtagelse af anlægslov samt efterfølgende finansiering og etablering af en 3. Limfjordsforbindelse påhviler staten og Vejdirektoratet. Region Nordjylland ønsker, at Staten snarest vedtager en anlægslov på det besluttede projekt, så etableringen kan påbegyndes, da der inden for få år vi være kritisk trængsel i Limfjordstunnelen. Som nævnt i

hjem. De vil have kvalitet - og som regel også æstetik. En vestforbindelse vil skade mange af de bløde gratis værdier/ressourcer i Aalborg på tværs af socioøkonomiske skel. Derudover vil den gøre Aalborgs mest attraktive beboelsesområde mindre attraktivt. Andre steder i verden bruger man milliarder på netop at få motorvejstrafikken ud af beboelsesområder for at skabe sundere levevilkår.

Turisme og oplevelse

En subjektivt dominant vestforbindelse vil også gøre Aalborg centrum mindre hyggelig. Aalborg er en af Danmarks ældste byer, og det er en af de ting, der gør den spændende at besøge. Indenbys motorveje er i strid med den oplevelse af ro og fred, som mange søger, når de søger mod noget gammelt.

Grøn region

Vi er allerede inde i det. Ud over de menneskeoplevede problemer med en vestforbindelse, vil det også være særdeles dobbeltmoralisk af os som Danskere i den grad at kompromittere vores egne truede arter som lysbugede knortegæs og strandtudser på Egholm på samme tid som, vi brokker os over, at fattige tredjeverdenslande ikke gør nok for at sikre næsehorn, tigere, gorillaer og andre 'besværlige' dyrearter.

Derudover har vi særdeles følsomme drikkevandsreserver ved Hasseris Enge. Disse vil kompromitteres af den øgede trafik, og i en tid, hvor der fra folketinget er givet tilladelse til skiffergasudvinding i Aalborg Kommune og den ledende blå fløj overvejende er fortalere for skiffergas, skærper det vigtigheden af et stærkt fokus på at tage vare om vores drikkevandsreserver.

Infrastruktur

Her vil jeg starte ud med min egen situation. Jeg bor i centrum af Aalborg og arbejder i Frederikshavn. Allerede som den trafikale situation er nu, foretrækker jeg at køre

den fælles nordjyske mobilitetsstrategi (Bilag 6) har Kontakudvalget bestående af de 11 nordjyske borgmestre og regionsrådsformanden, samme ønske.

Den 24. juni 2014 indgik regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti en aftale om, at linjeføring for en 3. Limfjordsforbindelse skal gå over Egholm.

Beslutningen blev truffet på baggrund af VVM-undersøgelse samt en opdatering af de foreliggende trafikberegninger med brug af den nye Landstrafikmodel i 2014. Beregningerne viser fortsat, at det er en linjeføring over Egholm, som er den samfundsøkonomisk bedste løsning, og Vejdirektoratet fastholder på den baggrund sin indstilling fra VVM-undersøgelsen om en linjeføring over Egholm.

Ud fra en samlet afvejning af de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser indstillede Vejdirektoratet, at 3. Limfjordsforbindelse anlægges som en Egholmlinje med de i VVM-undersøgelsen foreslåede afværgeforanstaltninger for natur og dyreliv. I næste fase vurderes, om det vil være hensigtsmæssigt - indenfor rammerne af VVM-undersøgelsens miljøvurdering og det samlede anlægsbudget -

over Nørresundby frem for at tage tunellen, når jeg skal på arbejde, og jeg kører altid over Nørresundby hjem. Det tager 10 minutter længere, på den måde, men det er altid med hjertet oppe i halsen, jeg svinger ind på motorvejen lige syd for tunellen. Og det er en frygt, der bunder i reelle oplevelser med nærvæd-hændelser, fordi der bliver kørt hårdt på strækningen i dyb strid med reglerne. For hvis jeg tager det højre indfaldsspor, risikerer jeg at få en Audi med 140 km/t i nakken, og hvis jeg tager det venstre spor (som lypilene lige før motorvejen tilråder), så havner jeg i tredjespor, hvor alle disse 30% + fartovertrædere lægger sig lige (to meter) bag ved mig og blinker - selvom der ikke er plads til, at jeg forsvarligt kan rykke over i andet spor. Problemet er kan desværre ikke løses ved mere fartkontrol, da kapaciteten allerede er tæt på fuldt udnyttet, og en langsommere og mere forsvarlig gennemsnitsfart vil give risiko for propper.

Man kan ikke lovgive sig fra psykopater og idioter på vejene, men man kan lave rammer, der gør, at de i mindre grad bliver tricket til at gå amok. Og de nuværende forhold på stykket i og omkring tunellen er bestemt ikke optimale. Det er min vurdering, at mange af uheldene sker, fordi stressede (og trætte) mennesker laver ugennemtænkte og overilede beslutninger. Og stress er netop en ting, som der kan aflæses af manges kørsel på det stykke.

Jeg er klar over, at I ønsker at afhjælpe det med en motorvej over Egholm, jeg er blot meget skeptisk overfor effektiviteten samt følgevirkningerne i forhold til bymiljøet. Derfor anbefaler jeg, at I i stedet laver et ekstra tunnelrør.

at justere Egholmlinjen med hensyn til en række ændringsforslag, som blev modtaget i den offentlige høring.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Ingelise Tarber

Den 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. Det er den dårligste ide, der længe har været fostret. Den afhjælper slet ikke problemet. Det meste af trafikken er jo mod øst, og det vil det blive ved med, når nu vi også får supersygehuset sammen med universitetet og de store arbejdspladser. Når man så samtidig læser Aalborg bys visioner om en grøn by i "Smart City" Er Egholmforbindelsen helt forfejlet. Jeg tror, der skal læses lidt mere på det, inden der tages en endelig beslutning. Jeg tror også de bilag 4 arter, der er fundet på Egholm og på Nørholmsvej. Hvor mange mennesker skal i grunden have deres huse eksproprieret, hvor de vedtagne byggelinier er vedtaget, i forhold til de seks familier i Bouet. Det må være en ommer. Der bliver nødt til at komme en ny WWM redegørelse, da den gamle slet ikke har de rigtig oplysninger mere.

a. Vurdering

Vedtagelse af anlægslov samt efterfølgende finansiering og etablering af en 3.

Limfjordsforbindelse påhviler staten og Vejdirektoratet.

Region Nordjylland ønsker, at Staten snarest vedtager en

anlægslov på det besluttede projekt, så etableringen kan

påbegyndes, da der inden for få år vi være kritisk trængsel i

Limfjordstunnelen. Som nævnt i den fælles nordjyske

mobilitetsstrategi (Bilag 6) har Kontakudvalget bestående af

de 11 nordjyske borgmestre og regionsrådsformanden, samme

ønske.

Den 24. juni 2014 indgik

regeringen

(Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre),

Venstre, Dansk Folkeparti,

Liberal Alliance og Det

Konservative Folkeparti en

aftale om, at linjeføring for en 3.

Limfjordsforbindelse skal gå over Egholm.

Beslutningen blev truffet på

baggrund af VVM-

undersøgelse samt en

opdatering af de foreliggende

trafikberegninger med brug af

den nye Landstrafikmodel i

2014. Beregningerne viser

fortsat, at det er en linjeføring

over Egholm, som er den

samfundsøkonomisk bedste

løsning, og Vejdirektoratet

fastholder på den baggrund sin

indstilling fra VVM-

undersøgelsen om en

linjeføring over Egholm.

Ud fra en samlet afvejning af

de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser indstillede Vejdirektoratet, at 3. Limfjordsforbindelse anlægges som en Egholmlinje med de i VVM-undersøgelsen foreslåede afværgeforanstaltninger for natur og dyreliv. I næste fase vurderes, om det vil være hensigtsmæssigt - indenfor rammerne af VVM-undersøgelsens miljøvurdering og det samlede anlægsbudget - at justere Egholmlinjen med hensyn til en række ændringsforslag, som blev modtaget i den offentlige høring.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS

Udsagn

Afsender: Jakob Mørk Larsen

Jakob Mørk Larsen:

Nej tak. Jeg vil hellere have knortegæs end forurening. Er det ikke nok med skifergasudvindingen, synes I? Skal vi gå Kina, Rusland og andre i bedene? Det synes jeg ærlig talt ikke. Brug pengene på noget vedvarende energi i stedet. Kæmpeanlægsudgifter til foreslåede infrastrukturudbygning står slet ikke mål med effekten.

a. Vurdering

REVUS rummer 3 indsatsområder og 5 bærende principper, der leder frem til en række initiativer. Der kan derfor være indbyredes modsætninger eller konflikter mellem konkrete initiativer. I forhold til valg af initiativer er det i afvejningen af fordele og ulempler blevet vurderet, at de foreslåede initiativer samlet set er de bedste for Nordjylland og for nordjyske vækst og udvikling. Fx kan etablering af en vejforbindelse være med til at skabe mobilitet og beskæftigelsesudvikling. Men samtidig kan det have visse miljømæssige konsekvenser, som kan begrænse attraktiviteten af et område.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Johan Pedersen

Johan Pedersen:

Hermed indsigelse mod den regionale vækst- og udviklingsstrategi, herunder planen om etablering af en 3. Limfjordsforbindelse som en vestlig linjeføring over Egholm

Alt for mange værdifulde naturområder vil blive ødelagt af Egholm-motorvejen. Det drejer sig ikke kun om udflugtsstedet Egholm men også de rekreative områder Lindholm Fjordpark, Hasseris Enge, Strandengene bag Mølholmsøerne, området ved Vandskisøen og den sydlige del af Østeraadalen. Disse områder er ikke kun vigtige for naturen, men har også store rekreative værdier for byen. Sådanne områder er også en vigtig faktor når det drejer sig om at tiltrække kvalificeret arbejdskraft til regionens hovedby. En motorvej vest for byen vil have en markant effekt på ovennævnte naturområder både visuelt og med hensyn til støjgener. En ny vestlig motorvej vil lukke byen inde og reducere værdien af byens "åndehuller" mod vest betydeligt.

Når en meningsmåling foretaget i 2014 så desuden viser, at kun 19 % af borgerne under 40 år ønsker en motorvej over Egholm, mens 62 % foretrækker en udvidelse ved den nuværende tunnel, bør regionen være åben for at åbne denne sag og vurdere linjeføringen på ny. Det er jo i høj grad den unge befolkningsgruppe, der skal leve med resultatet, ligesom det må være i regionens interesse at unge mennesker fortsat vil finde byen attraktiv som en by med en markant grøn profil med en bibeholdelse af de naturskønne områder mod vest.

Så kære politikere, lad os ikke ødelægge vores dyrebare natur og byens store aktiv med en ny motorvej. Tag i stedet linjeføringen op til fornyet overvejelse, og lad os i

a. Vurdering

REVUS rummer 3 indsatsområder og 5 bærende principper, der leder frem til en række initiativer. Der kan derfor være indbyredes modsætninger eller konflikter mellem konkrete initiativer. I forhold til valg af initiativer er det i afvejningen af fordele og ulempler blevet vurderet, at de foreslåede initiativer samlet set er de bedste for Nordjylland og for nordjyske vækst og udvikling. Fx kan etablering af en vejforbindelse være med til at skabe mobilitet og beskæftigelsesudvikling. Men samtidig kan det have visse miljømæssige konsekvenser, som kan begrænse attraktiviteten af et område.

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne. Analyserne viser samstemmende, at Egholmlinjen er den mest fordelagtige løsning. Senest har Vejdirektoratet i 2014 gennemført en konsolidering af trafikberegningerne i Landstrafikmodellen. Region Nordjylland vil ikke igangsætte initiativer, der skal finde alternativer til den besluttede linjeføring for 3. Limfjordsforbindelse.

Vedtagelse af anlægslov samt efterfølgende finansiering og etablering af en 3. Limfjordsforbindelse påhviler staten og Vejdirektoratet. Region Nordjylland ønsker, at Staten snarest vedtager en

stedet arbejde for en løsning der tilgodeser både naturen, de rekreative værdier, økonomien og de trafikale hensyn i byen og regionen.

anlægslov på det besluttede projekt, så etableringen kan påbegyndes, da der inden for få år vi være kritisk trængsel i Limfjordstunnelen. Som nævnt i den fælles nordjyske mobilitetsstrategi (Bilag 6) har Kontakudvalget bestående af de 11 nordjyske borgmestre og regionsrådsformanden, samme ønske.

Den 24. juni 2014 indgik regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti en aftale om, at linjeføring for en 3. Limfjordsforbindelse skal gå over Egholm.

Beslutningen blev truffet på baggrund af VVM-undersøgelse samt en opdatering af de foreliggende trafikberegninger med brug af den nye Landstrafikmodel i 2014. Beregningerne viser fortsat, at det er en linjeføring over Egholm, som er den samfundsøkonomisk bedste løsning, og Vejdirektoratet fastholder på den baggrund sin indstilling fra VVM-undersøgelsen om en linjeføring over Egholm.

Ud fra en samlet afvejning af de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser indstillede Vejdirektoratet, at 3. Limfjordsforbindelse anlægges som en Egholmlinje med de i VVM-undersøgelsen foreslåede afværgeforanstaltninger for natur og dyreliv. I næste fase

vurderes, om det vil være hensigtsmæssigt - indenfor rammerne af VVM-undersøgelsens miljøvurdering og det samlede anlægsbudget - at justere Egholmlinjen med hensyn til en række ændringsforslag, som blev modtaget i den offentlige høring.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Karsten Ries

Karsten Ries:

Der er ingen saglig begrundelse for at ødelægge Aalborgs mest grønne og attraktive vestlige bydel med en motorvej, når der rent faktisk findes et rigtig godt alternativ qua en  stlig forbindelse, der oven i købet er meget billigere.

Vejdirektoratets version af den østlige løsning i VVM-redegørelsen er overdimensioneret bl.a. i pris. F.eks. må det være overflødigt at udvide limfjordstunnelen fra 6 til 12 kørebaner, 9 vil formentlig være tilstrækkeligt til en trafikstigning på 20-30 %. Med 9 kørebaner kan man lave en langt mere simpel og smal udfletning ved tunnel bningen og formentlig spare 2-3 mia. kr.

Vejdirektoratet har ikke villet lave en beregning på denne simple model med trompetindfletning og kun et enkelt ekstra r r.

Den østlige løsning vil skabe den fornødne sikkerhed for, at der næsten altid er passage ved landsdelens trafikale hovedpulsåre, hvor der kører næsten 70.000 biler. Den østlige del af byen er vigtig, fordi man her finder et stort og voksende universitet, det kommende Supersygehus, vindm llefabrikker (Siemens, Bladt), Aalborg Havn, anden industri, videnspark, Gigantium, store boligområder plus nye boligområder på vej. Også nord for fjorden vejer  st tungere, for der bor langt flere i  st mod Frederikshavn end i vest mod Blokhus.

Sagsbehandlingen har desuden været yderst kritisabel. Anbefaling af en limfjordsforbindelse er baseret på en VVM-redegørelse, som har modtaget over 1500 indsigelser, heraf en masse, der påpegede fejl i beregningen - og med en høring i en sommerferie!

a. Vurdering

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne.

Analyserne viser

samstemmende, at

Egholmlinjen er den mest fordelagtige løsning. Senest har Vejdirektoratet i 2014 gennemført en konsolidering af trafikberegningerne i Landstrafikmodellen. Region Nordjylland vil ikke igangsætte initiativer, der skal finde alternativer til den besluttede linjeføring for 3.

Limfjordsforbindelse.

Vedtagelse af anlægslov samt efterfølgende finansiering og etablering af en 3.

Limfjordsforbindelse påhviler staten og Vejdirektoratet.

Region Nordjylland ønsker, at Staten snarest vedtager en anlægslov på det besluttede projekt, så etableringen kan påbegyndes, da der inden for få år vi være kritisk trængsel i Limfjordstunnelen. Som nævnt i den fælles nordjyske mobilitetsstrategi (Bilag 6) har Kontakudvalget bestående af de 11 nordjyske borgmestre og regionsrådsformanden, samme  nske.

Den 24. juni 2014 indgik regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti en aftale om, at linjeføring for en 3. Limfjordsforbindelse skal gå over Egholm.

Beslutningen blev truffet på baggrund af VVM-undersøgelse samt en opdatering af de foreliggende trafikberegninger med brug af den nye Landstrafikmodel i 2014. Beregningerne viser fortsat, at det er en linjeføring over Egholm, som er den samfundsøkonomisk bedste løsning, og Vejdirektoratet fastholder på den baggrund sin indstilling fra VVM-undersøgelsen om en linjeføring over Egholm.

Ud fra en samlet afvejning af de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser indstillede Vejdirektoratet, at 3. Limfjordsforbindelse anlægges som en Egholmlinje med de i VVM-undersøgelsen foreslåede afværgeforanstaltninger for natur og dyreliv. I næste fase vurderes, om det vil være hensigtsmæssigt - indenfor rammerne af VVM-undersøgelsens miljøvurdering og det samlede anlægsbudget - at justere Egholmlinjen med hensyn til en række ændringsforslag, som blev modtaget i den offentlige høring.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Lars Christian larsen

Lars Christian Larsen:

Er det den rigtige beslutning at lade forbindelsen gå over Egholm og er alle alternativer undersøgt?

Har vi talt så længe talt om forbindelsen over Egholm at vi er blevet "blinde" og kun kan se, den korteste vej over Limfjorden, som den rigtige løsning?

Skal den absolut presses igennem ved "flaskehalsen" Aalborg?

Limfjorden er lang og man kan i dag uden problemer bygge broer over vand, så lad os seriøst finde alternativer til den nuværende Egholmmotorvej.

Lad os nu vise lave en fremtidssikret løsning, som tilgodeser de behov der vil være der, også om 20 år.

Jeg mener motorveje er vigtige i et moderne samfund til at forbinde landsdele, men ikke bydele, Aalborg har i forvejen 1 motorvej og det burde være nok!

Måske vil det være en god ide, hvis en 3. Forbindelse bliver ført over Aggersund.

a. Vurdering

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne.

Analyserne viser samstemmende, at Egholmlinjen er den mest fordelagtige løsning. Senest har Vejdirektoratet i 2014 gennemført en konsolidering af trafikberegningerne i Landstrafikmodellen. Region Nordjylland vil ikke igangsætte initiativer, der skal finde alternativer til den besluttede linjeføring for 3. Limfjordsforbindelse.

Forbedring af Aggersundbroen indgår som et initiativ i REVUS.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Line Hansen

Line Hansen:

Motorvejen over Egholm vil ødelægge så meget smuk natur flere steder i regionen. Den vil ikke kun ødelægge Egholm som ø, men også påvirke naturen ved Østerådal, området ved Mølholm søerne, Hasseris enge og Lindholm.

Egholm er en natur perle midt i storbyen, og bliver brugt flittigt af skoleelever og børnehaver som udflugtssted, hvor børnene kan lære om diverse dyr og planter.

Et ekstra tunnelrør i Øst vil derimod ikke ødelægge naturen! Det er en billigere løsning og den er langt mere effektiv!

Stop motorvejen over Egholm - og bevar Egholm sol ø.

a. Vurdering

REVUS rummer 3 indsatsområder og 5 bærende principper, der leder frem til en række initiativer. Der kan derfor være indbyrdes modsætninger eller konflikter mellem konkrete initiativer. I forhold til valg af initiativer er det i afvejningen af fordele og ulemper blevet vurderet, at de foreslåede initiativer samlet set er de bedste for Nordjylland og for nordjyske vækst og udvikling. Fx kan etablering af en vejforbindelse være med til at skabe mobilitet og beskæftigelsesudvikling. Men samtidig kan det have visse miljømæssige konsekvenser, som kan begrænse attraktiviteten af et område.

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne. Analyserne viser samstemmende, at Egholmlinjen er den mest fordelagtige løsning. Senest har Vejdirektoratet i 2014 gennemført en konsolidering af trafikberegningerne i Landstrafikmodellen. Region Nordjylland vil ikke igangsætte initiativer, der skal finde alternativer til den besluttede linjeføring for 3. Limfjordsforbindelse.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Lise Ditte Nielsen

Lise Ditte Nielsen

Jeg er stærkt imod den 3. limfjordsforbindelse over Egholm. Der er alt for mange værdifulde naturområder som bliver påvirket og ødelagt hvis etableringen af denne bliver en realitet. Både Egholm som er en naturoase i indre Aalborg, Lindholm Fjordpark, Hasseris Enge m.fl. At ødelægge denne natur i indre by kan med fordel sammenlignes med hvis New York besluttede at bygge henover Central Park. Der ville aldrig blive givet tilladelse til dette, hvorfor gør vi det så? Det er smukke turistattraktioner, især Egholm, og hvorfor destruere dette når turiststrømning til Aalborg er et ønske? Det er nærmere her, jeg mener, vi bør fokusere på udvikling og vækst. Desuden er det ikke miljørigtigt at ødelægge naturen på den måde. Egholmmotorvejen vil gå tværs gennem leveområdet for lysbugede knortegæs, som Danmark ifølge Danmarks miljøundersøgelser har det største internationale ansvar overfor. På verdensplan findes kun ca. 7500 eksemplarer, og størstedelen af bestanden overvintre i Danmark. På Egholm er der observeret flokke på 2000 eksemplarer. De kan ikke bare flytte sig, men der vil ske en påvirkning af bestanden således den falder, og hvilket lys sætter det ikke Danmark i? Strandtudsen er en anden art som har hjemsted ved motorvejens placering. Begge dyr er udryddelsestruede og regnes for særligt prioriterede. Vi er ansvarlige! Egholm-motorvejen vil på Hasseris Enge gå gennem vigtige indvindingsområder for drikkevand i Aalborg. Beboerne i området har forbud mod at tisse i haven og alle ved, hvordan snedriver bliver sorte langs store veje. Denne forurening vil nå grundvandet. Og hvad vil der ske, hvis en tankbil vælter? Normalt anlægges der motorveje i hele Danmark for 4 mia. kr. pr. år. En limfjordsløsning for samlet 8-9 mia. kr. er derfor urealistisk taget i betragtning. Dermed opfordring til

a. Vurdering

REVUS rummer 3 indsatsområder og 5 bærende principper, der leder frem til en række initiativer. Der kan derfor være indbyredes modsætninger eller konflikter mellem konkrete initiativer. I forhold til valg af initiativer er det i afvejningen af fordele og ulempler blevet vurderet, at de foreslåede initiativer samlet set er de bedste for Nordjylland og for nordjyske vækst og udvikling. Fx kan etablering af en vejforbindelse være med til at skabe mobilitet og beskæftigelsesudvikling. Men samtidig kan det have visse miljømæssige konsekvenser, som kan begrænse attraktiviteten af et område.

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne. Analyserne viser samstemmende, at Egholmlinjen er den mest fordelagtige løsning. Senest har Vejdirektoratet i 2014 gennemført en konsolidering af trafikberegningerne i Landstrafikmodellen. Region Nordjylland vil ikke igangsætte initiativer, der skal finde alternativer til den besluttede linjeføring for 3. Limfjordsforbindelse.

Vedtagelse af anlægslov samt efterfølgende finansiering og etablering af en 3. Limfjordsforbindelse påhviler staten og Vejdirektoratet. Region Nordjylland ønsker, at Staten snarest vedtager en

en anden løsning. Regionen bør overveje, hvordan besparelsen ved valg af en østlig løsning - ca. 4 mia kr - eller et ekstra tunnelrør kan gavne Nordjyllands udvikling ved anden anvendelse.

Jeg håber mit høringssvar bliver taget i betragtning, da jeg ikke ser andet end ulemper ved at bygge den 3. limfjordsforbindelse over Egholm.

anlægslov på det besluttede projekt, så etableringen kan påbegyndes, da der inden for få år vi være kritisk trængsel i Limfjordstunnelen. Som nævnt i den fælles nordjyske mobilitetsstrategi (Bilag 6) har Kontakudvalget bestående af de 11 nordjyske borgmestre og regionsrådsformanden, samme ønske.

Den 24. juni 2014 indgik regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti en aftale om, at linjeføring for en 3. Limfjordsforbindelse skal gå over Egholm.

Beslutningen blev truffet på baggrund af VVM-undersøgelse samt en opdatering af de foreliggende trafikberegninger med brug af den nye Landstrafikmodel i 2014. Beregningerne viser fortsat, at det er en linjeføring over Egholm, som er den samfundsøkonomisk bedste løsning, og Vejdirektoratet fastholder på den baggrund sin indstilling fra VVM-undersøgelsen om en linjeføring over Egholm.

Ud fra en samlet afvejning af de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser indstillede Vejdirektoratet, at 3. Limfjordsforbindelse anlægges som en Egholmlinje med de i VVM-undersøgelsen foreslåede afværgeforanstaltninger for natur og dyreliv. I næste fase

vurderes, om det vil være hensigtsmæssigt - indenfor rammerne af VVM-undersøgelsens miljøvurdering og det samlede anlægsbudget - at justere Egholmlinjen med hensyn til en række ændringsforslag, som blev modtaget i den offentlige høring.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Lone Pedersen

Lone Pedersen:

Det fremhæves, at Nordjylland har en rig natur og at det spiller en vigtig rolle både for tiltrækning og fastholdelse af borgere, som initiativ (side 21) nævnes ”styrke de nordjyske muligheder for friluftsliv, kulturliv og oplevelser, så det fortsat kan bidrage positivt til bosætning (...) og livskvalitet” – hvorfor så pege på at placere en motorvej over et af de områder, hvor den unikke natur findes, og som er et unikt, bynært, rekreativt område ved regionens største by?, jf. initiativet under Emne 2 Infrastruktur, om en motorvej over Egholm.

a. Vurdering

REVUS rummer 3 indsatsområder og 5 bærende principper, der leder frem til en række initiativer. Der kan derfor være indbyredes modsætninger eller konflikter mellem konkrete initiativer. I forhold til valg af initiativer er det i afvejningen af fordele og ulempler blevet vurderet, at de foreslåede initiativer samlet set er de bedste for Nordjylland og for nordjyske vækst og udvikling. Fx kan etablering af en vejforbindelse være med til at skabe mobilitet og beskæftigelsesudvikling. Men samtidig kan det have visse miljømæssige konsekvenser, som kan begrænse attraktiviteten af et område.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Lone Pedersen

Lone Pedersen:

Der nævnes satsning på ITS (intelligent trafikstyring), men ingen sammenkædning med, at denne satsning kan være med til at nedbringe behovet for udbygning af motorvejsforbindelsen. Fx vil et tredje rør ved tunnelen samtidigt med ITS muliggøre, at der åbnes to rør i den retning hvor trafikken er mest tæt, så der reelt vil blive en aflastning af tunnelen på 50 %, der hvor trafikbelastningen er størst. Fra nord mod syd i morgentimerne og fra syd mod nord i eftermiddagstimer. En vestforbindelse vil kun aflaste tunnelen med 16 %, Kilde: Vejdirektoratets VVM fra 2011.

a. Vurdering

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne. Analyserne viser samstemmende, at Egholmlinjen er den mest fordelagtige løsning. Senest har Vejdirektoratet i 2014 gennemført en konsolidering af trafikberegningerne i Landstrafikmodellen. Region Nordjylland vil ikke igangsætte initiativer, der skal finde alternativer til den besluttede linjeføring for 3. Limfjordsforbindelse.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Lone Pedersen

Lone Pedersen:

Når strategien peger på konkrete initiativer, som en 3. limfjordsforbindelse over Egholm, så burde der være en sammenhæng til de visioner og mål, der er nævnt i strategien. Ellers er visionen jo værdiløs. En 3. limfjordsforbindelse er i modstrid med væsentlige natur- og miljøinteresser, med tiltrækning og fastholdelse af borgere, med at borgere, miljø og drikkevand ikke udsættes for sundhedsskadelige påvirkninger, og med bæredygtighed, bredt defineret. Hvorfor peger regionen på et initiativ, der er i modstrid med dens egen vision og mål?

Side 26 i REVUS, under overskriften Strategiens Effekter (uden at effekter på natur, miljø, sundhed, drikkevand, bosætning, fastholdelse af kvalificeret arbejdskraft mv. bliver beskrevet!) er målsætninger og udgangspunkter for beregninger listet op. Her fremgår det, at "en linjeføring over Egholm er politisk fastlagt og byggelinjesikret", MEN den demokratiske beslutningsproces er ikke ført til ende. Der er endnu ikke vedtaget nogen anlægslov, folketinget har således ikke haft mulighed for at tage stilling. Der er fortsat klager vedr. byggelinjen, der ikke er besvaret. VVM'en fra 2011 er forældet, og der skal laves nye undersøgelser. Der er påpeget væsentlige fejl og mangler i VVM'en fra 2011 fra mange forskellige sider. Og der er kommet nye oplysninger til siden. Aalborg Kommune har fx, på Egholm, registret 23 lokaliteter af den, efter EU-regler beskyttede strandtudse, som ikke er indeholdt i VVM'en fra 2011. Beboere på Egholm har fotodokumenteret, at den lysbugede knortegås har levesteder i den planlagte linjeføring. Dette fremgår ikke af VVM'en fra 2011. Den lysbugede knortegås er internationalt beskyttet på linje med Pandaen.

Det virker useriøst at pege på en linjeføring af en 3.

a. Vurdering

REVUS rummer 3 indsatsområder og 5 bærende principper, der leder frem til en række initiativer. Der kan derfor være indbyredes modsætninger eller konflikter mellem konkrete initiativer. I forhold til valg af initiativer er det i afvejningen af fordele og ulempler blevet vurderet, at de foreslåede initiativer samlet set er de bedste for Nordjylland og for nordjyske vækst og udvikling. Fx kan etablering af en vejforbindelse være med til at skabe mobilitet og beskæftigelsesudvikling. Men samtidig kan det have visse miljømæssige konsekvenser, som kan begrænse attraktiviteten af et område.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS

limfjordsforbindelse, som i praksis næppe nogensinde vil kunne realiseres efter EU-lovgivningen.

Det virker også useriøst, at regionen peger på konkrete initiativer, der er i modstrid med visioner og mål, der bliver angivet i strategien. En strategis formål er vel næppe heller, at angive konkrete løsningsmodeller, men at angive en retning.

Udsagn

Afsender: Lone Pedersen

Lone Pedersen:

Det fremgår, at "målet er at sikre at borgere, miljø og drikkevand ikke udsættes for sundhedsskadelige påvirkninger", en vestlig 3. limfjordsforbindelse vil gå gennem vigtige drikkevands-indvindingsområder i Aalborg. Områder, der er så følsomme, at der er stramme restriktioner på borgernes ageren.

Der spredes desuden trafikstøj over et stort område, som nu er relativt upåvirket af trafikstøj, et område der omfatter boliger og store rekreative arealer. Ikke bare Egholm, men hele fjordområdet, kysterne omkring, engområder og den sydlige del af Østerådal. Til stor skade for friluftslivet i disse områder.

Støjberegningen i VVM'en fra 2011 er tydeligvis fejlbehæftet, som både borgere og forskere har gjort opmærksom på i forbindelse med høringen af VVM'en. Den understimerer påvirkningen og tager ikke hensyn til vestenvinden. Det indgår endvidere ikke i VVM'en, hvilket betydning det får for anvendelsen af de rekreative arealer, som mister værdi, og hvilket betydning det får for borgernes sundhed, at store, bynære rekreative områder går tabt.

Der er ikke nævnt beskyttelse af dyrearter, her tænkes især på de arter som Danmark er internationalt forpligtiget til at beskytte og forbedre leveforholdene for, jf. EU's habitatdirektiv.

a. Vurdering

REVUS rummer 3 indsatsområder og 5 bærende principper, der leder frem til en række initiativer. Der kan derfor være indbyrdes modsætninger eller konflikter mellem konkrete initiativer. I forhold til valg af initiativer er det i afvejningen af fordele og ulemper blevet vurderet, at de foreslåede initiativer samlet set er de bedste for Nordjylland og for nordjyske vækst og udvikling. Fx kan etablering af en vejforbindelse være med til at skabe mobilitet og beskæftigelsesudvikling. Men samtidig kan det have visse miljømæssige konsekvenser, som kan begrænse attraktiviteten af et område.

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne. Analyserne viser samstemmende, at Egholmlinjen er den mest fordelagtige løsning. Senest har Vejdirektoratet i 2014 gennemført en konsolidering af trafikberegningerne i Landstrafikmodellen. Region Nordjylland vil ikke igangsætte initiativer, der skal finde alternativer til den besluttede linjeføring for 3. Limfjordsforbindelse.

Vedtagelse af anlægslov samt efterfølgende finansiering og etablering af en 3. Limfjordsforbindelse påhviler staten og Vejdirektoratet. Region Nordjylland ønsker, at Staten snarest vedtager en

anlægslov på det besluttede projekt, så etableringen kan påbegyndes, da der inden for få år vi være kritisk trængsel i Limfjordstunnelen. Som nævnt i den fælles nordjyske mobilitetsstrategi (Bilag 6) har Kontakudvalget bestående af de 11 nordjyske borgmestre og regionsrådsformanden, samme ønske.

Den 24. juni 2014 indgik regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti en aftale om, at linjeføring for en 3. Limfjordsforbindelse skal gå over Egholm.

Beslutningen blev truffet på baggrund af VVM-undersøgelse samt en opdatering af de foreliggende trafikberegninger med brug af den nye Landstrafikmodel i 2014. Beregningerne viser fortsat, at det er en linjeføring over Egholm, som er den samfundsøkonomisk bedste løsning, og Vejdirektoratet fastholder på den baggrund sin indstilling fra VVM-undersøgelsen om en linjeføring over Egholm.

Ud fra en samlet afvejning af de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser indstillede Vejdirektoratet, at 3. Limfjordsforbindelse anlægges som en Egholmlinje med de i VVM-undersøgelsen foreslåede afværgeforanstaltninger for natur og dyreliv. I næste fase

vurderes, om det vil være hensigtsmæssigt - indenfor rammerne af VVM-undersøgelsens miljøvurdering og det samlede anlægsbudget - at justere Egholmlinjen med hensyn til en række ændringsforslag, som blev modtaget i den offentlige høring.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Lone Pedersen

Lone Pedersen:

En god infrastruktur nævnes som en forudsætning for vækst og det anføres, at motorvejskrydsningen af Limfjorden ved Aalborg er en flaskehals. Under initiativer, side 13, nævnes "Etablering af en 3 limfjordsforbindelse (...) over Egholm". En motorvejsforbindelse vest om Aalborg over Egholm, fjerner ikke dette flaskehalsproblem, da størstedelen af trafikbelastningen fortsat vil være gennem tunnelen. En motorvej vest om Aalborg fjerner kun 16 % af trafikken gennem tunnelen. Kilde: Vejdirektoratets VVM fra 2011. Heri er der endda ikke taget hensyn til Aalborg Kommunes planstrategi, som først er vedtaget efterfølgende. Aalborg bevæger sig mod øst.

En motorvejsforbindelse vest om Aalborg over Egholm er i modstrid med strategiens vision om bæredygtig vækst, det er ikke bæredygtigt at placere en motorvej i et område med væsentlige natur- og rekreative hensyn og slet ikke, når der oven i købet findes et alternativ, som ikke er i konflikt med disse hensyn, nemlig en udvidelse ved den eksisterende tunnel. Det er også i modstrid med initiativet om at "Arbejde på at minimere transportens negative påvirkning af miljø- og energisituationen".

Det er heller ikke økonomisk bæredygtigt, eftersom en vestforbindelse over Egholm er langt den dyreste løsning, der findes, samtidig med, at den ikke løser problemstillingen med trængslen ved tunnelen.

Dermed giver det også den dårligste løsning i forhold til vejbetjeningen af det kommende supersygehus i øst. Man skulle tro det var regionens opgave at arbejde for at sikre en optimal vejbetjening heraf.

Et andet af initiativerne er at fastholde og udbygge Aalborg

a. Vurdering

REVUS rummer 3 indsatsområder og 5 bærende principper, der leder frem til en række initiativer. Der kan være indbyrdes modsætninger eller konflikter mellem disse. I forhold til valg af initiativer er det i afvejningen af fordele og ulemper blevet vurderet, at de foreslåede initiativer samlet set er de bedste for Nordjylland og for nordjyske vækst og udvikling.

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne. Analyserne viser samstemmende, at Egholmlinjen er den mest fordelagtige løsning. Senest har Vejdirektoratet i 2014 gennemført en konsolidering af trafikberegningerne i Landstrafikmodellen. Region Nordjylland vil ikke igangsætte initiativer, der skal finde alternativer til den besluttede linjeføring for 3. Limfjordsforbindelse.

Vedtagelse af anlægslov samt efterfølgende finansiering og etablering af en 3. Limfjordsforbindelse påhviler staten og Vejdirektoratet. Region Nordjylland ønsker, at Staten snarest vedtager en anlægslov på det besluttede projekt, så etableringen kan påbegyndes, da der inden for få år vil være kritisk trængsel i Limfjordstunnelen. Som nævnt i den fælles nordjyske mobilitetsstrategi (Bilag 6) har Kontakudvalget bestående af

Lufthavn. Aalborg Lufthavn er omfattet af VVM-reglerne (Vurdering af virkning på miljøet). Dvs. inden en udvidelse af lufthavnen kan realiseres skal der udarbejdes en VVM-redegørelse. I en sådan redegørelse skal der tages hensyn til den kumulative påvirkning, dvs. hvordan det aktuelle projekt sammen med andre aktiviteter i området kan påvirke omgivelserne. Området umiddelbart syd for lufthavnen, og vest for en evt. 3. limfjordsforbindelse over Egholm, er EU-fuglebeskyttelsesområde, Natura 2000-område nr. 15 Nibe Bredning mv. Dvs. enhver aktivitet der etableres nær EU-fuglebeskyttelsesområdet vil på sigt være med til at begrænse lufthavnens fremtidige udvidelsesmuligheder, da der vil være en grænse for, hvor stor en belastning området samlet set kan tåle.

Det er usammenhængende, at der er initiativer er i modstrid med visionen, samt at der er initiativer, der er i modstrid med hinanden. Hvad vil regionen?

de 11 nordjyske borgmestre og regionsrådsformanden, samme ønske.

Den 24. juni 2014 indgik regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti en aftale om, at linjeføring for en 3. Limfjordsforbindelse skal gå over Egholm.

Beslutningen blev truffet på baggrund af VVM-undersøgelse samt en opdatering af de foreliggende trafikberegninger med brug af den nye Landstrafikmodel i 2014. Beregningerne viser fortsat, at det er en linjeføring over Egholm, som er den samfundsøkonomisk bedste løsning, og Vejdirektoratet fastholder på den baggrund sin indstilling fra VVM-undersøgelsen om en linjeføring over Egholm.

Ud fra en samlet afvejning af de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser indstillede Vejdirektoratet, at 3. Limfjordsforbindelse anlægges som en Egholmlinje med de i VVM-undersøgelsen foreslåede afværgeforanstaltninger for natur og dyreliv. I næste fase vurderes, om det vil være hensigtsmæssigt - indenfor rammerne af VVM-undersøgelsens miljøvurdering og det samlede anlægsbudget - at justere Egholmlinjen med hensyn til en række ændringsforslag, som blev

modtaget i den offentlige høring.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Lorenz Martin Oppel

Lorenz Martin Oppel:

Indsigelse mod den regionale udviklingsplan for Nordjylland, vedrørende punkt 1: motorvej via Egholm

en vestforbindelse kan ikke aflaste trafikken i Aalborg i en relevant grad, da problemet ligger nu og endnu mere i fremtiden (med et supersygehus ved Universitetet) øst på. Naturen, drikkevand og roen skal ikke forgaves forstyrres med en vestforbindelse, som ikke kommer til at løse udfordringerne med trafikken.

Til gengæld skal byen gøres endnu mere attraktiv med en 2. bro der forbinder motorvejen i Nørresundby med Sønderbro / Ådalsmotorvej for at give turisterne muligheden for at spadserer rundt, hen til Nørresundby via bro 1 og tilbage via bro 2. Dette ville medføre at det to sider af Limfjorden knyttes tættere sammen, vores fantastisk ny havnefront endelig kan beundres på passende afstand, miljøet ved havnefronten på den nørdlige side ville ændre sig markant indenfor kort tid til det positive for alle borger og turister. Alternativet til en anden bro burde ellers være en tunnelrør mere.

a. Vurdering

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne. Analyserne viser samstemmende, at Egholmlinjen er den mest fordelagtige løsning. Senest har Vejdirektoratet i 2014 gennemført en konsolidering af trafikberegningerne i Landstrafikmodellen. Region Nordjylland vil ikke igangsætte initiativer, der skal finde alternativer til den besluttede linjeføring for 3. Limfjordsforbindelse.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Mads Rubak

Mads Rubak:

Til alle jer der ønsker en Egholm linje...

Det er let at være for en løsning I vinder noget på, men husk den linje f ring har enorme konsekvenser for andre !!!

Vil I selv synes det var ok at få en motorvej i baghaven?
Fordi andre kan vinde på det?? Bare svar årligt...nej vel!

Lad os viske tavlen ren og få den rette løsning !

1. Der er masser af plads vest på.
2. Med støjdæmpning asfalt og værn kan udvidelse af tunnel give MINDRE forurening og MINDRE støj til de der bor der, end de har nu! og med retter til og frakørsler, intelligent trafik styring f r vi MEGET mere trafik for pengene WIN WIN!

Er dog stadig mest til at viske tavlen ren og få den bedste løsning på bekostning af MEGET få - (som s  skal have en ordentlig sum kr....)

Håber denne "borgerkrig" snart stopper og vi kan finde en god løsning - den rigtige løsning..

F  ALLE der har lyst og evner til at sende løsningsforslag - lad trafikforsker/universitetet regne på tallene og lad os der skal leve med løsning tæt på stemme om det...

Håber fornuften vil sejre!

a. Vurdering

REVUS rummer 3 indsatsområder og 5 bærende principper, der leder frem til en række initiativer. Der kan derfor være indbyredes modsætninger eller konflikter mellem konkrete initiativer. I forhold til valg af initiativer er det i afvejningen af fordele og ulempler blevet vurderet, at de foreslåede initiativer samlet set er de bedste for Nordjylland og for nordjyske vækst og udvikling. Fx kan etablering af en vejforbindelse være med til at skabe mobilitet og beskæftigelsesudvikling. Men samtidig kan det have visse miljømæssige konsekvenser, som kan begrænse attraktiviteten af et område.

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne. Analyserne viser samstemmende, at Egholmlinjen er den mest fordelagtige løsning. Senest har Vejdirektoratet i 2014 gennemført en konsolidering af trafikberegningerne i Landstrafikmodellen. Region Nordjylland vil ikke igangsætte initiativer, der skal finde alternativer til den besluttede linjeføring for 3. Limfjordsforbindelse.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Mette Hertel

Mette Hetel:

Prisen på et 3 rør og konsekvenserne er 3-4 mio kr billigere

Et 3 rør er mindre indgribende både naturmæssige rekrutteringsmæssigt ifh til nyt sygehus i øst

Forbindelsen over Egholm er vanvittig og det er mærkeligt at regionsrådet sidder kritikken af deres nuværende løsning overhørig

a. Vurdering

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne.

Analyserne viser

samstemmende, at

Egholmlinjen er den mest

fordelagtige løsning. Senest

har Vejdirektoratet i 2014

gennemført en konsolidering af

trafikberegningerne i

Landstrafikmodellen.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til

ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Michael Fast, Lisbeth Fast

Michael Fast:

På side 18 står der: Nordjylland har meget at byde på, men der skal satses på at styrke kvaliteten og fremme formidlingen og adgangen til den nordjyske natur og kultur.

Nordjyderne ønsker at bo i attraktive områder med rig natur, rent miljø og et godt kulturliv.

Aalborg udstråler med tydelig styrke sin position som betydningsfuld uddannelses by. Der er et stadig stigende optag af studerende på bl.a. Aalborg Universitet og dette skulle naturligvis gerne være således, at de færdige kandidater har lyst til at blive boende bagefter.

Fremskrivning af befolkningsprognoser viser, at især Aalborg vokser - med mere end 16.000 flere indbyggere om 10 år. Resten af Nordjylland har langt mindre fremgang eller ligefrem tilbagegang, så som Jammerbugt Kommune. Det gør det endnu vigtigere at sikre et attraktivt Aalborg.

Byen har gennem det senere årti gennemgået en massiv forvandling. Byens rum har udviklet sig kolossalt og såvel den musiske og kunstneriske platform er blevet udfoldet på flot vis. Aalborg er virkelig trådt i karakter som kulturby. Dette kan naturligvis bidrage positivt til bosætningen, erhvervsudvikling, sammenhængskraft og livskvalitet.

Ud over byens mange kulturtilbud har Aalborg en ganske særlig naturprofil. Byens borgere har endnu let adgang til flotte, enestående og fredfyldte naturområder. Det at en by også ER det åbne landskab, gør den særdeles attraktiv at leve i. Man behøver ikke køre hen til naturen, den er en del af folkets hverdagsliv - en faktor der ifølge VVM-redegørelsen er værdisat til 0 kr.

Byen har også en ø ca. 4 km fra centrum. Der årligt besøges af 60.000 mennesker.

Hvorfor tager så mange over til Egholm, der sker jo dybest set ikke noget? Forklaringen ligger i at netop der har byen et sted, hvor der

a. Vurdering

REVUS rummer 3 indsatsområder og 5 bærende principper, de leder frem til en række initiativer. Der kan derfor være indbyredes modsætninger eller konflikter mellem konkrete initiativer. I forhold til valg af initiativer er det i afvejningen af fordele og ulemper blevet vurderet, at de foreslåede initiativer samlet set er de bedste for Nordjylland og for nordjyske vækst og udvikling. Fx kan etablering af en vejforbindelse være med til at skabe mobilitet og beskæftigelsesudvikling. Men samtidig kan det have visse miljømæssige konsekvenser, som kan begrænse attraktivitete af et område..

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne. Analyserne viser samstemmende, at Egholmlinjen er den mest fordelagtige løsning. Senest har Vejdirektoratet i 2014 gennemført en konsolidering af trafikberegningerne i Landstrafikmodellen.

ingen støj er. Børnene, de unge, de voksne, de ældre kan lande inden i sig selv og opleve det nære liv for en stund. Egholm samt fjord linjen på Nørresundby/Aalborg siden er faktisk det eneste sted, der er tilbage for byens folk, hvor vi har direkte adgang til den uberørte fjord linje, et enestående landskab med et særdeles rigt fugleliv. Her er udsyn til sejlerlivet, friluftlivet, fuglelivet, Danmarks ansvarsart nr.1, Lysbuget knortegås m.fl., ø-livet og menneskelivet i alt sin uforstillede enkelhed. Her er mulighed for at høre fjordens lyd og stilhed.

Naturen omkring Aalborg repræsenterer en formue som tilhører os alle. Folk ønsker at bo nær flotte naturområder, hvilket med al tydelig afspejler sig bl.a. i huspriserne i Aalborgs åbne naturområder mod vest - Hasseris Enge. Dette område ligger meget lavt, så motorvejen vil her blive placeret på en vold, der vil forstærke støjvirkningen ind over Hasseris – Aalborgs mest attraktive boligområde. Desuden skaber den fremherskende vestenvind en ekstra effekt, der med tydelighed ikke er taget hensyn til i VVM-rapporten. Hvis ikke regionens hovedby har attraktive boligområder, vil det skade regionen som helhed.

Problemet med at naturens bevarelse stort set ikke tæller, når der skal tales om vækst og trivsel er særdeles centralt. Her er det argumenter om kødannelser, nedsættelse af transporttid med 6 min., som der tælles i det nuværende politiske landskab – det er det, der kan forstås. Naturargumenter latterliggøres ofte. Eksempelvis svarede Ulla Astmann følgende, da blev hun bliver spurgt om der ikke findes bilag IV-arter i linjeføringen: "Man snakker lidt om en strandtudse, men den er kun fundet i død form."

Den 16/6 2015 mødtes 4 folketingskandidater, Bjarne Laustsen og Ane Halsboe-Jørgensen, Karsten Lauritzen og Preben Bang Henriksen, på Egholm. Sammen tog de "det første spadestik" til Egholmmotorvejen. Til denne ceremoni, som de selv havde arrangeret, var alene pressen inviteret. En repræsentant fra Danmarks Naturfredningsforenings studenterafdeling i Aalborg fik nys om optrinet og tog til Egholm, for at demonstrere mod det første spadestik. På et tidspunkt får hun mulighed for at stille et spørgsmål.

Region Nordjylland vil ikke igangsætte initiativer, der skal finde alternativer til den besluttede linjeføring for 3. Limfjordsforbindelse.

Vedtagelse af anlægslov samt efterfølgende finansiering og etablering af en 3. Limfjordsforbindelse påhviler staten og Vejdirektoratet. Region Nordjylland ønsker, at Staten snarest vedtage en anlægslov på det besluttede projekt, så etableringen kan påbegyndes, da der inden for få år vi være kritisk trængsel i Limfjordstunnelen. Som nævnt i den fælles nordjyske mobilitetsstrategi (Bilag 6) har Kontakudvalget bestående af de 11 nordjyske borgmestre og regionsrådsformanden, samme ønske.

Den 24. juni 2014 indgik regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti en aftale om, at linjeføring for en 3. Limfjordsforbindelse skal gå over Egholm.

Beslutningen blev truffet

Hun henvendte sig til Preben Bang Henriksen, for at høre, hvad han havde at sige om de miljø- og naturmæssige belastninger, som motorvejen over Egholm ville medføre, det nævnte de nemlig intet om selv. Hun anvendte især strandtudsens som et specifikt eksempel på en af de arter, der vil blive berørt af anlægningen.

Preben B. Henriksen svarede (jeg citerer): "Er det nu så vigtigt med en eller anden tudse? Repræsentanten fra Danmarks Naturfredningsforening (DN) læser på universitet – hendes afsluttende beretning om forløbet var: "Jeg græd på vej hjem med færgen. Det var hårdt i dag :("

Jeg har valgt at beskrive disse to svar for at synliggøre, med hvilken arrogance der svares og det er ikke de to eneste tilfælde. Disse svar udstråler en ligegyldig holdning til naturen og en manglende anstrengelse for at gøre sit bedste. Træffe beslutninger der rækker ud over ens egen tid og som ikke forringer vores efterkommeres livsbetingelser, det er den anstændige politikkers fundament.

1.330.000 million kr. for genudsætning af 100 strandtudser. På Egholm findes der strandtudser. Egholms Venner, rep. fra DN samt naturvejleder Esben Buch har hen over foråret udført et stort arbejde med at kortlægge strandtudsens udbredelse på Egholm. 23 nye fund er nu registeret. Der er endvidere en stor population på Nørholmsvej. Udfletningsanlægget er placeret lige i deres epicenter. Disse populationer er ikke nævnt i VVM-redegørelsen.!!

Hvad gør andre kommuner/regioner for deres bilag IV-arter?

Jo andre kommuner har enorm fokus på bevarelse af strandtudsens, se følgende link.

De forholder sig konstruktivt til de særlige krav om forpligtelser der kræves til at sætte ind overfor bilag-IV arter.

Faaborg-Midtfyn, Odense og Nordfyns Kommuner har sammen med NaturErhvervsstyrelsen genudsat 100 strandtudser i deres nye ynglesteder. Det har kostet NaturErhvervsstyrelsen og de 3 kommuner 1.330.000 mio. kroner - eller 13.300 kroner per udsat tudse. Man kan læse mere under:

på baggrund af VVM-undersøgelse samt en opdatering af de foreliggende trafikberegninger med brug af den nye Landstrafikmodel i 2014. Beregningerne viser fortsat, at det er en linjeføring over Egholm som er den samfundsøkonomisk bedste løsning, og Vejdirektoratet fastholder på den baggrund sin indstilling fra VVM-undersøgelsen om en linjeføring over Egholm.

Ud fra en samlet afvejning af de trafikale miljømæssige og økonomiske konsekvenser indstillede Vejdirektoratet, at 3. Limfjordsforbindelse anlægges som en Egholmlinje med de i VVM-undersøgelsen foreslåede afværgeforanstaltninger for natur og dyreliv. I næste fase vurderes, om det vil være hensigtsmæssigt - indenfor rammerne af VVM-undersøgelsens miljøvurdering og det samlede anlægsbudget - at justere Egholmlinje med hensyn til en række ændringsforslag som blev modtaget i den offentlige høring.

b. Indstilling

- <http://www.dr.dk/Nyheder/Regionale/Fyn/2014/09/15/085715.htm>
m
- Odense, Faaborg-Midtfyn og Nordfyns Kommuner
<http://www.dr.dk/Nyheder/Regionale/Fyn/2014/09/15/085715.htm>
<http://www.dr.dk/Nyheder/Regionale/Fyn/2014/09/15/085715.htm>
- Jammerbugt Kommune
<http://www.jammerbugt.dk/borger/miljoe,-natur-og-energi/natur/naturpleje-i-jammerbugt/strandtudse/>
- Randers Kommune <https://natur.randers.dk/FrontEnd.aspx?id=9722>

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Region Nordjylland har tilsyneladende en helt anden målsætning, så derfor arbejdes der massivt på at få vedtaget en anlægslov over Egholm. Region Nordjylland vælger at asfaltere strandtudsens levesteder eller fjerne eksistensgrundlaget grundet bilernes støj - til fordel for en motorvej. Jeg synes det udstråler manglende moderne, hensyntagende by- og egnsudvikling.

Måske kunne man foreslå Regionen at starte en strandtudseindsamling lige her og nu, for salg af disse tudser kunne være med til at fremskynde motorvejens kommen, grundet deres store kurs. Jeg er bevidst om mit høringssvar har indbygget sarkasme, men adgang til dialog, synes efter flere års forsøg, ganske svært.

Lad os forestille os, at I i stedet tænkte. "Vi er så heldige at have bilag IV-arter i vores område. Det er virkeligt helt enestående. Det at kunne tilbyde ganske særlig naturoplevelse i byens umiddelbare nærhed er virkeligt stor – både for lokalbefolkningen, men sandelig også som en turistattraktion.

(Jeg vil lige for god ordens skyld gøre opmærksom på at strandtudsens er beskyttet af EU-habitats direktiv og af Bern konventionen, hvilket stiller tydelige beskyttelseskrav uanset politisk holdning).

Jeg har ikke berørt forekomsten af den lysbugede knortegås som en stor del af året opholder sig ved Egholm. Denne art er Danmarks ansvarsart nr. 1, hvilket i realiteten betyder, at det er den fugl, som Danmark har det største ansvar for at beskytte. I VVM redegørelsen fra 2011 er det nævnt, at lysbuget knortegås har en bevaringsstatus, som hedder: akut truet men stigende i antal, men de nyeste undersøgelser konkluderer, at det er helt forkert. De er akut truet og deres antal er faldende på verdensplan. Det er ikke unormalt at se op til 3000stk. på Egholm, når de ankommer i september måned.

På Egholm går motorvejen tværs igennem leveområdet for lysbugede knortegæs. Man mener, at der nu kun er ca. 6500 individer tilbage. Ornitologer advarer om, at fuglen er alvorligt truet, bl.a. fordi de trænges væk fra deres ynglepladser på Svalbard af større gåsearter, og på det seneste også af isbjørne, som trænger sig ind på ynglepladserne og plyndrer rederne. Derfor kommer der for få ungfugle på vingerne til at bestanden på sigt kan sikre sin bestånd, og derfor er det særdeles vigtigt, at Danmark, som jo ofte huser hele verdensbestanden i vinter halvåret, gør en ekstra indsats for at tilgodese fuglene de 9 mdr. af året, hvor de er her...

Hvis der placeres en motorvej, gennem et af deres vigtigste fouragerings-områder er det en grov overtrædelse af et EU-direktiv, hvilket hverken Region, Kommuner, eller Folketing har bemyndigelse til. I stedet bør regionen gå aktivt ind i bestræbelserne på at frede og sikre de områder, som er vigtigst for gæssene. Der er dokumenteret stor forekomst af lysbugede knortegæs på og omkring Egholm gennem de sidste 10 – 15 år, og forekomsten ved Egholm er stigende, da der her, som et af de få steder i fjorden er tiltagende forekomst af Ålegræs. Både antal, bevaringsstatus, og geografisk udbredelse er forkert i VVM- redegørelsen, og har derfor givet politikerne et forkert grundlag for at træffe en lovlig beslutning.

Tilstedeværelse af disse fugle, bidrager til, at Nordjylland kan tilbyde en helt særligt attraktion som end også på verdensplan kan tiltrække turisme. Byen Aalborg har altså mulighed for at kunne tilbyde højt udbud indenfor kulturlivet, kombineret med store naturoplevelser af

verdensunik karakter. Disse muligheder for oplevelser er ligeledes en vigtig faktor når det drejer sig om at fastholde og tiltrække kvalificeret arbejdskraft til regionens hovedby.

Hvis Regionen vælger at arbejde ud fra en anden strategi, grundet ovenstående tunge argumenter, vil DK undgå international bevågenhed, grundet overtrædelse af indgåede internationale aftaler og samtidig vil Nordjylland virkelig kunne placere sig som særdeles attraktiv region på landkortet.

På side 18 står der: De stedbundne kvaliteter skal udnyttes bedre. Dette kan heller ikke forenes med en motorvej, der gennemskærer Egholm og de andre naturområder med særlig karakter.

Jeg håber at overstående redegørelser og argumenter kan være med til at belyse modsætningen i at satse på Egholm-motorvejen (under hovedmålet Et sammenhængende Nordjylland) og samtidig at satse på "Nordjyderne ønsker at bo i attraktive områder med rig natur, rent miljø og et godt kulturliv." (under hovedmålet Et attraktivt Nordjylland).

Udsagn

Afsender: Mogens Jensen

Mogens Jensen:

I forbindelse med "Regional vækst-og udviklingsstrategi" vil jeg gerne udtale at

1. Alt for mange værdifulde naturområder vil blive ødelagt af Egholm-motorvejen. Det drejer sig ikke kun om udflygtsstedet Egholm men også de rekreative områder Lindholm Fjordpark, Hasseris Enge, Strandengene bag Mølholmsøerne, området ved Vandskisøen og den sydlige del af Østeraadalen. Motorvejslinien ligger meget tæt på nogle af de mest rekreative områder i Aalborg/Nørresundby.

2. En anlæggelse af en motorvej vest om Aalborg , vil ikke løse de trafikale problemer der idag er ved den eksisterende tunnelforbindelse . Kun en anlæggelse af et tredje rør i øst vil løse de problemer der er nu og de fremtidige .

3. Stort set al vækst vil i Aalborg de næste mange mange år foregå i det østlige Aalborg og oplandet der, det vil øge behovet for en udvidelse af den eksisterende tunnelforbindelse og det vil så være billigere at foretage den udvidelse nu og dermed løse fremtidens problemer.

4. Linieføringen af den planlagte motorvej gennem Hasseris enge og over Egholm løber gennem områder som er levested for truede dyr som vi er forpligtet til efter Internationale aftale at beskytte.

5. Linieføringen af den planlagte motorvej går gennem vandindvindingsområder, og vores drikkevand er fra mange sider truet så der skal bevares flest mulig områder uden miljøbelastende forhold.

a. Vurdering

REVUS rummer 3 indsatsområder og 5 bærende principper, der leder frem til en række initiativer. Der kan derfor være indbyrdes modsætninger eller konflikter mellem konkrete initiativer. I forhold til valg af initiativer er det i afvejningen af fordele og ulempler blevet vurderet, at de foreslåede initiativer samlet set er de bedste for Nordjylland og for nordjyske vækst og udvikling. Fx kan etablering af en vejforbindelse være med til at skabe mobilitet og beskæftigelsesudvikling. Men samtidig kan det have visse miljømæssige konsekvenser, som kan begrænse attraktiviteten af et område.

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne.

Analyserne viser samstemmende, at Egholmlinjen er den mest fordelagtige løsning. Senest har Vejdirektoratet i 2014 gennemført en konsolidering af trafikberegningerne i Landstrafikmodellen. Region Nordjylland vil ikke igangsætte initiativer, der skal finde alternativer til den besluttede linjeføring for 3. Limfjordsforbindelse.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

6. At satse så hårdt på nye motorveje i Aalborg passer meget meget dårligt til den grønne profil både aalborg og Regionen ønsker.

Udsagn

Afsender: Niels Bohl

Niels Bohl:

- Alt for mange værdifulde naturområder vil blive ødelagt af Egholm-motorvejen. Det drejer sig ikke kun om udflugtsstedet Egholm men også de rekreative områder Lindholm Fjordpark, Hasseris Enge, Strandengene bag Mølholmsøerne, området ved Vandskisøen og den sydlige del af Østeraadalen.

- Let adgang til flotte, enestående og fredfyldte naturområder er en vigtig faktor når det drejer sig om at tiltrække kvalificeret arbejdskraft til regionens hovedby. At folk ønsker at bo nær flotte naturområder, afspejler sig bl.a. i huspriserne. Aalborgs åbne naturområder mod vest er et aktiv især når det gælder konkurrencen med København, der med rette kan kaldes klaustrofobisk.

- På Egholm går motorvejen tværs igennem leveområdet for lysbugede knortegæs. Og frakørslen ved Nørholmsvej er placeret oven på et sted, hvor der lever mange strandtudser. Begge disse dyr er udryddelsestruede og regnes for særligt prioriterede.

a. Vurdering

REVUS rummer 3 indsatsområder og 5 bærende principper, der leder frem til en række initiativer. Der kan derfor være indbyredes modsætninger eller konflikter mellem konkrete initiativer. I forhold til valg af initiativer er det i afvejningen af fordele og ulempler blevet vurderet, at de foreslåede initiativer samlet set er de bedste for Nordjylland og for nordjyske vækst og udvikling. Fx kan etablering af en vejforbindelse være med til at skabe mobilitet og beskæftigelsesudvikling. Men samtidig kan det have visse miljømæssige konsekvenser, som kan begrænse attraktiviteten af et område.

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne. Analyserne viser samstemmende, at Egholmlinjen er den mest fordelagtige løsning. Senest har Vejdirektoratet i 2014 gennemført en konsolidering af trafikberegningerne i Landstrafikmodellen. Region Nordjylland vil ikke igangsætte initiativer, der skal finde alternativer til den besluttede linjeføring for 3. Limfjordsforbindelse.

Vedtagelse af anlægslov samt efterfølgende finansiering og etablering af en 3. Limfjordsforbindelse påhviler staten og Vejdirektoratet. Region Nordjylland ønsker, at Staten snarest vedtager en

anlægslov på det besluttede projekt, så etableringen kan påbegyndes, da der inden for få år vi være kritisk trængsel i Limfjordstunnelen. Som nævnt i den fælles nordjyske mobilitetsstrategi (Bilag 6) har Kontakudvalget bestående af de 11 nordjyske borgmestre og regionsrådsformanden, samme ønske.

Beslutningen blev truffet på baggrund af VVM-undersøgelse samt en opdatering af de foreliggende trafikberegninger med brug af den nye Landstrafikmodel i 2014. Beregningerne viser fortsat, at det er en linjeføring over Egholm, som er den samfundsøkonomisk bedste løsning, og Vejdirektoratet fastholder på den baggrund sin indstilling fra VVM-undersøgelsen om en linjeføring over Egholm.

Ud fra en samlet afvejning af de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser indstillede Vejdirektoratet, at 3. Limfjordsforbindelse anlægges som en Egholmlinje med de i VVM-undersøgelsen foreslåede afværgeforanstaltninger for natur og dyreliv. I næste fase vurderes, om det vil være hensigtsmæssigt - indenfor rammerne af VVM-undersøgelsens miljøvurdering og det samlede anlægsbudget - at justere Egholmlinjen med hensyn til en række ændringsforslag, som blev modtaget i den offentlige høring.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til
ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Pelle Fast, Cecilia Fast, Lisbeth Gjørtz Fast

Lisbeth Gjørtz Fast:

En af de bærende søjler i afsnittet omkring visionen er princippet om "Bæredygtig vækst". En 3.

Limfjordsforbindelse over Egholm er i åbenlys modstrid med dette princip. Det er ikke bæredygtigt at placere en motorvej der gennemskærer væsentlige natur- og rekreative områder, når der oven i købet findes et alternativt, som ikke er i konflikt med disse hensyn.

Det drejer sig ikke kun om udflugtsstedet Egholm, men også de rekreative områder Lindholm Fjordpark, Hasseris Enge, Strandengene bag Mølholmsøerne, området ved Vandskisøen og den sydlige del af Østeraadalen. Disse områder udgør en del af DEN NATIONALE FORMUE.

Områderne tilbyder landskab, der sprænger rammerne for de frimærkeudsnit af jord og himmel, som mange ellers er henvist til i storbyens firkantede rum.

Det at en by også ER det åbne landskab med plads til himmel gør den særdeles attraktiv at leve i. Man behøver ikke køre hen til naturen, den er en del af folkets hverdagsliv i 9000 Aalborg. Dette kan ses på den kolossal store mængde af børn, unge og voksne, der på hver deres måde, dagligt benytter områderne i fritiden.

Områderne er et fantastiske potentiale for dyr, natur, fritid, folkelivet og familielivet i al almindelighed og det vil gå tabt for eftertiden, hvis motorvejen placeres som en kile i ind disse, særdeles bynære, naturområder.

ET LANDS NATURSKØNHEDER ER EN NATIONALFORMUE, hvoraf slægt på slægt lever. En eneste generation kan lægge et område øde, som ikke snesevis af efterfølgende generationer kan bringe på fode igen. Region Nordjylland har brugt mange økonomiske ressourcer på massivt at markedsføre Den Vestlige 3. Limfjordsforbindelse NU til trods for, at linjeføringen over Egholm slog danmarksrekord i indsigelse. Denne stærke og tydelige tilkendegivelse fra regionens borgere står i

a. Vurdering

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne.

Analyserne viser

samstemmende, at

Egholmlinjen er den mest fordelagtige løsning. Senest har Vejdirektoratet i 2014 gennemført en konsolidering af trafikberegningerne i Landstrafikmodellen.

REVUS rummer 3

indsatsområder og 5 bærende principper, der leder frem til en række initiativer. Der kan være indbyrdes modsætninger eller konflikter mellem disse. I forhold til valg af initiativer er det i afvejningen af fordele og ulemper blevet vurderet, at de foreslåede initiativer samlet set er de bedste for Nordjylland og for nordjyske vækst og udvikling.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

skærende kontrast til ovennævnte adfærd.

Hvis man reducerer naturen, bliver det på langt sigt et stort tab for hele samfundet. Værdiskabelse er meget mere kompleks end bare det, der giver overskud på bundlinjen.

Hvis man hovedløst tager en værdi som Egholm og de andre bynære naturområder 9000 Aalborg og tilfører dem en motorvej ud fra kortsigtede økonomiske overvejelser, tænker man ikke fremad og langsigtet.

Forude ligger godt en halv milliard fra bl.a. EU's strukturfonde, som Regionen venter på at kunne investere.

Skal jeg afvente, at regionen vælger at starte en ny kampagne for Egholmlinjeføringen? "Vi står samlet i Nordjylland om, at Egholmlinjen er den bedste løsning" - siges der igen og igen. Jeg deltog i høringsmødet i Rebild, hvor det også der blev gentage adskillige gange.

En meningsmåling foretaget i 2014 af Jysk Analyseinstitut viser dog, at kun 19 % af borgerne under 40 år ønsker en motorvej over Egholm, mens 62 % foretrækker en udvidelse ved den nuværende tunnel. I forhold til god demokratisk tænkning, synes det meget bekymrende, at Region Nordjylland massivt overhører dem de trods alt bør repræsentere.

På side 8 – 9 i REVUS står der:

Vision for Nordjylland, vækst og udvikling. De bærende principper er:

- Bæredygtig vækst
- Sammenhæng og balance
- Åbenhed og samarbejde
- Nytænkning

Jeg synes disse punkter lover godt for Nordjyllands fremtid, men sammenholdes de med beretningen ovenfor, oplever jeg manglende sammenhæng mellem ord og handling..

Region bør derfor efter denne høringsrunde være åben for at åbne sagen om Limfjordsforbindelsen og vurdere

linjeføringen på ny. Det er jo i høj grad den unge befolkningsgruppe, der skal leve med resultatet. De unge er regionens menneskelige vækstgrundlag og de har med stor tydelighed markeret, at de foretrækker et ekstra rør. Henvisninger til Egholm-linjen foreslås fjernet fra de steder, hvor den forekommer i den regionale vækst- og udviklingsplan. Man kan godt skrive, man ønsker en 3. Limfjordsforbindelse i planen, men de samme steder vil det være en god ide at skrive, at der er behov for en ny vurdering af linjeføringen for pga

- den massive kritik
- at undersøgelser viser, at befolkningen er så meget imod
- at der muligvis findes en bedre og billigere løsning

Der er endvidere det faktum, at Egholmlinjen kun vil kunne aflaste tunellen med 16 % ifølge konsolideringsrapporten fra Vejdirektoratet 2014. Det betyder at regionen efter 10 år igen vil have den samme trafiksituation som nu.

Køddannelser i forbindelse med vejarbejde og uheld vil fortsat være en del af Aalborgs trafikbilleder. Hvis der i stedet blev etableret et ekstra rør, kunne man med intelligent trafikstyring nemt omdirigere billisterne og på den måde undgå køddannelse. Denne løsning kan spare staten for 3-4 mia. kr. og bør gennemregnes.

Tænk hvis videnskaben, forskningen ikke var åben for nye muligheder? Ville Darwin så have haft en mulighed?

Tænkt hvis det var forbudt at blive klogere, ville jorden så stadigvæk være flad? Det er naturligvis i dag banalt at stille disse to spørgsmål, men de viser evnen og nødvendigheden af at vove nytænkning.

Forleden dag hørte jeg i radioen nogle forskere udtale følgende: På nuværende tidspunkt er dette vores bedste teori, men i det øjeblik vi finder noget der er bedre, så er armene oppe over hovedet. Denne tænkning skaber udviklingen – fordi man tør og ikke lider af angsten for at virke utroværdig fordi en løsning blev forkastet til fordel for en anden og bedre.

Jeg har indtil nu oplevet en modvilje fra Regionens side i forhold til åbenhed og nytænkning vedrørende placering af Den 3. Limfjordforbindelse, som blev tegnet i 1958, men jeg formoder at høringssvar fra borgernes side, er tænkt som værdifuldt materiale ved valg af fremtidens strategi. Hvorfor have visioner, hvis de løsninger I peger på, er i direkte modstrid dermed?

Udsagn

Afsender: Pernille Gro Jensen

Pernille Gro Jensen:

Alt for mange værdifulde naturområder vil blive ødelagt af Egholm-motorvejen. Det drejer sig ikke kun om udflugtsstedet Egholm men også de rekreative områder Lindholm Fjordpark, Hasseri's Enge, Strandengene bag Mølholmsøerne, området ved Vandskisøen og den sydlige del af Østeraadalen.

- Let adgang til flotte, enestående og fredfyldte naturområder er en vigtig faktor når det drejer sig om at tiltrække kvalificeret arbejdskraft til regionens hovedby. At folk ønsker at bo nær flotte naturområder, afspejler sig bl.a. i huspriserne. Aalborgs åbne naturområder mod vest er et aktiv især når det gælder konkurrencen med København, der med rette kan kaldes klaustrofobisk.
- På Egholm går motorvejen tværs igennem leveområdet for lysbugede knortegæs. Og frakørslen ved Nørholmsvej er placeret oven på et sted, hvor der lever mange strandtudser. Begge disse dyr er udryddelsestruede og regnes for særligt prioriterede.
- Egholm-motorvejen vil på Hasseri's Enge vil gå gennem vigtige indvindingsområder for drikkevand i Aalborg. Det er så følsomt, at beboerne har forbud mod at tisse i haven. Alle ved, hvordan snedriver bliver sorte langs store veje. Denne forurening vil nå grundvandet. Og hvad vil der ske, hvis en tankbil vælter?
- På Hasseri's Enge vil Egholm-motorvejen desuden blive placeret i et område, som kun ligger 1,5 meter over

a. Vurdering

REVUS rummer 3 indsatsområder og 5 bærende principper, der leder frem til en række initiativer. Der kan derfor være indbyrdes modsætninger eller konflikter mellem konkrete initiativer. I forhold til valg af initiativer er det i afvejningen af fordele og ulemper blevet vurderet, at de foreslåede initiativer samlet set er de bedste for Nordjylland og for nordjyske vækst og udvikling. Fx kan etablering af en vejforbindelse være med til at skabe mobilitet og beskæftigelsesudvikling. Men samtidig kan det have visse miljømæssige konsekvenser, som kan begrænse attraktiviteten af et område.

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne. Analyserne viser samstemmende, at Egholmlinjen er den mest fordelagtige løsning. Senest har Vejdirektoratet i 2014 gennemført en konsolidering af trafikberegningerne i Landstrafikmodellen. Region Nordjylland vil ikke igangsætte initiativer, der skal finde alternativer til den besluttede linjeføring for 3. Limfjordsforbindelse.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

havets overflade, og som derfor er uegnet til byudvikling. Heller ikke visionen om, at en vestlig motorvej skal kunne fungere som ringvej for Aalborg, holder ved nærmere eftersyn, fordi omvejene f.eks. fra Nørresundby til Aalborg er alt for store via Egholm og Nørholmsvej.

- Da Hasseris Enge ligger meget lavt, vil motorvejen her blive placeret på en vold, der vil forstærke støjvirkningen ind over Hasseris. Desuden skaber den fremherskende vestenvind en ekstra effekt, der formentlig ikke er taget hensyn til i VVM-rapporten (jfr. kortet side 79). Hvis ikke regionens hovedby har attraktive boligområder, vil det skade regionen som helhed.
- Motorvejen vil kun skabe genveje for 6-7000 biler dagligt (fra Jammerbugt) og det kommer i høj grad til at dreje sig om indkøbs trafik og sommerhustrafik. Dette står slet ikke mål med prisen. Trafikken fra Hirtshals-Hjørring-Brønderslev kan lige så godt køre øst om Aalborg, blot der er et ekstra rør.
- Godstrafikken fra Hirtshals Havn kan formentlig opnå større fordele ved at man elektrificerer jernbanen det sidste stykke fra Hjørring til Hirtshals Havn.
- Aalborgs udvikling trækker mod øst, og ikke mindst det nye Regionssygehus nødvendiggør, at det østlige vejsystem og forbindelsen fra Vendsyssel til Aalborg Øst fungerer upåklageligt. Forsinkelser p.g.a. stop ved Limfjordstunnelen kan være skæbnesvangre for ambulancer på vej mod Regionssygehuset, hvis ikke der findes et ekstra rør.

- Beslutningen om Egholm-motorvejen var baseret på beregninger, der overdrev dens trafikmængde i år 2020 med 50 %. På tidspunktet for beslutningen i Aalborg Byråd og regionen var man heller ikke klar over, at Egholm-motorvejen ligger så langt ude mod øst, at den kun vil aflaste Limfjordstunnelen med 16 % og Limfjordsbroen med 15 % (kilde: Konsolideringsrapporten 2014).
- Beregningerne, der viser at den vestlige motorvej giver størst samfundsøkonomisk afkast er på flere områder kritiseret for at være fejlbehæftet bl.a. i bogen "Det store pengespild" uden at man har villet forholde sig til kritikken (se bogens side V). En stor fejlinvestering kan blive konsekvensen.
- Der er fremkommet et forslag til optimeret østlig løsning, 3-tals løsningen, med kun et enkelt rør ved Limfjordstunnelen. Denne løsning kan spare staten for 3-4 mia. kr og bør gennemregnes.
- Prisen på motorvejen via Egholm er særdeles høj sammenlignet med andre motorvejsstrækninger i Danmark: 6,2 mia. i 2011-priser.
- Ved valg af den vestlige løsning skal desuden tillægges 2-3 mia. kr. til et ekstra rør ved den nuværende tunnel, som vil være nødvendigt efter blot 10 år ved 16 % stigning i trafikken fra 2020 til 2030 (ligesom 2010-2020).
- En Limfjordsløsning for samlet 8-9 mia. kr. er urealistisk hvis man tager i betragtning at der kun anlægges motorveje for 4 mia. i hele Danmark pr. år.

- Regionen bør overveje, hvordan besparelsen ved valg af en østlig løsning - ca. 4 mia kr - kan gavne Nordjyllands udvikling ved anden anvendelse. F.eks. kan man for en sådan sum penge uddanne 4000 ekstra kandidater på Aalborg Universitet.
- Med kun 16 % aflastning af Limfjordstunnelen vil uheldene i Limfjordstunnelen fortsætte og hvis der ikke er bygget et ekstra rør ved Limfjordstunnelen, vil de 60-80.000 biler, der passerer denne vej fortsat lide under vilkårlige forsinkelser på $\frac{1}{2}$ til to timer. I dag opstår den slags forsinkelser på E45 flere gange om ugen.
- En ny motorvej vest om Aalborg vil jævnfør forskere på Aalborg Universitet medføre trafikspring på 20-30 % (og ikke 0,35 % som nævnt i VVM-redegørelsen). Nye veje skaber ny trafik. Dette medfører øget CO2-effekt som vil overgå CO2-besparelsen via genvejen for den eksisterende trafikmængde.
- Når en meningsmåling foretaget 2014 viser, at kun 19 % af borgerne under 40 år ønsker en motorvej over Egholm, mens 62 % foretrækker en udvidelse ved den nuværende tunnel, bør regionen være åben for at åbne denne sag og vurdere linjeføringen på ny. Det er jo i høj grad den unge befolkningsgruppe, der skal leve med resultatet.
- Beslutningsprocessen omkring linjeføringen har været præget af så mange uregelmæssigheder, at sagen må vurderes om. Det virker eksempelvis mærkeligt, at selve høringen var placeret i en sommerferie, at over 1500 indsigelser ikke har resulteret i nogen form for ændring af

projektet og at det ikke er muligt at klage over faktuelle fejl i miljøvurderingen.

Udsagn

Afsender: Rådet for Bæredygtig Trafik

Rådet for bæredygtig trafik (RBT):

RBT stiller spørgsmål ved om Limfjordstunnelen er en reel flaskehals. Vi finder, at der ved de planlagte tiltag indenfor den kollektive trafik må forventes overført en pæn del af biltrafikken til primært jernbanen. Hertil kommer muligheden for at anvende ITS til at dirigere trafikken med en hastighed, der gør at trafikken glider mere ensartet. Hertil kommer at en overflytning af godstransport fra vej til bane vil afhjælpe trængslen betragteligt.

RBT finder at en ny Limfjordsforbindelse vil give en helt unødvendig og dyr overkapacitet på vejnettet, og derved modvirke ønskerne om en grøn transort med overflytning af bilister til den kollektive trafik. Dette vil også betyde, at mange af de investeringer, der nu er vedtaget for banetrafikken ikke vil blive fuldt udnyttet.

RBT finder som nævnt tidligere, ikke at der er behov for en dyr 3. Limfjordsforbindelse. Vi henviser til vores høringssvar af 26. august 2011 til VVM redegørelsen for 3.Limfjordsforbindelse, der er bilagt.

a. Vurdering

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne.

Analyserne viser samstemmende, at Egholmlinjen er den mest fordelagtige løsning. Senest har Vejdirektoratet i 2014 gennemført en konsolidering af trafikberegningerne i Landstrafikmodellen. Region Nordjylland vil ikke igangsætte initiativer, der skal finde alternativer til den besluttede linjeføring for 3. Limfjordsforbindelse.

Vedtagelse af anlægslov samt efterfølgende finansiering og etablering af en 3. Limfjordsforbindelse påhviler staten og Vejdirektoratet. Region Nordjylland ønsker, at Staten snarest vedtager en anlægslov på det besluttede projekt, så etableringen kan påbegyndes, da der inden for få år vi være kritisk trængsel i Limfjordstunnelen. Som nævnt i den fælles nordjyske mobilitetsstrategi (Bilag 6) har Kontakudvalget bestående af de 11 nordjyske borgmestre og regionsrådsformanden, samme ønske.

Den 24. juni 2014 indgik regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti en aftale om, at linjeføring for en 3. Limfjordsforbindelse skal gå over Egholm.

Beslutningen blev truffet på baggrund af VVM-undersøgelse samt en opdatering af de foreliggende trafikberegninger med brug af den nye Landstrafikmodel i 2014. Beregningerne viser fortsat, at det er en linjeføring over Egholm, som er den samfundsøkonomisk bedste løsning, og Vejdirektoratet fastholder på den baggrund sin indstilling fra VVM-undersøgelsen om en linjeføring over Egholm.

Ud fra en samlet afvejning af de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser indstillede Vejdirektoratet, at 3. Limfjordsforbindelse anlægges som en Egholmlinje med de i VVM-undersøgelsen foreslåede afværgeforanstaltninger for natur og dyreliv. I næste fase vurderes, om det vil være hensigtsmæssigt - indenfor rammerne af VVM-undersøgelsens miljøvurdering og det samlede anlægsbudget - at justere Egholmlinjen med hensyn til en række ændringsforslag, som blev modtaget i den offentlige høring.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Sandra Jouatte

Sandra Jouatte:

Kære RN,

I kraft af min uddannelse som arkitekt har jeg en naturlig interesse for byplanlægning. Og jeg kan simpelthen ikke begribe, hvorfra ønsket om at kapsle Aalborg ind mellem to motorveje er opstået....

MILDEST TALT FORÆLDET UD GANGSPUNKT

Jo, hvis man ser det i et historisk perspektiv, så ved jeg godt at man tænkte i andre baner tilbage i 60'erne, og jeg kan forstå at de nuværende linieføringer stammer helt tilbage fra dengang man søsatte initiativet til en 3.limfjordsforbindelse. Men meget vand er immervæk løbet i åen siden da - også i Skjern Å, som man dengang anså det for en kvalitet at rette ud. Her kom man sidenhen på bedre tanker, så måske burde man have overvejet at føre et forældet projekt som en 3.limfjordsforbindelse anno 1966 up to date, siden vi nu skriver 2015 og har lært en masse om os selv og de byer vi ønsker siden da. Hallo! - det er næsten 100 år siden at arkitekter med storhedsvanvid forestillede sig at motorveje ville støtte fremskridt og vækst inde i storbyer. Ville det være særlig hyggeligt i Paris, hvis Le Corbusier var sluppet afsted med sin Plan Voisin, der havde til formål at tildele fremdriften og fremtidens maskine - bilen - den ypperligste plads?? Come on....

Det er i den grad en skændsel, at man så meget som overvejer at føre en motorvej over Egholm. En af de bedste udflugts-attraktioner Aalborg har at byde på. Det er et fåtal af byer i verden, hvor man finder den luksus, og noget af det der gør Aalborg helt speciel. Jeg elsker at komme derover. Og jeg ved at der er rigtig mange

a. Vurdering

REVUS rummer 3 indsatsområder og 5 bærende principper, der leder frem til en række initiativer. Der kan derfor være indbyredes modsætninger eller konflikter mellem konkrete initiativer. I forhold til valg af initiativer er det i afvejningen af fordele og ulempler blevet vurderet, at de foreslåede initiativer samlet set er de bedste for Nordjylland og for nordjyske vækst og udvikling. Fx kan etablering af en vejforbindelse være med til at skabe mobilitet og beskæftigelsesudvikling. Men samtidig kan det have visse miljømæssige konsekvenser, som kan begrænse attraktiviteten af et område.

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne. Analyserne viser samstemmende, at Egholmlinjen er den mest fordelagtige løsning. Senest har Vejdirektoratet i 2014 gennemført en konsolidering af trafikberegningerne i Landstrafikmodellen. Region Nordjylland vil ikke igangsætte initiativer, der skal finde alternativer til den besluttede linjeføring for 3. Limfjordsforbindelse.

Vedtagelse af anlægslov samt efterfølgende finansiering og etablering af en 3. Limfjordsforbindelse påhviler staten og Vejdirektoratet. Region Nordjylland ønsker, at Staten snarest vedtager en

besøgende hvert år. 5 minutter med færgen og så føles det som om man er på ferie... Prøv at tænke, hvor eventyrligt det kunne blive, hvis man ovenikøbet fredede øen og lod den vilde natur brede sig igen...

Siden man med trafikbrillerne på sammenligner sig med store byer, der har store omfartsveje, så burde man måske lige skele til New York og spørge sig selv om, hvad Manhattan ville være med en omfartsvej gennem Central Park ?

"I Aalborg Kommune er det ambitionen at få ændret balancen i trafikken i en mere bæredygtig retning, så en del af biltrafikken bliver løftet over i den kollektive transport eller ændret til cykeltrafik. Ambitionen er ikke ny, men vi står midt i trafikale problemer, som let kan friste til at falde tilbage på gamle løsninger med at bygge brede veje og give nem adgang for biltrafikken. Den løsning skaber bare ikke den attraktive storby, vi ønsker. Den attraktive storby, der kan sikre væksten i Norddanmark ved at tiltrække nye virksomheder og borgere. Målet er derfor en klar vision for fremtidens miks af transportformer - og ikke mindst en strategi for, hvordan vi hurtigst muligt når målet. "

Uddrag fra Aalborg Kommunes Planstrategi 2011 s.12

Den internationalt anerkendte arkitekt og byplanlægger Jan Gehl var i Aalborg d.14.juni 2011 i forbindelse med et debatmøde på Utzon Centeret ang. ovennævnte planstrategi.

Jeg tvivler på at han på nogen måde anbefaler en vestlig motorvejsforbindelse omkring byen, når man ønsker at gøre Aalborg til en attraktiv og god by at bo i... Jan Gehl arbejder meget i udlandet og har blandt andet været med til at sørge for at de såkaldt "bløde" trafikanter får mulighed for behagelig færdsel og ophold. Igennem de

anlægslov på det besluttede projekt, så etableringen kan påbegyndes, da der inden for få år vi være kritisk trængsel i Limfjordstunnelen. Som nævnt i den fælles nordjyske mobilitetsstrategi (Bilag 6) har Kontakudvalget bestående af de 11 nordjyske borgmestre og regionsrådsformanden, samme ønske.

Den 24. juni 2014 indgik regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti en aftale om, at linjeføring for en 3. Limfjordsforbindelse skal gå over Egholm.

Beslutningen blev truffet på baggrund af VVM-undersøgelse samt en opdatering af de foreliggende trafikberegninger med brug af den nye Landstrafikmodel i 2014. Beregningerne viser fortsat, at det er en linjeføring over Egholm, som er den samfundsøkonomisk bedste løsning, og Vejdirektoratet fastholder på den baggrund sin indstilling fra VVM-undersøgelsen om en linjeføring over Egholm.

Ud fra en samlet afvejning af de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser indstillede Vejdirektoratet, at 3. Limfjordsforbindelse anlægges som en Egholmlinje med de i VVM-undersøgelsen foreslåede afværgeforanstaltninger for natur og dyreliv. I næste fase

seneste flere år har Gehl Architects fungeret som rådgivere for forbedring af bymiljøet i New York. På blot 2 år er der i New York etableret 750 km cykelstier. Herudover er gennemført mange fortovsudvidelser og etableret en række helt nye pladser for byliv. Forbedringerne har især omfattet nye pladser på Times Square, Herald Square og Madison Square, der er skabt med lukningen af den gennemkørende trafik på Broadway. Desuden står Gehl Architects for afmonteringen af motorveje i både New York og L.A., netop fordi de IKKE bidrager til at skabe et menneskevenligt bymiljø og en attraktiv by. Alle nyere undersøgelser understreger dette faktum med al tydelighed. Jeg fremskaffer gerne dokumentation på anmodning.

Motorveje er gode og vigtige, men de har efter min bedste overbevisning til formål at forbinde regioner og landsdele !

Jeg tror ikke på at en vestlig forbindelse omkring Aalborg kan bidrage til at løse midtbyens trafikale problemer, tværtimod vil den komplicere det hele yderligere fordi den vestlige bydel slet ikke er gearret til at håndtere al den tilkørselstrafik der selvfølgelig vil opstå. Den ydre vestlige del af byen består af parcelhuskvarterer ! Hvorfor i alverden vil man spolere et af de kvarterer, hvor koncentrationen af børnefamilier er højest, med langt øget gennemkørende trafik ? Og hvem skal i øvrigt betale for at etablere det nye forbindelses-vejnet der kan bære en sådan trafik ? Det bliver vel os som skatteborgere i kommunen.

Jeg synes at det er at blande æbler og pærer sammen, når man forsøger at komme op med en stor forkromet løsning, som i et snuptag skal løse mange forskellige trafikale problemer. Det virker ikke spor gennemtænkt, men til gengæld er det dyrt !

Indtil nu har jeg skrevet meget om min skepsis omkring de

vurderes, om det vil være hensigtsmæssigt - indenfor rammerne af VVM-undersøgelsens miljøvurdering og det samlede anlægsbudget - at justere Egholmlinjen med hensyn til en række ændringsforslag, som blev modtaget i den offentlige høring.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

veslige forslag, men jeg synes heller ikke at en østlige løsning som beskrevet i VVM rapporten er det rigtige. Hvad skal vi med 12 spor ?

Jeg har set det fjerde forslag som en gruppe uafhængig gruppe folk med forstand på trafik og byplan har udarbejdet - "Den Bedste Vej", og det giver god mening da det er mere nuanceret i sin sammensætning, kan udarbejdes i etaper med et meget kortere tidsperspektiv, er langt billigere og som ovenikøbet sørger for at skabe bedre vilkår for dem der i forvejen må trækkes med at bo nær motorvejen.

Jeg ønsker ikke at bo i en bydel, hvor forureningen fra over 30.000 forbipasserende biler dagligt blæser ind over beboelse. Det er ikke nogen hemmelighed at det blæser en del på disse kanter, og vinden kommer som regel fra vest.

Forurening passer ikke ind i drømmen om min økologiske køkkenhave, som sparer miljøet for CO₂, fordi jeg selv producerer og høster lokalt. Og jeg ser det også som et stort minus for folkesundheden generelt, et indsatsområde der er i fokus, fordi det fylder alt for meget på landets samlede budget. Jeg er godt klar over at det ikke er særlig sexet at tale om miljø og sundhed, men det gør det altså ikke mindre vigtigt. Vi har allesammen et ansvar for at forsøge at give en bedre verden videre til vores børn end den vi selv blev født ind i.

Når man går ned til fjorden fra Nørholmsvej, hvor jeg bor kommer man til Mølholm Strandpark. Det er måske noget af en overdrivelse at kalde det en strandpark. Men der er en lille strand, som ved lavvande faktisk er en hel fin strand. Og det er det eneste sted ved hele Aalborg fjordlinie at man rent faktisk har direkte adgang til vandet og kan lade sin lille datter trampe i vandkanten, ellers er der industri, kaj eller stengærder hele vejen.

Det er et skønt rekreativt område med en lang promenade, et helt vildt hyggeligt kolonihaveområde og et godt stisystem omkring søerne. Hele området benyttes af virkelig mange mennesker til alt fra udflugter med børn, til picnic, hundeluftning, gåture, cykelture, og løbeture.

Desværre er det lige her begge de vestlige forbindelser ville pløje igennem, og så bliver det ikke ligefrem et attraktivt sted at opholde sig frivilligt.

Og på Nørresundbysiden findes lignende skønne naturområder, som bruges på samme måde, som også vil blive ødelagt af de vestlige forbindelser.

VI SKAL LEVE AF VORES VIDEN - KLOGERE TIDER FREMOVER?

Jeg ved ikke om det nytter at komme med alle disse indsigelser, men jeg håber at der er andre end mig, der kan se at de forslag der er sendt i høring er fra en svunden tid, og at løsningen på Aalborgs såkaldte trafikale problemer (i forhold til København kan det vel næppe kaldes et stort problem, at der af og til opstår små køer, så man må holde og vente 2 - 10 minutter) ikke er et kæmpestort dyrt motorvejsanlæg a la dem I er nået frem til.

Jeg forstår at der er risiko for at antallet af biler stiger fremover, og det er selvfølgelig vigtigt at forholde sig til, men Nordjylland er da ret godt forbundet med motorvejsnet. Det er iøvrigt en fornøjelse for sådan en som mig med et nyerehvervet kørekort, at køre på vejene nord for Limfjorden, for man har dem altid næsten for sig selv.

Jeg håber at man snart indser det fornuftige i at gøre det mindre attraktivt for folk at tage bilen og samtidig tilbyde en velfungerende kollektiv trafik, ligesom i København og mange andre steder i verden.

Hvis vi i Danmark skal leve af viden fremover er
succeskriterierne for den plan nok størst, hvis vi sørger for
at holde os opdateret indenfor udvikling og forskning.
Også i udkantsdanmark og det der ligner !

Udsagn

Afsender: Sofie Matilde Klee

Sofie Mathilde Klee:

Jeg gør hermed indsigelse mod en ny motorvej via Egholm.

Begrundelser for indsigelse:

- Alt for mange værdifulde naturområder vil blive ødelagt af Egholm-motorvejen. Det drejer sig ikke kun om udflugtsstedet Egholm men også de rekreative områder Lindholm Fjordpark, Hasseris Enge, Strandengene bag Mølholmsøerne, området ved Vandskisøen og den sydlige del af Østeraadalen.
- Let adgang til flotte, enestående og fredfyldte naturområder er en vigtig faktor når det drejer sig om at tiltrække kvalificeret arbejdskraft til regionens hovedby. At folk ønsker at bo nær flotte naturområder, afspejler sig bl.a. i huspriserne. Aalborgs åbne naturområder mod vest er et aktiv især når det gælder konkurrencen med København, der med rette kan kaldes klaustrofobisk.
- På Egholm går motorvejen tværs igennem leveområdet for lysbugede knortegæs. Og frakørslen ved Nørholmsvej er placeret oven på et sted, hvor der lever mange strandtudser. Begge disse dyr er udryddelsestruede og regnes for særligt prioriterede.
- Egholm-motorvejen vil på Hasseris Enge vil gå gennem vigtige indvindingsområder for drikkevand i Aalborg. Det er så følsomt, at beboerne har forbud mod at tisse i haven. Alle ved, hvordan snedriver bliver sorte langs store veje. Denne forurening vil nå grundvandet. Og hvad vil der ske, hvis en tankbil vælter?
- På Hasseris Enge vil Egholm-motorvejen desuden

blive placeret i et område, som kun ligger 1,5 meter over havets overflade, og som derfor er uegnet til byudvikling. Heller ikke visionen om, at en vestlig motorvej skal kunne fungere som ringvej for Aalborg, holder ved nærmere eftersyn, fordi omvejene f.eks. fra Nørresundby til Aalborg er alt for store via Egholm og Nørholmsvej.

- Da Hasseris Enge ligger meget lavt, vil motorvejen her blive placeret på en vold, der vil forstærke støjvirkningen ind over Hasseris. Desuden skaber den fremherskende vestenvind en ekstra effekt, der formentlig ikke er taget hensyn til i VVM-rapporten (jfr. kortet side 79). Hvis ikke regionens hovedby har attraktive boligområder, vil det skade regionen som helhed.
- Motorvejen vil kun skabe genveje for 6-7000 biler dagligt (fra Jammerbugt) og det kommer i høj grad til at dreje sig om indkøbs trafik og sommerhustrafik. Dette står slet ikke mål med prisen. Trafikken fra Hirtshals-Hjørring-Brønderslev kan lige så godt køre øst om Aalborg, blot der er et ekstra rør.
- Godstrafikken fra Hirtshals Havn kan formentlig opnå større fordele ved at man elektrificerer jernbanen det sidste stykke fra Hjørring til Hirtshals Havn.
- Aalborgs udvikling trækker mod øst, og ikke mindst det nye Regionssygehus nødvendiggør, at det østlige vejsystem og forbindelsen fra Vendsyssel til Aalborg Øst fungerer upåklageligt. Forsinkelser p.g.a. stop ved Limfjordstunnelen kan være skæbnesvangre for ambulancer på vej mod Regionssygehuset, hvis ikke der findes et ekstra rør.
- Beslutningen om Egholm-motorvejen var baseret på beregninger, der overdrev dens trafikmængde i år 2020 med 50 %. På tidspunktet for beslutningen i Aalborg Byråd og regionen var man heller ikke klar over, at Egholm-

motorvejen ligger så langt ude mod øst, at den kun vil aflaste Limfjordstunnelen med 16 % og Limfjordsbroen med 15 % (kilde: Konsolideringsrapporten 2014).

- Beregningerne, der viser at den vestlige motorvej giver størst samfundsøkonomisk afkast er på flere områder kritiseret for at være fejlbehæftet bl.a. i bogen "Det store pengespild" uden at man har villet forholde sig til kritikken (se bogens side V). En stor fejlinvestering kan blive konsekvensen.
- Der er fremkommet et forslag til optimeret østlig løsning, 3-tals løsningen, med kun et enkelt rør ved Limfjordstunnelen. Denne løsning kan spare staten for 3-4 mia. kr og bør gennemregnes.
- Prisen på motorvejen via Egholm er særdeles høj sammenlignet med andre motorvejsstrækninger i Danmark: 6,2 mia. i 2011-priser.
- Ved valg af den vestlige løsning skal desuden tillægges 2-3 mia. kr. til et ekstra rør ved den nuværende tunnel, som vil være nødvendigt efter blot 10 år ved 16 % stigning i trafikken fra 2020 til 2030 (ligesom 2010-2020).
- En Limfjordsløsning for samlet 8-9 mia. kr. er urealistisk hvis man tager i betragtning at der kun anlægges motorveje for 4 mia. i hele Danmark pr. år.
- Regionen bør overveje, hvordan besparelsen ved valg af en østlig løsning - ca. 4 mia kr - kan gavne Nordjyllands udvikling ved anden anvendelse. F.eks. kan man for en sådan sum penge uddanne 4000 ekstra kandidater på Aalborg Universitet.
- Med kun 16 % aflastning af Limfjordstunnelen vil uheldene i Limfjordstunnelen fortsætte og hvis der ikke er bygget et ekstra rør ved Limfjordstunnelen, vil de 60-

80.000 biler, der passerer denne vej fortsat lide under vilkårlige forsinkelser på ½ til to timer. I dag opstår den slags forsinkelser på E45 flere gange om ugen.

- En ny motorvej vest om Aalborg vil jævnfør forskere på Aalborg Universitet medføre trafikspring på 20-30 % (og ikke 0,35 % som nævnt i VVM-redegørelsen). Nye veje skaber ny trafik. Dette medfører øget CO2-effekt som vil overgå CO2-besparelsen via genvejen for den eksisterende trafikmængde.
 - Når en meningsmåling foretaget 2014 viser, at kun 19 % af borgerne under 40 år ønsker en motorvej over Egholm, mens 62 % foretrækker en udvidelse ved den nuværende tunnel, bør regionen være åben for at åbne denne sag og vurdere linjeføringen på ny. Det er jo i høj grad den unge befolkningsgruppe, der skal leve med resultatet.
 - Beslutningsprocessen omkring linjeføringen har været præget af så mange uregelmæssigheder, at sagen må vurderes om. Det virker eksempelvis mærkeligt, at selve høringen var placeret i en sommerferie, at over 1500 indsigelser ikke har resulteret i nogen form for ændring af projektet og at det ikke er muligt at klage over faktuelle fejl i miljøvurderingen.
-

Udsagn

Afsender: Susanne Ries

Susanne Ries:

En vestlig forbindelse vil foruden de negative miljømæssige konsekvenser være en nødvendig dyr investering i forhold til en østlige forbindelse med kun et enkelt rør ved Limfjordstunnelen. Denne løsning kan spare staten for 3-4 mia. kr og bør gennemregnes mere præcist. Ved valg af den vestlige løsning skal der desuden tillægges 2-3 mia. kr. til et ekstra rør ved den nuværende tunnel, som vil være nødvendigt efter blot 10 år ved 16% stigning i trafikken fra 2020 til 2030 (ligesom 2010-2020). Aalborgs udvikling trækker mod øst, og ikke mindst det nye sygehus nødvendiggør, at det østlige vejsystem og forbindelsen fra Vendsyssel til Aalborg Øst fungerer upåklageligt. Forsinkelser p.g.a. stop ved Limfjordstunnelen kan være skæbnesvangre for ambulancer på vej mod sygehuset, hvis ikke der findes et ekstra rør. En østlig forbindelse vil samtidig være den mindst indgribende model for beboerne i Aalborg. Det bekræftes af en meningsmåling foretaget i 2014, der viser, at kun 19% af borgerne under 40 år ønsker en motorvej over Egholm, mens 62% foretrækker en udvidelse ved den nuværende tunnel.

For at sikre væksten i regionen er det vigtigt bl.a. at kunne tiltrække kvalificeret arbejdskraft, der også vil vurdere mulige boligområder. Aalborgs mest attraktive bydel findes i den vestlige bydel med skønne grønne områder, som der ingen saglig grund er til at ødelægge, når der rent faktisk findes både et godt og billigere alternativ qua en østlig løsning. Skulle den vestlige forbindelse blive en realitet, bør den skubbes flere kilometer længere væk fra boligområderne, så man generer færre menesker og bevarer muligheden for at udvide et attraktivt boligområde.

a. Vurdering

Vedtagelse af anlægslov samt efterfølgende finansiering og etablering af en 3.

Limfjordsforbindelse påhviler staten og Vejdirektoratet.

Region Nordjylland ønsker, at Staten snarest vedtager en anlægslov på det besluttede projekt, så etableringen kan påbegyndes, da der inden for få år vi være kritisk trængsel i Limfjordstunnelen. Som nævnt i den fælles nordjyske mobilitetsstrategi (Bilag 6) har Kontakudvalget bestående af de 11 nordjyske borgmestre og regionsrådsformanden, samme ønske.

Den 24. juni 2014 indgik regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti en aftale om, at linjeføring for en 3. Limfjordsforbindelse skal gå over Egholm.

Beslutningen blev truffet på baggrund af VVM-undersøgelse samt en opdatering af de foreliggende trafikberegninger med brug af den nye Landstrafikmodel i 2014. Beregningerne viser fortsat, at det er en linjeføring over Egholm, som er den samfundsøkonomisk bedste løsning, og Vejdirektoratet fastholder på den baggrund sin indstilling fra VVM-undersøgelsen om en linjeføring over Egholm.

Ud fra en samlet afvejning af

Beregningerne, der viser at den vestlige motorvej giver størst samfundsøkonomisk afkast er på flere områder kritiseret for at være fejlbehæftet bl.a. i bogen ”Det store pengespild” uden at man har villet forholde sig til kritikken (se bogens side V). En stor fejlinvestering kan blive konsekvensen. Selve beslutningsprocessen omkring linjeføringen har været præget af så mange uregelmæssigheder, at sagen har grundlag for en ny vurdering. Det virker eksempelvis mærkeligt, at selve høringen var placeret i en sommerferie, at over 1500 indsigelser ikke har resulteret i nogen form for ændring af projektet, og at det ikke er muligt at klage over faktuelle fejl i miljøvurderingen. Det tenderer hen imod ulovlig magtfordrejning.

de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser indstillede Vejdirektoratet, at 3. Limfjordsforbindelse anlægges som en Egholmlinje med de i VVM-undersøgelsen foreslåede afværgeforanstaltninger for natur og dyreliv. I næste fase vurderes, om det vil være hensigtsmæssigt - indenfor rammerne af VVM-undersøgelsens miljøvurdering og det samlede anlægsbudget - at justere Egholmlinjen med hensyn til en række ændringsforslag, som blev modtaget i den offentlige høring.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS

Udsagn

Afsender: Søren Højbjerg Pedersen

Søren Højbjerg Pedersen:

Ulla Astman skriver i sin indledning til "Mulighedernes Nordjylland" om fremtidens mål om at skabe et "Et Nordjylland som er attraktivt for både erhverv, borgere og besøgende. Og ikke mindst et Nordjylland, som er kendt for sammenhængskraft og samarbejde".

Sådan et sted vil jeg gerne bo. I Nordjylland har man dog fra politisk side i forbindelse med diskussionen om den 3. Limfjordsforbindelse, kortsluttet den demokratiske proces, ignoreret borgernes indsigelser og ligefrem negligeret og nedgjort borgernes kritiske holdninger til at anlægge denne meget dyre løsning gennem i naturområder lige på grænsen til Aalborgs mest attraktive boligområde, fremfor at vælge at føre linjen igennem et uattraktivt industriområde der er lagerplads for fossile brændstoffer. Det giver ganske enkelt ingen mening her i 2015, og hele Egholmsløsning fremstår helt igennem gammeldags og bagudskuende.

Den politiske arrogance kombineret med en helt utrolig bonderøvsagtigt pinlig sognerådspolitisk tilgang til sagen, har gjort mange folk utrolig disillusionerede ift. hvorvidt demokratiet overhovedet gælder i Nordjylland. Politikerne mener tilsyneladende at de ved bedst, og at de små uvidende borgere ikke bør høres eller tages alvorligt. Ulla Astman repræsenterer uden tvivl denne kategori af politikere, og jeg giver absolut ikke 5 potter pis for hendes populistiske floskler, der intet hold har i den virkelighed hun selv er med til at skabe for Aalborg og Nordjylland, såfremt Egholmsforbindelsen bliver en realitet. Hun skulle skamme sig!

Dette er mit høringssvar - ikke at jeg forventer at RN vil gøre en skid andet end at udvise vanlig arrogance og

a. Vurdering

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne.

Analyserne viser

samstemmende, at

Egholmlinjen er den mest fordelagtige løsning. Senest har Vejdirektoratet i 2014 gennemført en konsolidering af trafikberegningerne i Landstrafikmodellen.

Vedtagelse af anlægslov samt efterfølgende finansiering og etablering af en 3.

Limfjordsforbindelse påhviler staten og Vejdirektoratet.

Region Nordjylland ønsker, at Staten snarest vedtager en anlægslov på det besluttede projekt, så etableringen kan påbegyndes, da der inden for få år vil være kritisk trængsel i Limfjordstunnelen. Som nævnt i den fælles nordjyske mobilitetsstrategi (Bilag 6) har Kontakudvalget bestående af de 11 nordjyske borgmestre og regionsrådsformanden, samme ønske.

Den 24. juni 2014 indgik regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti en aftale om, at linjeføring for en 3. Limfjordsforbindelse skal gå over Egholm.

Beslutningen blev truffet på

ignorere høringssvaret

I den forbindelse er det vigtigt, at du som borger kommer med indsigelse mod regionsplanen senest på fredag kl.

12. Her er noget inspiration om, hvad du kan sende af sted via www.revus.rn.dk:

- Alt for mange værdifulde naturområder vil blive ødelagt af Egholm-motorvejen. Det drejer sig ikke kun om udflugtsstedet Egholm men også de rekreative områder Lindholm Fjordpark, Hasseri Enge, Strandengene bag Mølholmsøerne, området ved Vandskisøen og den sydlige del af Østeraadalen.
- Let adgang til flotte, enestående og fredfyldte naturområder er en vigtig faktor når det drejer sig om at tiltrække kvalificeret arbejdskraft til regionens hovedby. At folk ønsker at bo nær flotte naturområder, afspejler sig bl.a. i huspriserne. Aalborgs åbne naturområder mod vest er et aktiv især når det gælder konkurrencen med København, der med rette kan kaldes klaustrofobisk.
- På Egholm går motorvejen tværs igennem leveområdet for lysbugede knortegæs. Og frakørslen ved Nørholmsvej er placeret oven på et sted, hvor der lever mange strandtudser. Begge disse dyr er udryddelsestruede og regnes for særligt prioriterede.
- Egholm-motorvejen vil på Hasseri Enge vil gå gennem vigtige indvindingsområder for drikkevand i Aalborg. Det er så følsomt, at beboerne har forbud mod at tisse i haven. Alle ved, hvordan snedriver bliver sorte langs store veje. Denne forurening vil nå grundvandet. Og hvad vil der ske, hvis en tankbil vælter?
- På Hasseri Enge vil Egholm-motorvejen desuden blive placeret i et område, som kun ligger 1,5 meter over

baggrund af VVM-undersøgelse samt en opdatering af de foreliggende trafikberegninger med brug af den nye Landstrafikmodel i 2014. Beregningerne viser fortsat, at det er en linjeføring over Egholm, som er den samfundsøkonomisk bedste løsning, og Vejdirektoratet fastholder på den baggrund sin indstilling fra VVM-undersøgelsen om en linjeføring over Egholm.

Ud fra en samlet afvejning af de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser indstillede Vejdirektoratet, at 3. Limfjordsforbindelse anlægges som en Egholmlinje med de i VVM-undersøgelsen foreslåede afværgeforanstaltninger for natur og dyreliv. I næste fase vurderes, om det vil være hensigtsmæssigt - indenfor rammerne af VVM-undersøgelsens miljøvurdering og det samlede anlægsbudget - at justere Egholmlinjen med hensyn til en række ændringsforslag, som blev modtaget i den offentlige høring.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

havets overflade, og som derfor er uegnet til byudvikling. Heller ikke visionen om, at en vestlig motorvej skal kunne fungere som ringvej for Aalborg, holder ved nærmere eftersyn, fordi omvejene f.eks. fra Nørresundby til Aalborg er alt for store via Egholm og Nørholmsvej.

- Da Hasseris Enge ligger meget lavt, vil motorvejen her blive placeret på en vold, der vil forstærke støjvirkningen ind over Hasseris. Desuden skaber den fremherskende vestenvind en ekstra effekt, der formentlig ikke er taget hensyn til i VVM-rapporten (jfr. kortet side 79). Hvis ikke regionens hovedby har attraktive boligområder, vil det skade regionen som helhed.
- Motorvejen vil kun skabe genveje for 6-7000 biler dagligt (fra Jammerbugt) og det kommer i høj grad til at dreje sig om indkøbs trafik og sommerhustrafik. Dette står slet ikke mål med prisen. Trafikken fra Hirtshals-Hjørring-Brønderslev kan lige så godt køre øst om Aalborg, blot der er et ekstra rør.
- Godstrafikken fra Hirtshals Havn kan formentlig opnå større fordele ved at man elektrificerer jernbanen det sidste stykke fra Hjørring til Hirtshals Havn.
- Aalborgs udvikling trækker mod øst, og ikke mindst det nye Regionssygehus nødvendiggør, at det østlige vejssystem og forbindelsen fra Vendsyssel til Aalborg Øst fungerer upåklageligt. Forsinkelser p.g.a. stop ved Limfjordstunnelen kan være skæbnesvangre for ambulancer på vej mod Regionssygehuset, hvis ikke der findes et ekstra rør.
- Beslutningen om Egholm-motorvejen var baseret på

beregninger, der overdrev dens trafikmængde i år 2020 med 50 %. På tidspunktet for beslutningen i Aalborg Byråd og regionen var man heller ikke klar over, at Egholm-motorvejen ligger så langt ude mod øst, at den kun vil aflaste Limfjordstunnelen med 16 % og Limfjordsbroen med 15 % (kilde: Konsolideringsrapporten 2014).

- Beregningerne, der viser at den vestlige motorvej giver størst samfundsøkonomisk afkast er på flere områder kritiseret for at være fejlbehæftet bl.a. i bogen "Det store pengespild" uden at man har villet forholde sig til kritikken (se bogens side V). En stor fejlinvestering kan blive konsekvensen.
- Der er fremkommet et forslag til optimeret østlig løsning, 3-tals løsningen, med kun et enkelt rør ved Limfjordstunnelen. Denne løsning kan spare staten for 3-4 mia. kr og bør gennemregnes.
- Prisen på motorvejen via Egholm er særdeles høj sammenlignet med andre motorvejsstrækninger i Danmark: 6,2 mia. i 2011-priser.
- Ved valg af den vestlige løsning skal desuden tillægges 2-3 mia. kr. til et ekstra rør ved den nuværende tunnel, som vil være nødvendigt efter blot 10 år ved 16 % stigning i trafikken fra 2020 til 2030 (ligesom 2010-2020).
- En Limfjordsløsning for samlet 8-9 mia. kr. er urealistisk hvis man tager i betragtning at der kun anlægges motorveje for 4 mia. i hele Danmark pr. år.
- Regionen bør overveje, hvordan besparelsen ved valg af en østlig løsning - ca. 4 mia kr - kan gavne Nordjyllands udvikling ved anden anvendelse. F.eks. kan man for en sådan sum penge uddanne 4000 ekstra kandidater på Aalborg Universitet.

- Med kun 16 % aflastning af Limfjordstunnelen vil uheldene i Limfjordstunnelen fortsætte og hvis der ikke er bygget et ekstra rør ved Limfjordstunnelen, vil de 60-80.000 biler, der passerer denne vej fortsat lide under vilkårlige forsinkelser på $\frac{1}{2}$ til to timer. I dag opstår den slags forsinkelser på E45 flere gange om ugen.
 - En ny motorvej vest om Aalborg vil jævnfør forskere på Aalborg Universitet medføre trafikspring på 20-30 % (og ikke 0,35 % som nævnt i VVM-redegørelsen). Nye veje skaber ny trafik. Dette medfører øget CO2-effekt som vil overgå CO2-besparelsen via genvejen for den eksisterende trafikmængde.
 - Når en meningsmåling foretaget 2014 viser, at kun 19 % af borgerne under 40 år ønsker en motorvej over Egholm, mens 62 % foretrækker en udvidelse ved den nuværende tunnel, bør regionen være åben for at åbne denne sag og vurdere linjeføringen på ny. Det er jo i høj grad den unge befolkningsgruppe, der skal leve med resultatet.
 - Beslutningsprocessen omkring linjeføringen har været præget af så mange uregelmæssigheder, at sagen må vurderes om. Det virker eksempelvis mærkeligt, at selve høringen var placeret i en sommerferie, at over 1500 indsigelser ikke har resulteret i nogen form for ændring af projektet og at det ikke er muligt at klage over faktuelle fejl i miljøvurderingen
-

Udsagn

Afsender: Thorkild Kjeldsen

Danmarks Naturfredningsforening:

Når der skal ske kapacitetsforøgelse over Limfjorden ved Aalborg, ønsker DN en udvidelse af den bestående A45 øst om Aalborg. Vi mener, at Regionen skal arbejde for udvidelse af tunnellen, både af hensyn til den lokale trafik, der her tit skaber problemer med den regionale trafik, fordi der med de nuværende vejbaneforhold og de mange til- og afkørsler sker masser af vejbanekrydsninger lige før og i tunnellen. Den sidste VVM viste løsninger til trafikforbedringer her. I høringsfasen af denne plan, kom der flere ændringsforslag, som kunne medvirke til at forbedre trafikafviklingen og øge kapaciteten. Til trods for det beskriver Udviklingsstrategien en vestlig forbindelse over Egholm, der netop vil fragmentere landskabet og naturen hele vejen fra Dall over Egholm til Vestbjerg og skabe en ny støjkorridor vest om Aalborg.

DN mener strategien hviler på en forældet VVM. Der er kommet nye trafiktal og andre oplysninger og forslag, der ikke tages hensyn til ved fastlæggelse af Regionens Strategi om en Egholm forbindelse.

a. Vurdering

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne.

Analyserne viser samstemmende, at Egholmlinjen er den mest fordelagtige løsning. Senest har Vejdirektoratet i 2014 gennemført en konsolidering af trafikberegningerne i Landstrafikmodellen. Region Nordjylland vil ikke igangsætte initiativer, der skal finde alternativer til den besluttede linjeføring for 3. Limfjordsforbindelse.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS

Udsagn

Afsender: Tina Holst

Tina Holst:

Jeg mener, at det er vigtigt at bevare de efterhånden få grønne og forholdsvis uberørte områder, der netop ligger i byen til de kommende generationer. Når man ser hvad storebæltsbroen har gjort ved smukke Præstø kan man kun ønske en anden løsning.

a. Vurdering

Gennem årene er anvendt mange midler på at undersøge alternativer i forbindelse med VVM-undersøgelserne.

Analyserne viser

samstemmende, at

Egholmlinjen er den mest

fordelagtige løsning. Senest

har Vejdirektoratet i 2014

gennemført en konsolidering af

trafikberegningerne i

Landstrafikmodellen. Region

Nordjylland vil ikke igangsætte

initiativer, der skal finde

alternativer til den besluttede

linjeføring for 3.

Limfjordsforbindelse.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til

ændringer i REVUS.

17 Skifergas

Udsagn

Afsender: Ann Bilde

Ann Bilde:

Høringssvar vedr. regional vækst- og udviklingsstrategi 2015-18:

Regionen tager sig bl.a. af sundhedsvæsnets. Derfor bør regionen i sin udviklingsstrategi sige nej til udvinding af skifergas.

I disse måneder er det franske olieselskab Total i gang med at prøvebore efter skifergas uden for Dybvad, og der er – ifølge klima- og energiminister Rasmus Helveg Petersen – givet tilladelse til også at udvinde skifergas. Det sker med den kontroversielle metode kaldet fracking.

Tilladelsen til udvinding af skifergas er givet i Frederikshavn, Aalborg, Brønderslev, Hjørring og Jammerbugt Kommuner. (Tilladelsen i 28 kommuner i Nordsjælland har Total leveret tilbage, men der er stadig givet licens til også at udvinde skifergas der). Ifølge geologiske eksperter bliver der tale om tusindvis af boretårne (fremgår det af en artikel i JyllandsPosten).

Erfaringerne fra udlandet viser, at de borgere, der bor i områder, hvor der bliver udvundet skifergas, har en høj risiko for at blive syge. Dette vil selvsagt komme til at belaste sundhedsvæsnets.

Verdenssundhedsorganisationen WHO udgav i 2013 rapporten "Social determinants of health sectoral briefing series 5". (Vedhæftet) Heraf fremgår det, at borgerne i de områder, hvor der bliver udvundet skifergas risikerer at få bryst-, knogle- og leverkræft samt en række lunge- og hudsygdomme. Det vil sige, at vi nordjyder nu risikerer at blive syge –

a. Vurdering

På det generelle plan er det en klar intention i REVUS at fremme bæredygtig udvikling, CO₂-reduktion og fremme vedvarende energi. Men den konkrete afvejning mellem "benyttelse og beskyttelse" i forhold til forskellige energiformer må foretages konkret ud fra en vurdering af forholdene, typisk miljømæssige, naturmæssige, forsyningsmæssige og økonomiske forhold.

I modsætning til fx infrastrukturuområdet, hvor Region og samtlige kommuner i årevis har arbejdet sammen og fastlagt en fælles mobilitetsstrategi – findes der ikke et sådant samarbejde inden for energiområdet. Der er derfor ikke et udgangspunkt for en fælles holdning. Det betyder principielt ikke, at Regionsrådet ikke alene kunne fastlægge en holdning. Dette har dog ikke været muligt i forhold til forberedelsen af REVUS, da konsekvenserne, herunder ikke mindst miljøkonsekvenserne, endnu ikke er endeligt belyst i en Nordjysk sammenhæng. Dette skyldes, at problemstillingen omkring skifergas i Nordjylland som bekendt er relativ ny. Den aktuelle boring efter skifergas i Dybvad er en prøveboring.

Før der eventuelt kan gives tilladelse til efterforskning eller kommerciel indvinding af skifergas med brug af frakturering, skal de ansvarlige statslige myndigheder udarbejde en VVM-redegørelse, der belyser, om det måske miljø- og sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Se bl.a. <http://naturstyrelsen.dk/planlaegning/skifergas/> .

Hvorvidt Regionsrådet herefter vil fastlægge en holdning til skifergas, vides endnu ikke. Det er indres, at Regionsrådet som sådan ikke er myndighed på området.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

livstruende syge. Og at det er regionens opgave at helbrede og/eller lindre.

Der star følgende I WHO-rapporten:

“Health impacts of fracking: Many of the chemicals used in fracking include known and suspected carcinogens. At least 75% are said to negatively affect the skin, eyes and other sensory organs, along with the respiratory and gastrointestinal systems (Colborn et al., 2011). Furthermore, each fracking event uses millions of gallons of water. Shale gas development also produces wastewater, which enters groundwater reservoirs and contaminates it with toxic elements (Passoff, 2012). Research on fracking wastewater has found toxicity levels above allowable thresholds, as well as radioactive materials picked up underground; materials that have been shown to cause liver, bone and breast cancers (Passoff, 2012). Moreover, inhalation health hazards were identified for workers exposed to crystalline silica at hydraulic fracturing sites.”

Følgende har forbudt udvinding af skifergas: staten New York (efter en 2.000 sider lang rapport konkluderede, at det er sundhedsskadeligt. Det samme har Frankrig, Skotland, Wales, Bulgarien og Rumænien, distrikter i Canada og Australien, delstater i USA og de to tyske delstater Schleswig-Holstein og Thüringen.

Derfor bør regionen sige nej til udvinding af skifergas i Danmark.

Udsagn

Afsender: Bettina Eriksen

Bettina Eriksen:

Jeg synes, det er en skøn vision for vores dejlige landsdel, som rigtig mange mennesker elsker. Vi har turister alle steder fra, der nyder vores lys, luft, ro, plads - og rene vand.

Men intet af dette vedbliver, hvis der skal indvindes skifergas i Nordjylland. I øjeblikket prøvebores der på livet løs i Dybvad, og allerede nu kan man mærke forandringerne i det ellers stille Skæve. Borepladsen er konstant oplyst af kraftige projektører, og der arbejdes med maskiner døgnet rundt, og der råbes ordrer i højtalere, tunge lastbiler kommer i en lind strøm til og fra pladsen. Og der lugter fælt i nærheden af boretårnet.

I lyset af, at hvis der findes skifergas ca. 4 km nede i vores undergrund, og at vi dermed skal overholde en aftale indgået med firmaet Total om at indvinde skifergassen, så kan vi se frem til mange tusinde boretårne med måske 5-8 kilometer mellem hver tårn i hele Nordjylland.

Hvordan i alverden vil turisterne tage det? De kommer netop for at få fred og ro, måske være kreative og genoplade deres batterier - og så er Nordjylland forvandlet til en industrigrund, med dårlig infrastruktur med lastbilerne alle vegne, og som ødelægger vores små veje. Lugtgener, samt vand på flaske, fordi vores vandressourcer - som faktisk er knappe, bliver brugt til at lave

a. Vurdering

På det generelle plan er det en klar intention i REVUS at fremme bæredygtig udvikling, CO₂-reduktion og fremme vedvarende energi. Men den konkrete afvejning mellem "benyttelse og beskyttelse" i forhold til forskellige energiformer må foretages konkret ud fra en vurdering af forholdene, typisk miljømæssige, naturmæssige, forsyningsmæssige og økonomiske forhold.

I modsætning til fx infrastrukturuområdet, hvor Region og samtlige kommuner i årevis har arbejdet sammen og fastlagt en fælles mobilitetsstrategi – findes der ikke et sådant samarbejde inden for energiområdet. Der er derfor ikke et udgangspunkt for en fælles holdning. Det betyder principielt ikke, at Regionsrådet ikke alene kunne fastlægge en holdning. Dette har dog ikke været muligt i forhold til forberedelsen af REVUS, da konsekvenserne, herunder ikke mindst miljøkonsekvenserne, endnu ikke er endeligt belyst i en Nordjysk sammenhæng. Dette skyldes, at problemstillingen omkring skifergas i Nordjylland som bekendt er relativ ny. Den aktuelle boring efter skifergas i Dybvad er en prøveboring.

Før der eventuelt kan gives tilladelse til efterforskning eller kommerciel indvinding af skifergas med brug af fraktuering, skal de ansvarlige statslige myndigheder udarbejde en VVM-redegørelse, der belyser, om det måske miljø- og sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Se bl.a.

<http://naturstyrelsen.dk/planlaegning/skifergas/> .

Hvorvidt Regionsrådet herefter vil fastlægge en holdning til skifergas, vides endnu ikke. Det er indres, at Regionsrådet som sådan ikke er myndighed på området.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

hydraulisk fracking. Hver boring forbruger 20 millioner liter rent vand, som blandes med nogle af vores andre råstoffer som forskellig slags sand. Og så bliver det hele tilsat 50-70 tons kemikalier i en tophemmelig blanding. Og pumpet i undergrunden med et tryk, der svarer til 30 bomber, så skiferlaget springes.

Hvad vil det gøre ved vores undergrund? Forbliver det stabilt, selvom vi ligger på nogle skrøbelige tektoniske plader? Og hvad hvis der kommer revner nogle steder, hvor der ikke skal være det? Bliver der så ekstra forurening? Hvad er beredskabet, hvis der vælter en lastbil med spildevand?

Jeg vil også nævne den radioaktivitet, som måske kommer i forbindelse med alt det spildevand, som skal transporteres væk. I Danmark har vi alun skifer i undergrunden, og det afgiver radioaktivitet. Når skifergassen udvindes, kommer der radioaktivitet med spildevandet op. Hvordan hænger det sammen med turister og andre gode tiltag for at få folk til at flytte hertil?

Man kan vel kun sige en enkelt god ting i forbindelse med skifergassen, og planerne for vores dejlige landsdel. Huspriserne kommer sandsynligvis til at falde voldsomt - så det kan bliver billigt at 'investere' i fast ejendom heroppe.

Jeg håber, I er bevidste over de konsekvenser, dette kan have, og tager de forholdsregler, der skal tages, inklusive at kontakte de ansvarshavende for at få lukket

denne boresag i Nordjylland. Tak.

Udsagn

Afsender: Erik Ramberg Steen

Erik Ramberg Steen:

Jeg har læst vækstplanen, og generelt synes jeg, at der er udført et godt stykke arbejde.

Men...

Der mangler en forudsætning for at denne målsætning kan blive relevant. Læs derfor venligst følgende:

Det grønne Nordjylland: Naturen og landskabet danner et godt grundlag for oplevelser og rekreation. Dette er fuldstændig korrekt, og samtidig giver det grønne Nordjylland gode muligheder for jordbrug, fødevareproduktion og brug af grøn teknologi.

Men forudsætningen må være, at der ikke bores efter skifergas i Nordjylland. Hvis dette bliver tilfældet, taler vi om minimum 6.000 boreårne spredt ud over landskabet. Disse rager 45 meter op i luften, støjer i op til en km afstand døgnet rundt. Desuden kræves der lys døgnet rundt – tilsvarende som på en fodboldbane en vinteraften.

Rekreation i et fredfyldt grønt område vil derfor ikke kunne lade sig gøre.

Bæredygtig Jordbrug og Fødevareproduktion vil blive særdeles vanskelig, da jordbrug kræver vanding på de tørre sommerdage. Vand vil blive en mangelvare. Boreprocessen vil anvende hvad der er tilstede af grundvand, og der bliver mangel på rent drikkevand til befolkningen. Vandstanden i søer og moser vil falde, samtidig med at grundvandsspejlet

a. Vurdering

På det generelle plan er det en klar intention i REVUS at fremme bæredygtig udvikling, CO₂-reduktion og fremme vedvarende energi. Men den konkrete afvejning mellem "benyttelse og beskyttelse" i forhold til forskellige energiformer må foretages konkret ud fra en vurdering af forholdene, typisk miljømæssige, naturmæssige, forsyningsmæssige og økonomiske forhold.

I modsætning til fx infrastrukturuområdet, hvor Region og samtlige kommuner i årevis har arbejdet sammen og fastlagt en fælles mobilitetsstrategi – findes der ikke et sådant samarbejde inden for energiområdet. Der er derfor ikke et udgangspunkt for en fælles holdning. Det betyder principielt ikke, at Regionsrådet ikke alene kunne fastlægge en holdning. Dette har dog ikke været muligt i forhold til forberedelsen af REVUS, da konsekvenserne, herunder ikke mindst miljøkonsekvenserne, endnu ikke er endeligt belyst i en Nordjysk sammenhæng. Dette skyldes, at problemstillingen omkring skifergas i Nordjylland som bekendt er relativ ny. Den aktuelle boring efter skifergas i Dybvad er en prøveboring.

Før der eventuelt kan gives tilladelse til efterforskning eller kommerciel indvinding af skifergas med brug af fraktuering, skal de ansvarlige statslige myndigheder udarbejde en VVM-redegørelse, der belyser, om det kan ske miljø- og sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Se bl.a.

<http://naturstyrelsen.dk/planlaegning/skifergas/> .

Hvorvidt Regionsrådet herefter vil fastlægge en holdning til skifergas, vides endnu ikke. Det er indres, at Regionsrådet som sådan ikke er myndighed på området.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS

bliver sænket dramatisk. Ud over dette store træk på vandressourcerne, kan vandløb tørre ud. Dette vil gå ud over dyre- og plantelivet, da mange dyr og planter er afhængige af rent vand. Erfaringer fra USA har vist, at mange malkekøer ikke kan tåle miljøet nær borestederne – bliver syge og taber hårene.

Til orientering, vil hver boring kræve: 16 – 18 millioner liter vand. (Årsforbrug svarende til lille by med 300 personer)

De landmænd som ejer jord i nærheden af borestederne vil være stavnsbundne til deres gårde for fremtiden. Så hvem kan man få til at investere i noget som aldrig kan sælges igen?

Der er en kæmpe risiko for forurening af drikkevandsforsyningen grundet de mange tons kemikalier som skal pumpes ned i undergrunden. Den store mængde spildevand der bliver tale om, kræver også ekstra anvendelse af drikkevand, idet der for de mest miljøskadelige stoffer skal stærke fortyndinger til, før de betragtes som ufarlige, og før (renset spildevand) ledes ud i åer og bække. (Behøver jeg at sige, at de miljøskadelige stoffer fortsat er til stede, fordi de er blevet tyndet op – de er jo ikke forsvundet op i den blå luft). Til orientering vil hver boring kræve: 50 – 75 tons kemikalier

Der vil følge en kæmperisiko for, at fødevarer produceret i et skifergasområde ikke vil være ønskeligt på spisesedlen fremover. Så landbruget vil gå hårde tider i møde hvis eksport bliver forbudt.

Ganske kort om fracking (som ikke kan sammenlignes med boring efter naturgas i Nordsøen): Vandsøjlen på 4 km giver et tryk på 400 atmosfære. Dette øges til det dobbelte når der skal fractureres. Når vand og kemikalier og sand pumpes ud i de 120 grader varme omgivelser, 4 km nede, nærmest eksploderer skiferlaget. Sandkorn fra blandingen kiler sig fast i sprækker og revner og hindrer dem i at lukke til igen.

Hovedparten af et utilsigtet metangasudslip finder sted når fractureringsvæsken kommer tilbage, medbringende den ønskede skifergas, der er frigjort ved sprængningen. Der er ved dette tilbageløb en stor risiko for et blow-out, hvis man mister kontrollen over processen. Desuden vil den fractureringsvæske (som skal op til overfladen for at give plads til skifergassen, og som indeholder en mængde giftige og miljøskadelige stoffer), have en temperatur nær 120 grader. Når trykket ved overfladen aftager, dannes der en mængde giftig damp. Desuden medbringes en mængde radioaktivt slam og tungmetaller.

Trods det enorme tryk og de 120 graders varme lever visse mikroorganismer i bedste velgående. De udvikler giftig svovlbrinte, som danner syre. Denne syre angriber stålrør og beton og nedbryder disse. Så eventuelle foringer nedbrydes meget hurtigt. Der skønnes, at efter 10 år er foringer kraftigt nedbrudte og utætte. Så ud over at giftige, og radioaktive dampe og stoffer trænger op til grundvandet igennem den mange nye

sprækker i undergrunden, så vil selvsamme dampe og radioaktive stoffer trænge ud i grundvandet igennem de "såkaldte" foringer.

Derfor er mit forslag, hvis Jeres udmærkede Regionale Vækst- og Udviklingsstrategi 2015-2018 skal kunne føres ud i livet, at.

Region Nordjylland må sende en kraftig opfordring til regeringen om, at standse boring efter skifergas. Ellers vil denne landsdel simpelthen ikke kunne overleve

Udsagn

Afsender: Gitte Brønnum Andersen

Gitte Brønnum Andersen:

Regionen skriver at den nye strategi er afgørende for Nordjyllands vækst og udvikling, fordi den handler om vores alles fremtid, og om hvordan vi ønsker, at vores region ser ud i år 2020. Vel vidende at én ting er ønsker og en anden realiteter, undrer det mig at jeg i "Mulighedernes Nordjylland" ikke kan læse om skifergasboringen Vendsyssel-1, ved Dybvad i Frederikshavn Kommune.

Såfremt Regionerne ikke er bekendt med denne aktivitet, som potentielt kan få altomfattende konsekvenser for hele regionen, vedhæfter jeg derfor min beskrivelse af aktiviteten. Det er mit håb og mit inderlige ønske, at Regionerne kan og vil arbejde målrettet, hårdt og hurtigt for at afslutte nævnte aktivitet hurtigst muligt.

a. Vurdering

På det generelle plan er det en klar intention i REVUS at fremme bæredygtig udvikling, CO₂-reduktion og fremme vedvarende energi. Men den konkrete afvejning mellem "benyttelse og beskyttelse" i forhold til forskellige energiformer må foretages konkret ud fra en vurdering af forholdene, typisk miljømæssige, naturmæssige, forsyningsmæssige og økonomiske forhold.

I modsætning til fx infrastrukturuområdet, hvor Region og samtlige kommuner i årevis har arbejdet sammen og fastlagt en fælles mobilitetsstrategi – findes der ikke et sådant samarbejde inden for energiområdet. Der er derfor ikke et udgangspunkt for en fælles holdning. Det betyder principielt ikke, at Regionsrådet ikke alene kunne fastlægge en holdning. Dette har dog ikke været muligt i forhold til forberedelsen af REVUS, da konsekvenserne, herunder ikke mindst miljøkonsekvenserne, endnu ikke er endeligt belyst i en Nordjysk sammenhæng. Dette skyldes, at problemstillingen omkring skifergas i Nordjylland som bekendt er relativ ny. Den aktuelle boring efter skifergas i Dybvad er en prøveboring.

Før der eventuelt kan gives tilladelse til efterforskning eller kommerciel indvinding af skifergas med brug af fraktuering, skal de ansvarlige statslige myndigheder udarbejde en VVM-redegørelse, der belyser, om det kan ske miljø- og sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Se bl.a.

<http://naturstyrelsen.dk/planlaegning/skifergas/> .

Hvorvidt Regionsrådet herefter vil fastlægge en holdning til skifergas, vides endnu ikke. Det er indregnet, at Regionsrådet som sådan ikke er myndighed på området.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Morten Hedemann

1. Efterforskningen efter og inden længe udvindingen af skifergas i hele regionen, vil give en enormt øget trafik af tunge køretøjer, med et enormt CO2 udslip til følge.
2. Det er almindelig kendt, at der ved boringer efter skifergas, kommer radioaktivt spildmateriale med op af borehullet. Dette skal transporteres i stor stil på det danske vejnet og afleveres på steder som, ikke er fastlagt endnu. Allerede i prøveboringsfasen, har der været behov for "radioaktiv" skiltning af køretøjer der køre til og fra borepladsen - Ovnstrupvej 6.
3. Regionen, Danmark og resten af verden er på vej mod et fossilfrit samfund. Det at der skal udvindes skifergas i regionen, arbejder helt og aldeles imod sådan en vision. Ved udvindingen af skifergas, kommer Danmark måske til, at råde over gas til de næste 100 år. Med sådan en gasbeholdning, forsvinder motivationen for, at nå målet om, at være fossilfri i 2050.
4. Ved udvinding af skifergas ved metoden Fracking, pumpes ca. 19.000.000 liter rent vand (som bliver blandet med 6-700 forskellige kemikalier, hvoraf mange af dem er; hormonforstyrrende, kræftfremkaldende, mutagene og i det hele taget dødeligt giftige for mennesker, dyr og planter) ned i undergrunden, hvor der ved stort tryk, sprænges revner i skiferlaget. På kemikaliefronten er der tale om 50-200 tons

a. Vurdering

På det generelle plan er det en klar intention i REVUS at fremme bæredygtig udvikling, CO2-reduktion og fremme vedvarende energi. Men den konkrete afvejning mellem "benyttelse og beskyttelse" i forhold til forskellige energiformer må foretages konkret ud fra en vurdering af forholdene, typisk miljømæssige, naturmæssige, forsyningsmæssige og økonomiske forhold.

I modsætning til fx infrastrukturuområdet, hvor Region og samtlige kommuner i årevis har arbejdet sammen og fastlagt en fælles mobilitetsstrategi – findes der ikke et sådant samarbejde inden for energiområdet. Der er derfor ikke et udgangspunkt for en fælles holdning. Det betyder principielt ikke, at Regionsrådet ikke alene kunne fastlægge en holdning. Dette har dog ikke været muligt i forhold til forberedelsen af REVUS, da konsekvenserne, herunder ikke mindst miljøkonsekvenserne, endnu ikke er endeligt belyst i en Nordjysk sammenhæng. Dette skyldes, at problemstillingen omkring skifergas i Nordjylland som bekendt er relativ ny. Den aktuelle boring efter skifergas i Dybvad er en prøveboring.

Før der eventuelt kan gives tilladelse til efterforskning eller kommerciel indvinding af skifergas med brug af fraktuering, skal de ansvarlige statslige myndigheder udarbejde en VVM-redegørelse, der belyser, om det kan ske miljø- og sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Se bl.a.

<http://naturstyrelsen.dk/planlaegning/skifergas/>

Hvorvidt Regionsrådet herefter vil fastlægge en holdning til skifergas, vides endnu ikke. Det er indres, at Regionsrådet som sådan ikke er myndighed på området.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

pr. Fracking og en borebrønd kan frackes mange gange.

Der skal altså bruges helt ubegribelige mængder grundvand til bare en enkelt brønd, med en enkelt fracking.

5. Det er anslået, at det vil kræve 9.100 boringer, at udvinde al skifergassen i Vendsyssel og på nordsjælland. Sidstnævnte er droppet, hvilket efterlader ca. 3.500-4.500 boringer i Vendsyssel.

Hvis vi regner eksemplet ud, hvor hver brønd frackes 1 gang så skal der bruges 85.500.000.000 liter grundvand og 225.000-900.000 tons kemikalier.

Hver brønd kan frackes mellem 8 og 18 gange i dens levetid. Det giver et vand- og kemikaliefirbrug, der ikke er til at fatte.

6. I andre lande, hvor man har brugt fracking, har det givet forurening af grundvand, jord og luft omkring borepladsen, samt øget jordskælvsaktivitet. Og med 4500 borepladser i vendsyssel, vil det sige, over det hele.

Tag venligst disse punkter med i Jeres overvejelser, når I tænker på Regionen som en Grøn Region. Det ser nemlig sort ud. Meget sort.

Mvh. Morten

18 Generelt

Udsagn

Afsender: Brønderslev kommune

Brønderslev Kommune:

Regionsrådet vedtog den 18. april 2015, at forslag til Regional Vækst- og Udviklingsstrategi 2015-2018 sendes i offentlig høring fra den 30. april 2015 til den 26. juni 2015. Økonomiudvalget i Brønderslev Kommune har behandlet forslag til Regional Vækst – og Udviklings Strategi 2015-2018 på sit møde den 10. juni 2015.

Økonomiudvalget besluttede at bakke op om KKR's anbefalinger:

- At det foreliggende REVUS-udkast er godt, og at der har været et godt samarbejde mellem regionen og kommunerne om udarbejdelsen.

a. Vurdering

Region Nordjylland kvitterer for tilfredsheden med samarbejdet.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS

Udsagn

Afsender: Det Regionale Arbejdsmarkedsråd

Det regionale arbejdsmarkedsråd i Nordjylland (RAR Nordjylland) har med interesse bemærket Regionsrådets invitation til at deltage i debatten om REVUS, og om hvordan dens visioner om at styrke Nordjyllands vækst og udfordring kan indfries.

Opgaven for REVUS beskrives som følgende:

Hvordan skaber vi et sammenhængende og attraktivt Nordjylland i bæredygtig vækst? Hvordan bringer vi Nordjyllands mange kompetencer i spil, så vi udnytter globaliseringens muligheder? Og hvordan styrker vi nytænkning, åbenhed og samarbejde i Nordjylland på tværs af offentlige myndigheder, erhvervsliv og borgere?

RAR Nordjyllands ser sig selv som en konstruktiv medspiller i forhold til forfølgelsen af disse mål.

Vi har umiddelbart efter offentliggørelsen af REVUS-høringsprocessen informeret Rådets medlemmer om både høringen og høringsmøderne og har haft REVUS på dagsorden på Formandskabets møde den 13. maj 2015. Formandskabet drøftede her, hvordan Rådet kan lade sig inspirere af og bidrage til REVUS samt inddrage rapportens konklusioner i forhold til Rådets virke for et balanceret arbejdsmarked. Det medførte bl.a., at Rådet besluttede at inkludere REVUS i Rådets strategiseminar den 1. juni 2015, hvor Morten Lemvigh og Niels Frederik Rottbøll fra Regionen holdt oplæg for Rådet om baggrund og udfordringer i relation til REVUS.

På baggrund af drøftelserne på Strategiseminaret og på Rådsmødet den 2. juni 2015 indbyder RAR Nordjylland til samarbejde med Regionsrådet og Vækstforum. RAR Nordjylland stiller sig gerne til rådighed med viden, sparring, opbakning, indspark ifht REVUS-arbejdet og de indsatser, REVUS måtte munde ud i.

a. Vurdering

Regionsrådet kvitterer for den positive modtagelse og ser ligeledes frem til et godt samarbejde fremover.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

RAR Nordjylland ser frem til et godt samarbejde fremover.
Denne tilkendegivelse indsendes derfor som høringssvar.

Udsagn

Afsender: Frederikshavn Kommune

Frederikshavn Kommune: Byrådet finder strategien inspirerende og kvalificeret og ser indsatsområderne som velvalgte og relevante i forhold til den fremtidige udvikling af Nordjylland.

Frederikshavn Kommune vurderer, at strategien generelt stemmer godt overens med de fokusområder, der indgår i forslaget til Frederikshavn Kommunes "Udviklingsstrategi 2015, Muligheder for Vækst, Muligheder for Mennesker", som byrådet netop har vedtaget.

Strategien er således også et godt afsæt for et fortsat godt samarbejde om den fremtidige udvikling af Nordjylland og dermed også Frederikshavn kommune.

a. Vurdering

Regionsrådet kvitterer for tilfredsheden med strategien og for ønsket om fortsat godt samarbejde.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Hjørring Kommune

Hjørring Kommune bakker generelt op om hovedlinjerne i forslag til REVUS - Regional Vækst- og Udviklingsstrategi for 2015-2018, og finder, at forslaget yder et væsentligt bidrag i forhold til at udstikke en ramme for, hvordan vi i fællesskab skaber bæredygtig vækst, sammenhæng og balance i regionen. Samtidig finder vi, at REVUS i samklang med vores egen nye plan- og udviklingsstrategi PLUS15 i høj grad kan understøtte de aktiviteter, vi igangsætter som løftestang for vækst og udvikling i vores kommune.

a. Vurdering

Region Nordjylland kvitterer for tilfredsheden med samarbejdet.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: KKR Nordjylland

KKR:

Bredden i initiativerne, der nævnes til understøttelse af indsatsområderne bør overvejes så indsatsen ikke bliver for smal.

a. Vurdering

Regionsrådet ønsker at samarbejde bredt om en række initiativer, der kan fremme nordjysk vækst og udvikling. De nævnte initiativer i REVUS har høj prioritet, men der kan komme flere til i løbet af de næste fire år.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Mariagerfjord Kommune

Mariagerfjord Kommunes Temaudvalg for Strategi og Udvikling behandlede den regionale vækst- og udviklingsstrategi på møde den 3. juni 2015.

Udvalget havde ingen bemærkninger til strategien

a. Vurdering

Tilbagemeldingen er noteret.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Aalborg Havn A/S

Aalborg Havn er i gang med en spændende strategiproces med overskriften "Den intelligente Havn". Den intelligente havn opererer inden for 3 hovedområder: Virksomhed, ramme og integrator. Et af punkterne i integratorrollen er at bidrage til regionale og kommunale udviklingsmål.

Vi kan konstatere, at Aalborg Havn bidrager til alle hovedoverskrifter i REVUS. Aalborg Havn er altid parat til at deltage i det regionale arbejde inden for havnens områder, og samtidig er havnen interesseret i at blive understøttet af regionen på de områder, hvor det kan give resultater.

....

Næste skridt i forbindelse med regionplanprocessen kan være et møde mellem regionen og Aalborg Havn, hvor vi kan uddybe punkterne i brevet

a. Vurdering

De nordjyske havne spiller en stor rolle for nordjysk vækst og udvikling.

Region Nordjylland kvitterer for opbakningen og ønsket om at bidrage til de regionale udviklingsmål. Regionen vil fortsætte den gode dialog med Aalborg Havn og de øvrige nordjyske havne.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Aalborg Universitet

Aalborg Universitet takker hermed for regionens invitation til offentlig høring om Regional Vækst- og Udviklingsstrategi 2015-2018, som vi modtog ultimo april 2015.

Vi vurderer, at forslaget til Regional Vækst- og Udviklingsstrategi 2015-2018 er et udmærket forslag til, hvordan region, kommuner, erhvervsliv, videninstitutioner, organisationer og de enkelte borgere sammen kan skabe et stærkt Nordjylland præget af udvikling og vækst.

Vi har ikke konkrete ændringsforslag, da vi allerede i høj grad har været inddraget i processen frem mod udarbejdelsen af forslaget.

Vi ser nu frem til videre samarbejde om strategien, når den skal udmøntes.

a. Vurdering

Regionsrådet kvitterer tilfredsheden med forslaget og ser ligeledes frem til videre samarbejde.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

19 Andre bemærkninger

Udsagn

Afsender: Borgerbevægelsen

Hvis regionen skulle formulere et initiativ der var i overensstemmelse med sin vision burde det hedde:

"Etablering af den mest bæredygtige udvidelse af forbindelserne over Limfjorden"

Dertil kommer at det ligger uden for rammerne for en vækst strategi .Formålet med REVUS er i henhold til Erhvervsfremmelovens § 8 a, stk. 2, at Regionen skal udarbejde en regionale vækst- og udviklingsstrategi, der skal indeholde 1) en redegørelse for den fremtidige udvikling for regionen og omhandle de regionale vækst- og udviklingsvilkår, herunder infrastruktur, erhvervsudviklingsindsatsen inklusive turisme, uddannelses- og beskæftigelsesindsatsen, udviklingen i byerne og yderområderne, natur og miljø, herunder rekreative formål, og kultur samt sammenhængen med regionens eventuelle samarbejde med tilgrænsende landes myndigheder om udviklingsmæssige emner. 2) en redegørelse for de initiativer, som regionsrådet vil foretage som opfølgning på strategien. Derudover kan planen indeholde 3) andre emner af betydning for den regionale udvikling, herunder grøn omstilling, større byers betydning for væksten, klimatilpasning, kollektiv trafik m.v.

Regionens kompetence omfatter således kun redegørelse for udvikling og redegørelse for initiativer, der skal understøtte udviklingen. Kompetencen omfatter ikke retten til at pege på specifikke placeringer af en motorvej, da placeringer af motorveje foregår efter et andet regelsæt. Såfremt REVUS indeholder en konkret placering af en motorvej, som eksempelvis Egholmlinjen, er REVUS med til at fastsætte rammerne for fremtidige anlæg. I såfald skal reglerne herfor overholdes, og REVUS burde være underlagt en miljøvurdering i henhold til 'Lov om miljøvurdering af planer og programmer. Selvom strategier

a. Vurdering

Af initiativer i "Et sammenhængende Nordjylland" fremgår "Regionsrådet ønsker at samarbejde bredt om en række initiativer" herunder bl.a. "Etablering af en 3. Limfjordsforbindelse som en statsligt finansieret vestlig forbindelse over Egholm" samt "støtte op om Jyllandskorridoren, herunder etablering af en Hærvejsmotorvej samt støtte op om en fast Kattegatforbindelse.

Region Nordjylland vurderer at formuleringerne ligger inden for rammerne af erhvervsfremmeloven og at initiativerne i REVUS vil være med til at skabe vækst og udvikling i regionen.

Region Nordjylland vurderer, at REVUS ikke skal indeholde en miljøvurdering, da regionen og REVUS ikke juridisk eller økonomisk fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser, men alene tilkendegiver et politisk ønske.

Beslutninger om etablering af infrastruktur ligger suverænt hos de ansvarlige myndigheder. De myndigheder, der har ansvaret for det konkrete projekt har ligeledes pligten til at gennemføre til nødvendige miljøvurderinger mv.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS

normalt ikke er underlagt miljøvurderinger, kan det ikke udelukkes at lov om miljøvurdering også omfatter en plan som REVUS, når denne indeholde politiske beslutninger om bestemte linjeføringer for motorveje. Det er heller ikke normalt at en strategi tager stilling til placeringen af en motorvej. Tilsvarende kritik gælder REVUS udtalelser om hævejsmotorvejen.

Udsagn

Afsender: Borgerbevægelsen

Borgerbevægelsen:

REVUS indeholder ikke tilstrækkelig med information om arbejdet med disse erhvervsklynger, til at det giver mening at fremkomme med bemærkninger herom. I teorien er det vel en udmærket idé, at Regionen sikre et tæt samarbejde med erhvervslivet gennem erhvervsklynger. Det kommer dog helt an på, hvorledes dette konkret foregår. REVUS er gennemsyret af et tæt samarbejde med i hvert fald dele af erhvervslivet. Det er langt mindre synligt, hvorledes Regionen samarbejder med befolkningen. Kendetegnet for processen vedr. REVUS er, at arbejdet med REVUS foregår i langt tid inden den sendes i offentlig høring. I denne lange periode inden er det kun meget begrænset, hvordan den almindelige borger, der ikke tilfældigvis er udpeget til at indgå i en erhvervsklynge, skal få kendskab til eller indflydelse på arbejdet.

Borgerbevægelsen vil gerne gøre opmærksom på, at der er et enormt ubrugt potentiale i etablering af en tættere kontakt med befolkningen. Regionen bør satse mere på bonding og bridging også i forbindelse med beslutningsprocesser med befolkningen.

Der bør også skabes mere ligevægt i beslutningsprocessen. Dette kan eksempelvis ske ved at supplere erhvervsklyngerne med borgerklynger og foreningsklynger m.v. I modsatfald opnår Regionen kun en ensidig interessepåvirkning, der kan være til skade for Regionen som helhed. Regionen består ikke kun af erhverv – den består også af mennesker, der bor i Regionen, og som holder af at bo i Regionen. Ingen mennesker – ingen erhverv og omvendt. Det er bare ikke tilstrækkeligt, at Regionen kun samarbejder med erhvervslivets interesser i sin strategiudvikling.

a. Vurdering

Arbejdet med erhvervsklynger er beskevet i den erhvervs- og vækstrettede del af REVUS (bilag 1) udarbejdet af Vækstforum. De 6 udvalgte vækst- og styrkebaserede klynger af virksomheder (maritime erhverv, Fødevarer, IKT, Turisme, Energi samt Sundhed/Medico) har stor betydning for fortsat erhvervsudvikling i Nordjylland. Områderne er alle også identificeret som væsentlige i Regeringens vækstplaner til at være fremtidige fokuseringer på nationalt plan. Erhvervsklyngerne udgør omkring 35 pct. af beskæftigelsen, og 40 pct. af økonomien i de private erhverv i Nordjylland.

Klyngerne er, udover at være vækst- og styrkebaserede, valgt ud fra, at der allerede er igangsat målrettede udviklingsforløb for disse med tilhørende organiseringer, der skaber basis for at videreudvikle potentialet. Klyngerne er et erhvervsfremme-redskab.

Der har i REVUS processen været involvering af virksomheder, organiseret i samarbejde med kommunerne. Involveringen i og omkring klyngerne retter sig mod de potentielt interesserede virksomheder. Erfaringen er klart, at enkelte borgere eller borgergrupper ikke interesserer sig for specifikke erhvervsmæssige forhold inden

for særlige brancher eller klynger.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: By Mathew

Kommunikationsbureauet "By Mathew":

Bureauet finder at der er behov for:

- en klar kommunikationsstrategi til REVUS for at forklare de mange fordele og gevinster man får ved at tage til Nordjylland.

- at fremhæve den kvalitet og sjæl der allerede er i

Nordjylland, og derved skabe et stærk og genkendeligt brand.

- satse på de mange ildsjæle. Der er mange ildsjæle, der holder sammen i de små samfund og skaber frivillige initiativer, der spreder til resten af Danmark som f.eks. Venligboerne. Denne kultur og mentalitet er blandt de største værdier og attraktive egenskaber ved Nordjylland, og derfor er det vigtigt, at denne side også bliver kommunikeret ud.

- skabe ejerskab til strategien. Når borgere inddrages, skabes der ejerskab, og borgere vil fungere som strategisk kommunikationskanal for visionen og værdierne. WOM (word of mouth) er det stærkeste og meste effektive kommunikationsredskab og for øvrigt er det ganske gratis. Borgerne bliver altså ambassadører for regionen, hvilket er med til at styrke brandet.

a. Vurdering

Bemærkningerne tages til efterretning.

Region Nordjylland er enig i, at borgernes spiller en stor rolle som ambassadører for Nordjylland.

Konkrete projektideer, der er indkommet i høringsfasen gøres tilgængelige som inspiration for politikere med flere via en hvidbog.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Foreningen Egholms Venner

Egholms Venner påpeger, at det os bekendt er sådan at REVUS ikke er miljøvurderet i henhold til 'Lov om miljøvurdering af planer og programmer.. Vi ved godt, at strategier er normalt ikke omfattet af miljøvurderingsloven, men den her strategi peger på et konkret projekt og er dermed med til at fastsætte rammerne for fremtidige anlægstilladelser, og derfor mener vi at REVUS er omfattet af loven alligevel. (Vi er dog ikke sikre i vores sag, men det bør Regionerne vel så se at få undersøgt, og i givet fald modbevise).

Egholms Venner foreslår at Regionsrådet arbejder for en anden forbindelse end Egholm linjen i fremtiden.

a. Vurdering

Af initiativer i "Et sammenhængende Nordjylland" fremgår "Regionsrådet ønsker at samarbejde bredt om en række initiativer" herunder bl.a. "Etablering af en 3. Limfjordsforbindelse som en statsligt finansieret vestlig forbindelse over Egholm"

Region Nordjylland vurderer at formuleringerne ligger inden for rammerne af erhvervsfremmeloven og at initiativerne i REVUS vil være med til at skabe vækst og udvikling i regionen.

Region Nordjylland vurderer, at REVUS ikke skal indeholde en miljøvurdering, da regionen og REVUS ikke juridisk eller økonomisk fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser, men alene tilkendegiver et politisk ønske.

Beslutninger om etablering af infrastruktur ligger suverænt hos de ansvarlige myndigheder. De myndigheder, der har ansvaret for det konkrete projekt har ligeledes pligten til at gennemføre til nødvendige miljøvurderinger mv.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Himmerlands Udviklingsråd

Himmerlands Udviklingsråd:

Endelig vil vi opfordre Regionsrådet til at fortsat at arbejde for påvirkning af Regering og Folketing mht. udflytning og etablering af relevante statslige arbejdspladser i Nordjylland.

a. Vurdering

Region Nordjylland vil fortsat arbejde for at påvirke Regering og Folketing til udflytning og etablering af relevante statslige arbejdspladser i Nordjylland.

23. juni 2015 besluttede Regionsrådet, at Region Nordjylland i 2016 vil tage stilling til medlemskab af foreningen "Staten i hele Danmark". Foreningens formål er, at bidrage til at der træffes beslutninger om et land i balance med særlig fokus på at placere statslig opgaveløsning uden for hovedstadsområdet.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Lone Pedersen

Hvis regionen skulle formulere et initiativ der var i overensstemmelse med visionen burde det hedde: "Etablering af den mest bæredygtige udvidelse af forbindelserne over Limfjorden"

REVUS burde være miljøvurderet i henhold til 'Lov om miljøvurdering af planer og programmer'. Det er lovbestemt, at regionen skal udarbejde en sådan strategi. Strategien peger på et konkret projekt og er dermed med til at fastsætte rammerne for fremtidige anlægstilladelser, og burde derfor være omfattet af krav om miljøvurdering.

a. Vurdering

Af initiativer i "Et sammenhængende Nordjylland" fremgår "Regionsrådet ønsker at samarbejde bredt om en række initiativer" herunder bl.a. "Etablering af en 3. Limfjordsforbindelse som en statsligt finansieret vestlig forbindelse over Egholm"

Region Nordjylland vurderer at formuleringerne ligger inden for rammerne af erhvervsfremmeloven og at initiativerne i REVUS vil være med til at skabe vækst og udvikling i regionen.

Region Nordjylland vurderer, at REVUS ikke skal indeholde en miljøvurdering, da regionen og REVUS ikke juridisk eller økonomisk fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser, men alene tilkendegiver et politisk ønske.

Beslutninger om etablering af infrastruktur ligger suverænt hos de ansvarlige myndigheder. De myndigheder, der har ansvaret for det konkrete projekt har ligeledes pligten til at gennemføre til nødvendige miljøvurderinger mv.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS.

Udsagn

Afsender: Thorkild
Kjeldsen

Danmarks
Naturfredningsforening:
Mangler en
miljøvurdering af Vækst
- og
Udviklingsstrategien.
Strategien er
lovbestemt og der
peges på konkrete
projekter som f.eks. en
konkret placering af en
3. Limfjordsforbindelse
over Egholm. Herved er
strategien med til at
fastsætte rammerne for
fremtidige
anlægstilladelser.

a. Vurdering

Af initiativer i "Et sammenhængende Nordjylland" fremgår "Regionsrådet ønsker samarbejde bredt om en række initiativer" herunder bl.a. "Etablering af en 3. Limfjordsforbindelse som en statsligt finansieret vestlig forbindelse over Egholm"

Region Nordjylland vurderer, at REVUS ikke skal indeholde en miljøvurdering, da regionen og REVUS ikke juridisk eller økonomisk fastlægger rammerne for fremti anlægstilladelser, men alene tilkendegiver et politisk ønske.

Vejdirektoratet har gennemført VVM for 3. Limfjordsforbindelse. Heri er miljøkonsekvenserne vurderet både når det gælder anlæg af forbindelsen, og når forbindelsen er etableret (Rapport 380 Miljøvurdering).

<http://www.vejdirektoratet.dk/DA/vejprojekter/limfjorden/Dokumenter/Sider/default>

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS

Udsagn

Afsender: Aalborg Kommune

Aalborg Kommune er parat til at påtage sig de udfordringer og udnytte de muligheder og potentialer, som forslag til Regional Vækst – og Udviklingsstrategi rummer. Vi ser frem til et fortsat samarbejde mellem Regionen og regionens 11 kommuner.

a. Vurdering

Region Nordjylland kvitterer for opbakning til nordjysk samarbejde og realiseringen af REVUS.

b. Indstilling

Giver ikke anledning til ændringer i REVUS



Indsendte bilag til Regional Vækst- og Udviklingsstrategi 2015 - 2018

Indsendte bilag til høringssvar



REGION NORDJYLLAND

PUBLIKATIONENS TITEL

Indsendte bilag til høringssvar

Udgivet af
Regional Udvikling

Region Nordjylland
Niels Bohrs Vej 30
9220 Aalborg Ø
97 64 80 00
www.rn.dk

Læs mere om Region Nordjylland på www.rn.dk



REGION NORDJYLLAND

Absolut Fritid	3
Anders Wested	4
Ann Bilde	10
Annie Kromann	33
By Mathew	34
Danmarks Naturfredningsforening	38
Danmarks Vækstråd	40
Erik Ramberg Steen	41
Foreningen Egholms Venner	43
Foreningen Egholms venner	44
Frederikshavn Kommune	47
Gitte Brønnum Andersen	50
Himmerlands Udviklingsråd	54
Hjørring Kommune	55
Ingeniørforeningen	58
Jammerbugt Kommune, Kommunalbestyrelsen	62
KKR Nordjylland	64
LAG Nord ved formand Frode Thule Jensen	65
Lisbeth Gjørtz Fast	66
Michael Fast, Lisbeth Fast	69
Michael Levisen Nielsen	73
Netværk for Bæredygtig Erhvervsudvikling Norddanmark	76
Nordjyllands Trafikselskab	78
Pernille Gro Jensen	79
Rebild Kommune	82
Rådet for Bæredygtigt trafik	83

Thisted Kommunalbestyrelse	86
Thy Erhvervsforum	88
University College Nordjylland	90
Vesthimmerlands Kommune	91
Aalborg Havn	93
Aalborg Kommune	96

Indsatsområde: Et attraktiv Nordjylland.

På side 20 står der følgende:

”Målet er at sikre at borgerne, miljøet og drikkevandet ikke udsættes for sundhedsskadelige påvirkninger.”

- **Vand er basis for alt levende**, derfor giver det mening at været skarp på mulige tiltag, der kan ødelægge vores grundvand. Linjeføring for Egholm---motorvejen går, både ved Lindholm samt ved Drastrup, gennem vigtige indvindings områder af drikkevand til Aalborg. Områderne er så følsomt, at beboerne har forbud mod at tisse i haven. Al form for sprøjtning i disse områder er ligeledes strengt forbudt. Alle ved, hvordan snedriver bliver sorte langs store veje. Denne forurening vil nå grundvandet. Og hvad vil der ske, hvis en tankbil vælter? En vestlig Limfjordsforbindelse hen over vores fælles drikkevands områder kan ikke forenes med sikring af vores grundvand.

Er Regionen opmærksom på denne problemstilling eller er økonomiske marketingsargumenter vigtigere?

- **Forbud mod at grave i fjordbunden.** Da der blev indkøbt en ny Egholm færge, søgte Aalborg Kommune om at få tilladelse til at anlægge det nye færgeleje øst for det eksisterende. Farvandsdirektoratet gav afslag på ansøgningen, fordi det ville medføre for voldsomme miljøbelastninger at grave i fjordbunden. Anlægsarbejdet i forbindelse med en vestlig Limfjordsforbindelse indeholder betydelig gravearbejde for at etablere såvel bropæle som tunnel.

Er Regionen opmærksom på denne voldsomme miljøbelastning? Et lille bitte færgeleje får afslag!!!

- **Friluftsbadet.** Aalborg kommune vil de næste år gå i gang med en gennemgående renovering af Friluftsbadet i Aalborg Vest. Projektet er bl.a. støttet af den Obelske Familiefond. Dette tilbud har gennem mange, mange år været en vigtig og kendt profil for alle byens borgere. Dejligt det opdateres. Friluftsbadet ligger ikke lang fra det sted, hvor motorvejen stiger op på Aalborgsiden og med vestenvinden vil dens tilstedeværelse i dette rekreative børne/ ungdoms--- og familieområde være særdeles tydelig. Stedet vil utvivlsomt få en helt anden karakter som rekreativ opholdssted.

En vestlig Limfjordsforbindelse med betydelig gravearbejde i fjordbunden kan ikke sikre borgerne mod sundhedsskadelige påvirkninger pga vandkvalitet. Vandet i friluftbadet kommer fra fjorden.

Er Regionen opmærksom på disse sundhedsfarlige risici , for alle ved naturligvis at vandet i badet kommer fra fjorden?

Med venlig hilsen

Anne Erikstrup Mortensen

Østermarkvej 8

9541 Suldrup

23248678 / anne@absolutfritid.dk

Høringssvar i.f.t. regionsplanen fra

Anders Wested, Trafikalt Folkeparti, Venøvej 10, 9400 Nørresundby, tlf. 20489503,
anderswested@live.dk

- (1) **Problematisering af begreberne "tæt" og "forpligtende":** Citat fra forslaget i høring: "De nordjyske kommuner og Region Nordjylland har derfor pr. 1. januar 2015 etableret et tæt og forpligtende samarbejde om en fælles vækstdagsorden: Business Region North Denmark". Ordene "tæt" og "forpligtende" er jo plus-ord hvis man gerne vil gøre det yderste for at nå frem til et fastsat mål. Er man i opposition til dette mål, kan "tæt" oversættes til "fortroligt, hvor du skal holdes ude" og "forpligtende" oversættes til "lukket overfor holdninger, der afviger fra den på forhånd fastsatte kurs". Kan man ikke på den måde risikere, at regionen på visse områder bevæger sig i en retning, hvor er svært at korrigere kursen, men skibet sejler den forkerte vej?
- (2) **Korrigerer kursen:** Hvis ikke, hvor ligger da muligheden for at korrigere kursen, når først den er lagt? Mener regionen, at der findes der en reel mulighed for påvirkning nedefra - f.eks. via argumenter i læserbreve f.eks. i forhold til 3. Limfjordsforbindelse? Er der overhovedet eksempler på, at læserbreve og anden argumentation udefra har ændret noget som helst på dette projekt?
- (3) **Politikernes tavshed:** Jeg tror ikke det er muligt at ændre så meget, netop på grund af den "tætte og forpligtende" konstruktion. Dette må være årsagen til, at vi modstandere af 3. Limfjordsforbindelse via Egholm oftest møder total tavshed i pressen, når vi påviser konkrete problemer med projektet. Vores læserbreve besvares ikke på det konkrete plan. Der er heller ingen interesse for at etablere åbne debatter om sagen f.eks. i TV. Men forhåbentlig er det muligt at få konkret og brugbart svar på nogle af vores indvendinger via herværende høring, hvor jeg håber på svar på hvert punkt.
- (4) **Demokrati:** Det er vigtigt, at beboerne i Nordjylland holder af deres landsdel og af deres by. En vigtig forudsætning for dette er fornemmelsen at "cheferne" politikerne, er "ordentlige" dvs. at de lytter til befolkningens ønsker og skaber en demokratisk atmosfære - også mellem valgene. Oplever befolkningen, at de vigtigste beslutninger træffes i lukkede og ukendte forsamlings, holder man op med at holde af sin by. Vil dette ikke netop blive konsekvensen af at flytte de afgørende debatter og aktiviteter fra de demokratisk valgte organer til mere skjulte forsamlings af "beslutningstagere" som man måske kan betragte Business Region North Denmark som et eksempel på?
- (5) **Demokrati som forudsætning for vækst:** Hvis ikke man føler, at man bor i en by og et område, hvor der er en god demokratisk atmosfære, og hvor den offentlige debat fungerer, så er der to muligheder: enten at man er enig med dem, der sidder på magten, eller at man mister tilhørsforholdet til byen/området. Uden et sådant tilhørsforhold, kan en by/region ikke opnå status som særligt tiltrækkende og "moderne" blandt unge. Et sådant tilhørsforhold er også vigtigt for sådan en som mig, der har været iværksætter og meget gerne vil være det igen. Jeg skal have særlig lyst til at etablere mig netop her i regionen, også på andre måder end via den økonomiske gulerod. Dette kræver demokrati og åbenhed. Er der forståelse i regionen for at demokrati kan være en forudsætning for vækst?
- (6) **Demokrati: Misbrug af EU-penge og skattepenge til kampagner fra oven:** Visse politikere mener sig berettiget til at tage masser af penge i offentlige kasser plus benytte ansatte i regionen til politiske kampagner overfor befolkningen. Det gælder således konstruktionen omkring komiteén 3. Limfjordsforbindelse.nu. Sagen om linjeføringen for 3. Limfjordsforbindelse er den mest diskuteret i mange år i regionen og kommunen. Det må således kaldes en åben politisk sag med meget stor uenighed i befolkningen. Uanset at

der findes et flertal for den ene eller anden linjeføring i Regionsrådet er det ikke i orden rent demokratisk at tage penge i den fælles kasse til at køre kampagner overfor den del af befolkningen, der er uenige. Det er i øvrigt ikke lykkedes at overbevise særlig mange, for en undersøgelse foretaget af Jysk Analyse i 2014 viser jo, at der er stadig dobbelt så mange borgere, der ønsker den modsatte linjeføring af den, som de regionale politikere ønsker. Må jeg foreslå, at man på den baggrund ophører med disse ensidige kampagner betalt af offentlige midler?

- (7) **Forslag: Benyt offentlige midler til en ny og bedre undersøgelse, en bedre debat og en bedre beslutning:** På samme måde som EU giver støtte til debat om EU-forhold, kunne det være relevant at bruge EU-penge på at sikre en ordentlig og folkeligt funderet beslutning vedrørende 3. Limfjordsforbindelse. Det kunne f.eks. være en ny VVM rapport med åben og godt opreklameret idefase, med personlig inddragelse af fortalernes for de forskellige løsninger under udarbejdelsen, med hensyntagen til de fremsatte kritikpunkter og med basis i opdaterede trafikprognoser og med mulighed for at sammenligne løsninger, der er optimale i forhold til de samme mål. På baggrund af denne undersøgelse kunne man afholde en ny høring og til sidst en lokal folkeafstemning f.eks. samtidig med næste kommunevalg. En forudsætning for et demokratisk forløb er, at der bruges lige så mange offentlige penge til fortalernes for den vestlige løsning som den østlige løsning (og evt. andre løsninger, hvortil der på forhånd kan stille med X antal underskrifter). Hermed kunne vi få en region med mere enighed, hvilket ville styrke os på alle måder.
- (8) **Henvisninger til Egholm-linjen foreslås fjernet** fra de steder hvor, den forekommer i den regionale vækst- og udviklingsplan. Dette er en følge af ovenstående. Man kan godt skrive, at man ønsker en 3. Limfjordsforbindelse i planen, men de samme steder vil det være en god ide at skrive, at der er behov for en ny vurdering af linjeføringen på basis af den massive kritik og på basis af, at undersøgelser viser, at befolkningen er så meget imod og på basis af, at der muligvis findes en bedre og billigere løsning.
- (9) **Trafikteknisk: Det store problem ved krydsning af Limfjorden er ikke kapacitet, men uheld og lign.** Uheldene sker næsten altid i tunnelen – jfr. Vejdirektoratets konsolideringsrapport side 3 forekommer der i gennemsnit 1-2 trafikale hændelser pr. uge i myldretiden på E45 omkring myldretiden. Det er dette problem, som resulterer i timelange køer, som folk er sure over, når de ønsker sig en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. Men en sådan forbindelse vil ikke fjerne problemet med uheldene i Limfjordstunnelen, som bl.a. er forårsaget af, at langsom trafik fra Aalborg sendes ind i overhalingsbanen på E45. Jeg foreslår derfor, at regionen i planen ytrer ønske om ombygning af tilkørsesvejene til Limfjordstunnelen, så uheldene og derved stoppen bliver færre. Trafikforsker Anker Lohmann-Hansen har et udmærket forslag hertil, som er blevet ignoreret i debatten (se www.docs.denbedstevej.dk/AnkerLohmann1.pdf side 10).
- (10) **Trafikteknisk: Kapacitetsproblem ved Bouet bør løses.** I dag forekommer kapacitetsproblemet stort set kun ved sammenfletningen af E39 og E45, hvor man med fordel kunne lave det første stykke videre med 4 kørebaner i hver retning, så der kan foretages en langsom indfletning inden Limfjordstunnelens 3 spor. Dette foreslås også medtaget i vækst- og udviklingsplanen.
- (11) **Trafikteknisk: E45 bør udbygges ud for Aalborg.** Der er - uanset om man bygger Egholm-forbindelsen - brug for forbedrede frakørsler langs E45 og et tredje spor i hver retning ud for Aalborg, da der allerede i dag forekommer tilbagestuvning og da en evt. Egholmforbindelse kun vil aflaste 16 %. Dette ønske foreslås også medtaget i vækst- og udviklingsplanen. Med et sådant spor bygget på forhånd, vil øst-forbindelsen i øvrigt billiggøres.

- (12) **Trafikteknisk: Et evt. kapacitetsproblem i tunnelen bør løses med et ekstra rør.** I selve tunnelen siges kapaciteten at være 80.000 biler HDT - et niveau, der nås omkring år 2020. En motorvej over Egholm vil ligge så langt ude mod vest, at den kun aflaster 16 % (jfr. konsolideringsrapporten side 27 og 29). Efter 10 år vil der igen være 80.000 biler, såfremt trafikken fortsætter med at stige med 16 % pr. ti-år, som det ca. vil være tilfældet 2010-2020. Det vil være bedre at anlægge et ekstra rør ved den nuværende tunnel, da dette vil udvide kapaciteten på tværs af fjorden med 50 %. Med en Egholm-motorvej vil der efter blot 10 år blive brug for en 4. Limfjordsforbindelse i form af et ekstra rør. Det modsatte er ikke tilfældet. Er regionen enig i denne analyse? I så fald bør man anbefale en revurdering af linjeføringen. Hvis ikke, se note nederst vedr. svar fra transportminister Magnus Heunicke på denne problematik.
- (13) **Trafikøkonomisk: Prisen for en østlig løsning er formentlig det halve** (ved valg 3-tals løsningen med et enkelt ekstra rør og slank udfletning syd for fjorden inspireret af trafikforsker Anker Lohmann-Hansen, se www.trafikaltfolkeparti.dk/3). Hvis dette er rigtigt, får man altså noget der er **mere end dobbelt så godt for halv pris**. Desuden undgår man at ødelægge naturen på Egholm og langs byens vestside. **Ethvert privat firma med respekt for sig selv ville skifte kurs ved valget mellem sådanne to alternativer.** Det er jo mange mia. kr. der spares. Dette er den vigtigste grund til at regionen bør anbefale en revurdering af linjeføringen.
- (14) **Trafikøkonomisk: Sparet køretid skal revurderes.** En vestlig motorvej via Egholm vil give fordele i form af sparede kilometer, primært for trafik mellem Jammerbugt og Aalborg Syd. Men det er kun ca. 6000 biler pr. døgn, der opnår en sådan fordel. Bilerne fra Hirtshals kommer ikke hurtigere mod syd ved at køre vest om Aalborg. De sparede minutter er aldrig blevet sammenholdt med hvor lang tid, biler, der skal via Limfjordstunnelen, sidder i kø OG hvor lang tid der spildes ved, at bilerne, der f.eks. skal fra Frederikshavn til arbejdspladser i Aalborg Øst må køre tidligere af sted af hensyn til risikoen for kø. I Limfjordstunnelen kører næsten 80.000 biler, som vilkårligt havner i køer på ca. 1 time. Er regionen ikke enig i, at den analyse mangler, således at fordelene ved et ekstra rør også vurderes?
- (15) **Trafikøkonomisk: Begrænset effekt i.f.t. produktionsvirksomheder.** Den tænkning, at motorveje er forudsætning for udvikling, er en smule forældet i en tid, hvor andelen af deciderede produktionsvirksomheder er lille. Desuden er udbudet af erhvervsgrunde jo stort langs motorvejsnettet i resten af landet. Det er ekstra svært at konkurrere på denne parameter, når det i forvejen tager mange timer at komme ”herop”. Er regionen enig i, at en tidsbesparelse på 5-10 minutter til Jammerbugt-området betyder meget lidt og samtidig er særdeles dyr at opnå? Og at resultaterne på motorvejen mod Hirtshals nærmest afkræfter, at der vil komme et stort ryk-ind af virksomheder, så snart der er pillet nogle få minutter af transporttiden?
- (16) **Trafikøkonomisk: Forkert beslutningsgrundlag.** Beslutningen om Egholm-motorvejen i 2011 var baseret på beregninger, der overdrev trafikstigningen i tiåret op mod 2020 med over 100 % (se Konsolideringsrapporten side 4)! På tidspunktet for beslutningen i Aalborg Byråd og regionen var man heller ikke klar over, at Egholm-motorvejen kun vil aflaste Limfjordstunnelen med 16 % og Limfjordsbroen med 15 % (kilde: Konsolideringsrapporten). Er dette ikke i sig selv en årsag til at revurdere beslutningen?
- (17) **Trafikøkonomisk: Prisen** på motorvejen via Egholm er særdeles høj sammenlignet med andre motorvejsstrækninger i Danmark: 6,2 mia. i 2011-priser. Årsbudgettet for nye motorveje i hele landet er ca. 4 mia. Det er derved urealistisk at satse på den.

- (18) **Trafikøkonomisk: En direkte vej fra Vadum til E39** – altså en højklassificeret vej nord for Høvejen – vil have samme effekt som Egholm-motorvejen i forhold til tidsbesparelser fra Jammerbugt og sydpå, da man hurtigt kommer på motorvejssystemet. Besparelsen er dog mindre, men en sådan vej bør regionen også overveje som led i en genvurdering af linjeføringen for Limfjordsforbindelsen.
- (19) **Trafikøkonomisk: En direkte vej fra E45 til City Syd.** En forbindelse til City Syd via Ny Dallvej er påtænkt af Aalborg kommune (dec. 2009) som led i øst-løsningen, mens den ikke skal bygges, hvis man vælger vest-løsningen. I vestløsningen sender man biler fra E45 nord mod City Syd via en omvej på 3-4 km i skarp V-form. Det drejer sig formentlig om 6000 biler i døgnet. Dette medfører stigende tidsgevinster og reduceret CO2 forurening ved valg af øst-løsningen, hvilket også bør indgå i en revurdering af de to linjeføringer.
- (20) **Trafikøkonomisk: Byudvikling af Aalborg mod vest er ikke realistisk:** På Hasseris Enge vil Egholm-motorvejen blive placeret i et område, som kun ligger 1,5 meter over havets overflade, og som derfor er uegnet til byudvikling. Man kan vel heller ikke udvide Aalborgs byområde på Egholm eller på Flyvestationens område eller i Limfjorden (som jo fylder en stor del af området vest for Aalborg). Heller ikke visionen om, at en vestlig motorvej skal kunne fungere som ringvej for Aalborg, holder ved nærmere eftersyn, fordi omvejene f.eks. fra Nørresundby til Aalborg er alt for store via Egholm og Nørholmsvej.
- (21) **Trafikøkonomisk: Andre fejl i beregning.** Beregningerne i VVM-undersøgelsen fra 2011, der viser at den vestlige motorvej giver størst samfundsøkonomisk afkast, er, som det fremgår, fejlbehæftet. En liste over (yderligere) fejl findes i bogen "Det store pengespild" (se bogens side V). En stor fejlinvestering kan blive konsekvensen. Kan man få et svar på disse indvendinger?
- (22) **CO2, trafikspring.** En ny motorvej vest om Aalborg vil jævnfør forskere på Aalborg Universitet medføre trafikspring på 20-30 % (og ikke 0,35 % som nævnt i VVM-redegørelsen). Nye veje skaber ny trafik. Dette medfører **øget CO2-effekt** som vil overgå CO2-besparelsen via genvejen for den eksisterende trafikmængde.
- (23) **Tilstedeværelse af eksklusive boligområder:** Når det drejer sig om at tiltrække højt kvalificeret arbejdskraft skal en by som Aalborg kunne tilbyde bykvarterer i den lidt finere ende, hvilket oftest kan defineres ved at de ligger tæt på flotte naturområder. At folk ønsker at bo nær flotte naturområder, afspejler sig bl.a. i huspriserne. Aalborgs åbne naturområder mod vest er et aktiv, især når det gælder konkurrencen med København, hvor naturområderne ofte virker klaustrofobisk placeret i frirum omkring motorveje, boliger og industri. Den negative virkning af en vestlig limfjordsforbindelse i forhold til disse naturområder og dermed byens evne til at kunne tiltrække denne type arbejdskraft skal også værdisættes ved en revurdering af de mulige linjeføringer.
- (24) **Attraktiv by for naturinteresserede.** Man nævner ofte behovet for faciliteter for sports- og kulturinteresserede som vigtige for en bys attraktivitet. Dertil skal lægges faciliteter for naturinteresserede. Man skal være opmærksom på, at naturområder benyttes hele året i modsætning til f.eks. Musikkens hus og Stadion, der jo kun benyttes i forbindelse med arrangementer. Når naturområderne benyttes hele året, bl.a. til den mest udbredte sportstype: den individuelle, er det samlede "besøgstal" meget stort. Indgreb i de bynære, rekreative muligheder kan derfor få vidtrækkende konsekvenser i forhold til den brede befolknings opfattelse af byen som attraktiv. De vestlige naturområder ved Aalborg er enestående på grund af de store vidder, den påfaldende stilhed og de flotte solnedgange, der kan opleves netop, når man har fri for arbejde. Her i Lindholm, hvor jeg bor, benyttes området Lindholm Fjordpark flittigt af såvel gående, stavgængere, løbende, cyklende og (på vandet) roere og surfere. At placere en motorvej på en dæmning for enden, således at hele

- området får støj fra motorvejen via vestenvinden, vil være en absolut uting. Intet sted er den slags ulemper regnet med i tallene for, hvilken linjeføring – øst eller vest – der bedst kan betale sig for regionens udvikling. En prissætning af denne ulempe kan opnås ved at sammenligne med Musikkens Hus (eller Stadion), der skaber en attraktiv by på kultur- (eller sports)området. Hvad har disse faciliteter kostet og hvad er de årlige driftsudgifter? Svarer dette ikke meget godt til værdien af ødelæggelser på naturområdet ved etablering af en vestlig Limfjordsforbindelse, dog med minus foran?
- (25) **Udryddelsestruede dyr.** Alt for mange værdifulde naturområder vil blive gennemskåret af Egholm-motorvejen. Det drejer sig ikke kun om udflugtsstedet Egholm men også de rekreative områder Lindholm Fjordpark, Hasseris Enge, Strandengene bag Mølholmsøerne, området ved Vandskisøen og den sydlige del af Østeraadalen. På Egholm går motorvejen tværs igennem leveområdet for lysbugede knortegæs. Og frakørslen ved Nørholmsvej er placeret oven på et sted, hvor der lever mange strandtudser. Begge disse dyr er udryddelsestruede og regnes for særligt prioriterede. Kan/skal dette ikke prissættes?
- (26) **Drikkevand:** Egholm-motorvejen vil i Hasseris Enge gå igennem vigtige indvindingsområder for drikkevand i Aalborg. Det er så følsomt, at beboerne har forbud mod at tisse i haven. Alle ved, hvordan snedriver bliver sorte langs store veje. Denne forurening vil nå grundvandet. Og hvad vil der ske, hvis en tankbil vælter?
- (27) **Sundhed: Rekreation og motion.** Bynære naturområder kan bruges til rekreation og motion, hvilket styrker folkesundheden. Anlægges en motorvej gennem disse, vil færre føle sig motiveret til at benytte dem, og der vil desuden være et problem med kvaliteten af disse aktiviteter (forurening, støj). Dette indvirker i sidste ende negativt på sundhedsbudgettet.
- (28) **Sundhed: Det nye Regionssygehus** nødvendiggør, at det østlige vejsystem og forbindelsen fra Vendsyssel til Aalborg Øst fungerer upåklageligt. Forsinkelser p.g.a. stop ved Limfjordstunnelen kan være skæbnesvangre for ambulancer på vej mod Regionssygehuset hvis ikke der findes et ekstra rør. En omkørsel via Høvejen, Egholm-motorvejen, Ny Nibevej og Egnspanvej er 15 km længere end den direkte forbindelse. Bedre er derfor et ekstra rør, da stop næsten altid forekommer i tunnelen.
- (29) **Modsætninger til ungdommen:** Hvis sagen om 3. Limfjordsforbindelse udvikler sig på samme måde som skiffergas-sagen, kommer der mange demonstrationer, den dag det hele viser sig at være virkelighed og de første bulldozere går i gang. Her vil byens ungdom formentlig samles i stort tal i protest overfor en række gammeldags tænkende politikere. Man bør se med alvor på, hvad en sådan konflikt få af konsekvenser for stemningen i byen og de unges ønske om at blive her på sigt. Det er de unge, der skal skabe fremtidens værdier. En meningsmåling foretaget 2014 viser, at **kun 19 %** af regionens borgere under 40 år ønsker en motorvej over Egholm, mens **62 % foretrækker en udvidelse** ved den nuværende tunnel. Bør en plan for fremtiden ikke i høj grad afstemmes med ungdommens ønsker?
- (30) **Omkostning ved opgivet projekt:** Man må også tage i betragtning, at befolkningens protester kan blive så store, at projektet må opgives – ligesom det skete med ”Søringen” i København, hvor man ville føre en motorvej ned langs søerne. I så fald vil rigtig mange penge være spildt på projektering og aflysning af entreprenørkontrakter. Er det ikke forkert at blive ved med at satse på en hest, der risikerer at tabe?
- (31) **Ord uden konsekvens.** I oplægget til regional vækst- og udviklingsplan forekommer ordene ”styrke de nordjyske muligheder for friluftsliv”, ”styrke udviklingen af stedbundne potentialer for bl.a. natur”, ”bedre og mere effektive grønne transportløsninger”, ”socialt bæredygtige løsninger”. Alle disse ord/målsætninger står i modsætning til at etablere en motorvej via Egholm. Hvis denne motorvej bygges, bliver det sværere for os byboere, der

ikke har bil, at nå ud til enestående og fredfyldte naturområder. Jeg mener ikke, man kan forsvare, at bruge disse ord i sammenhæng med ønsket om denne motorvej.

- (32) **Bedre brug af penge: El-tog fra Hirtshals til Syditalien** Har man penge til rådighed til udvikling af infrastruktur vil det i stedet være relevant at se på de fordele, godstrafikken fra Hirtshals Havn ville kunne få ved elektrificering af jernbanen det sidste stykke fra Hjørring til Hirtshals Havn. Der er jo planlagt elektrificering fra Hjørring og sydpå. Ved stigende mængde godstransport overført til jernbane spares udbygning af og slid på motorveje. Desuden vil det være godt for miljøet.
- (33) **Bedre brug af penge: Uddannelse.** Regionen bør overveje, hvordan besparelsen ved valg af en østlig løsning - ca. 4 mia kr - kan gavne Nordjyllands udvikling ved anvendelse på en helt anden måde. F.eks. kan man for en sådan sum penge uddanne **4000 ekstra kandidater** på Aalborg Universitet. Disse kan skabe udvikling – også på sigt. Hvad er regionens overvejelser i den sammenhæng?

Note til punkt 12: Jeg har forelagt dette problem for fungerende trafikminister Magnus Heunicke, der i et svar skriver, at trafikken i tunnelen pludselig vil skifte fra at stige med 1,5 % pr. år til 0,5 % efter år 2020, således at man holder sig under kapacitetsgrænsen mange år frem. Men dette har jeg svært ved at tro på – det harmonerer jo ikke med, at vi fortsætter udbygningen af Aalborg Øst bl.a. med et Regionssygehus. Magnus Heunicke skriver også, at bilerne om nødvendigt vil fordele sig mellem Egholm-forbindelsen og Limfjordstunnelen. Men det vil de altså ikke, da Egholm-motorvejen slet ikke er forbundet med Frederikshavns motorvejen i nord og da de biler fra Hirtshals-motorvejen, der ikke skal til Aalborg Øst, allerede kører via Egholm (Konsolideringsrapporten side 43). Der er ikke mere trafik at flytte. Se link til spørgsmål og svar via www.denbedstevej.dk

SOCIAL DETERMINANTS OF HEALTH

SECTORAL BRIEFING SERIES 5



**ENERGY: SHARED INTERESTS IN SUSTAINABLE
DEVELOPMENT AND ENERGY SERVICES**



SOCIAL DETERMINANTS OF HEALTH SECTORAL BRIEFING SERIES 5

Acknowledgements

The *Social Determinants of Health Sectoral Briefing Series* is produced by World Health Organization headquarters in partnership with the WHO Regional Office for the Western Pacific.

Energy: shared interests in sustainable development and energy services was produced under the overall direction of Rüdiger Krech (Director, Ethics and Social Determinants) in collaboration with Henk Bekedam (then Director, Health Sector Development, WHO Regional Office for the Western Pacific).

The authors are Daniel Albrecht and Subhes Bhattacharyya. The series editors are Nicole Valentine, Daniel Albrecht and Anjana Bhushan. Key contributions were provided by Carlos Dora, Xenia de Graaf, Tiiu Sildva and Katherine Smith. External peer review comments were provided by Paulina Jaramillo and Judith Cherni.

This publication was copy edited by Diana Hopkins.

WHO Library Cataloguing-in-Publication Data

Energy: shared interests in sustainable development and energy services.

(Social determinants of health sectoral briefing series, 5)

1. Renewable energy - economics. 2. Renewable energy - standards. 3. Socioeconomic factors. 4. Health policy. 5. Conservation of natural resources. 6. Public health. I. World Health Organization.

ISBN 978 92 4 150619 9

(NLM classification: WA 754)

© World Health Organization 2013

All rights reserved. Publications of the World Health Organization are available on the WHO web site (www.who.int) or can be purchased from WHO Press, World Health Organization, 20 Avenue Appia, 1211 Geneva 27, Switzerland (tel.: +41 22 791 3264; fax: +41 22 791 4857; e-mail: bookorders@who.int).

Requests for permission to reproduce or translate WHO publications –whether for sale or for non-commercial distribution– should be addressed to WHO Press through the WHO web site (www.who.int/about/licensing/copyright_form/en/index.html).

The designations employed and the presentation of the material in this publication do not imply the expression of any opinion whatsoever on the part of the World Health Organization concerning the legal status of any country, territory, city or area or of its authorities, or concerning the delimitation of its frontiers or boundaries. Dotted lines on maps represent approximate border lines for which there may not yet be full agreement.

The mention of specific companies or of certain manufacturers' products does not imply that they are endorsed or recommended by the World Health Organization in preference to others of a similar nature that are not mentioned. Errors and omissions excepted, the names of proprietary products are distinguished by initial capital letters.

All reasonable precautions have been taken by the World Health Organization to verify the information contained in this publication. However, the published material is being distributed without warranty of any kind, either expressed or implied. The responsibility for the interpretation and use of the material lies with the reader. In no event shall the World Health Organization be liable for damages arising from its use.

ENERGY: SHARED INTERESTS IN SUSTAINABLE
DEVELOPMENT AND ENERGY SERVICES

Design and Layout: www.paprika-annecy.com

Printed in Switzerland



PREFACE

Public health is built on effective interventions in two broad domains: the biomedical domain that addresses diseases, and the social, economic and political domain that addresses the structural determinants of health. Effective health policy needs to address both domains. However, less rigorous and systematic attention has been paid to health issues in social, economic and political domains in recent decades.

Increasingly complex social, economic and political factors are affecting health and health policy-making. One area of complexity relates to health inequities. As emphasized by the WHO Commission on Social Determinants of Health (CSDH), the social gradient in health is driven by policies in other sectors. Hence, looking at population well-being from the perspective of health and health equity rather than disease demands a new approach to intersectoral collaboration and an imperative to participate earlier in policy processes. Some of the new responsibilities for public health include:

- understanding the political agendas and administrative imperatives of other sectors;
- creating regular platforms for dialogue and problem solving with other sectors;
- working with other arms of government to achieve their goals and, in so doing, advancing health and well-being¹.

By providing information on other sectors' agendas and policy approaches, and their health impacts, and by illustrating areas for potential collaboration, the *Social Determinants of Health Sectoral Briefing Series* aims to encourage more systematic dialogue and problem solving, and more collaboration with other areas of government.

Examples of intersectoral action for health – current and historical – reveal that health practitioners are frequently perceived as ignoring other sectors' goals and challenges. This creates barriers to intersectoral work, limiting its sustainability and expansion. In order to avoid this perception, instead of starting from the goals of the health system (e.g. health, health equity, responsiveness, fairness in financial contributions), the *Social Determinants of Health Sectoral Briefing Series* focuses on the goals of other sectors. Rather than concentrating on traditional public health interventions (e.g. treatment, prevention, protection), the series use the goals of other sectors to orient its analyses and explore areas of mutual interest.

The target audience for the series is public health officers, who are not experts on determinants of health, but who have responsibilities for dealing with a broad range of development issues and partners. Each briefing will focus on a specific policy area, summarizing and synthesizing knowledge from key informants in health and other areas, as well as from the literature. They will present arguments, and highlight evidence of impacts and interventions, with special emphasis on health equity. They will make the case to health authorities for more proactive and systematic engagement with other sectors to ensure more responsive and cohesive governments that will meet broader societal aspirations for health, equity and human development.



Dr. Rüdiger Krech
Director
Department of Ethics and Social Determinants of Health
World Health Organization

¹ WHO & Government of South Australia (2010). *Adelaide Statement on Health in All Policies*. Adelaide.

THE ENERGY SECTOR: AN OVERVIEW

Mutually reinforcing interests

Energy is a resource that connects economic growth, social equity and sustainable environment. Development is not possible without sustainable energy (UN, 2012). It plays a critical role in society, affecting the economy, international trade, national security, and the human and physical environment. Energy policy is a basic condition for economic and industrial development; it is equally critical for health. However, we are living in a world where millions of people still live without a reliable source of energy in spite of modern technology. Ensuring universal and sustainable access to modern energy sources for all is therefore another development imperative that plays a crucial role in effectively reducing poverty and providing health for all. If no improvements are made to provide access to energy services, the Millennium Development Goals (MDGs) will not be met (Modi et al., 2005).

Although the MDGs do not refer to energy, without access to energy, it is not possible to achieve them, whether reducing poverty, improving women and children's health, or providing education for all. Energy facilitates social and economic development, and improves living conditions. The link between energy services and poverty reduction was explicitly identified by the World Summit on Sustainable Development (WSSD) in the Johannesburg Plan of Implementation (Modi et al., 2005). The plan called for the improvement of access to energy services in order to facilitate the achievement of the MDGs, including the goal of halving the proportion of people in poverty by 2015. In 2011, recognizing the urgent need for sustainable access to energy, the United Nations Secretary-General launched an initiative on Sustainable Energy for All. In 2012, it further developed an Action Agenda for the Rio+20 Conference on Sustainable Development in order to achieve this initiative (UN, 2012). The initiative's three objectives are listed below.

1. Ensure universal access to modern energy services.
2. Double the global rate of improvement in energy efficiency.
3. Double the share of renewable energy in the global energy mix.

Access to energy allows people to have vital health determinants in the household such as heating and the means to prepare nutritious food. Energy provides the resources necessary to generate income from small-scale family businesses and other activities. At the community level, energy ensures access to clean water, and health and education services. It provides low-cost transport facilitating access to employment. Energy also enables people to access information and communication technologies. Without access to energy, children cannot study at night and are exposed to an elevated risk of fire from overturned kerosene lamps commonly used for lighting. Without access to energy, rural households have to collect wood, degrading forests and natural habitats, and further limiting their resources. Cooking on open fires or on inefficient stoves

results in increased levels of indoor air pollution – predominantly in poorer households – which kills around 2 million people each year. Energy policies also affect health indirectly, for example, when increasing the cost of health services and schooling and limiting other basic social services.

For the energy sector, the health of populations is also important because healthier populations can facilitate the rational use energy resources. Better population health is in itself an important outcome of the energy sector's goals to improve social development and people's quality of life. This energy briefing focuses on energy policies and their importance for households and for people's basic need for services.

Scope and limitations

This briefing describes the energy sector – its public policy challenges, how the sectors tries to address these challenges, and areas for potential collaboration between health and energy.

The briefing has been structured to permit public health practitioners with limited time to obtain a well-rounded perspective of the topic by reading only sections 1 and 3. The three sections are:

1. **Energy sector overview.** This covers mutual interests that both sectors share, global trends in energy, and policy challenges from the perspective of the energy sector characterized as 'goals'. These goals are proposed as a result of a review of policy documents and from interviews with energy sector practitioners in order to consider different country contexts and realities.
2. **Goals 1 to 4.** The second part of the briefing analyses each goal, with a detailed description of policy approaches, health impacts, and areas for potential collaboration between sectors.
3. **Summary messages.** Presents key messages with respect to equity, the role for health, and examples of areas for collaboration.

Global trends, projections and patterns in energy for households

Energy for households. Two indicators are mostly used to describe the links between access to energy and poverty. They are access to electricity and reliance on biomass fuels for cooking. Table 1 shows the most recent

information on the world's access to electricity (2009). As we can see, there are more than 1.3 billion people globally with no access to electricity (21% of the global population), most of whom live in rural areas (IEA,

2010). This is caused not only by a lack of energy supply but also by energy prices that are unaffordable for low-income groups (UN, 2012).

Table 1. Electricity access in 2009 – regional aggregates

Region	Population without electricity (million)	Electrification rate (%)	Urban electrification rate (%)	Rural electrification rate (%)
Africa	587	41.8	68.8	25.0
North Africa	2	99.0	99.6	98.4
Sub-Saharan Africa	585	30.5	59.9	14.2
Developing Asia	675	81.0	94.0	73.2
China & East Asia	182*	90.8	96.4	86.4
India and rest of South Asia	493**	68.5	89.5	59.9
Latin America	31	93.2	98.8	73.6
Middle East	21	89.0	98.5	71.8
Developing countries	1314	74.7	90.6	63.2
World***	1317	80.5	93.7	68.0

* China: 8 million; ** India: 410 million; *** World data includes all OECD countries, and Europe and Eurasian countries.
Source: IEA (2011a).

Households often have to rely on coal and biomass (e.g. wood, dung and charcoal) for energy. Table 2 shows the most recent information on the number of people in the world relying on traditional biomass fuels

for cooking (in 2010). As the table indicates, there are almost 2.6 billion people using biomass fuels for cooking and heating. This represents around 38% of the global population (IEA, 2012).

Table 2. People relying on traditional use of biomass fuels for cooking in 2010 – regional aggregates

Region	Population relying on traditional use of biomass (million)	Percentage of population relying on traditional use of biomass (%)	Percentage of urban population (%)	Percentage of rural population (%)
Developing countries	2588	48.9	18.7	72.3
Africa	698	68.0	44.0	83.0
North Africa	2.5	2.0	1.0	2.0
Sub-Saharan Africa	695.5	81.0	56.0	95.0
Developing Asia	1814	51.0	17.0	72.0
China & East Asia	716	36.0	12.0	56.0
India and rest of South Asia	1098	69.0	27.0	87.0
Latin America	65	14.0	5.0	50.0
Middle East	10	5.0	1.0	14.0
World	2588	37.8	12.5	63.7

Source: IEA (2012).

Overall, the regions most affected by a lack of access to energy sources are Africa and Asia. In sub-Saharan Africa, around 585 million people have no access to electricity, while almost 700 million people in the same region have to rely on traditional biomass energy for cooking. Asian countries have approximately 675 million people with no access to electricity, while more than 1.8 billion people use biomass for cooking, with pervasive impacts on health and the environment. In India, there are more than 400 million people who do not have access to electricity, while 855 million use biomass fuels. The People's Republic of China has almost achieved universal access to electricity, but 423 million people still depend on biomass fuels for cooking and heating (IEA, 2007). In the long term, analysts predict that if current trends are not scaled up, by 2030, the number of people without access to electricity will only decrease from the current 1.3 billion to around 1.2 billion people. Meanwhile, the number of people relying on biomass is projected to rise from almost 2.5 billion to 2.8 billion by 2030 (IEA, 2011a, 2012).

Environmental challenges. In recent decades, there has been an increasing awareness of the cumulative environmental impact that energy and other public policies are generating. Fossil fuel use is the main cause of climate change due to the release of greenhouse gas (GHG) emissions (McMichael et al., 2007). High fossil-fuel dependence is also associated with environmental degradation. Common gaseous pollutants (e.g. sulphur oxides, nitrogen oxides, carbon monoxides and dioxides) cause a number of effects such as smog, acid rain, ozone depletion and global warming. In 2010, total emissions were 30% higher than in 2000, and 46% higher when compared to 1990. Although emissions of sulphur oxides and nitrogen oxides have declined in most countries in Europe and North America, they have increased in developing countries (UNEP, 2007). New energy extraction and generation techniques are being implemented (including fracking and the use of biomass and geothermal energy production), however their impacts for health and the environment still remain mostly unknown.

Energy and development. Recognizing the challenges related to energy and sustainable development, in 2012, governments adopted the Rio+20 Declaration. This Declaration calls on nations to adopt policies that ensure sources of energy for all future generations. Decision-makers need to follow three policy directions.

1. Expanding access to energy considering potential negative impacts on the environment to prevent or mitigate them.
2. Ensuring access for all to reliable sources of energy.
3. Exploring more opportunities to develop, and increasingly use, more efficient and renewable sources of energy.

Increasing energy availability. In 2010, it was estimated that to meet the goal of providing sustainable energy for all by 2030, annual investments of US\$ 48 billion would be needed (UN, 2011). The most

recent estimates indicate that in 2009, US\$ 9.1 billion was invested globally to improve access to electricity and sources of energy for cooking (UN, 2011). This means that to achieve the 2030 goal, five times the amount of investments will be needed.

Energy goals: towards sustainable and universal access

Emerging best practice in energy policy is based on the assumption that access to energy for all is tied to its long-run sustainability, in line with international development agendas. This is because current energy sources are not predicted to last long enough to contribute to poverty reduction. The world's population of 7 billion is likely to increase to 9 billion by 2050. Given the high levels of inequality in the distribution of energy to households, a key challenge for energy policy is how to provide universal access to energy, while reducing the negative environmental impacts. Solutions discussed by energy 'think tanks' include developing models that rely less on energy consumption. In securing energy supplies policy-makers make strategic choices, in particular with respect to energy sources – oil, coal, gas, renewable or nuclear being among the main sources. Health impacts are important considerations, yet they are weighed against other strategic considerations that can include, for example, geopolitical, security or military factors. Taking into consideration these challenges, energy policies often focus on the goals in Table 3.

Scope and limitations. The bulk of the burden of disease and premature mortality arises from the social determinants of health (CSDH, 2008). The social determinants of health are the conditions in which people are born, grow, live, work and age and their structural determinants, such as the distribution of income and resources, discrimination, and political and governance structures, which create or reinforce inequalities in social position. Differences in social position shape living conditions and population health opportunities by limiting the ability of groups and individuals to take action to protect and promote their health, or by limiting the effectiveness of such actions and of health services. For this reason, public policies have profound effects on the health of populations and the social gradient in health. It is therefore important for the health sector to be aware of these effects and opportunities for action.

This briefing describes the energy sector – its public policy challenges, how the sector tries to address these challenges, and areas for potential collaboration between health and energy. While the briefing covers a range of challenges and interventions related to renewable and non-renewable forms of energy, it does not focus specifically on comparing the relative health impacts of different energy sources.

The scope of this briefing excludes nuclear energy. Its high health impact and relatively low risk makes it a difficult topic to cover. It was not possible to do this appropriately with the resource envelope available.

Table 3. A set of policy goals commonly addressed in the energy sector

	GOAL	DESCRIPTION
1	Secure energy supply. Secure, reliable energy supply is strategic for development and daily life.	Energy supplies should be reliable. Secure renewable energy that guarantees future supply.
2	Universal energy access. Everyone has access to energy without barriers.	Clean, modern and affordable energy to satisfy daily living conditions should be available to all groups in society.
3	Energy efficiency and safety. Energy is efficiently and safely produced, transported and used.	Energy policies should promote efficiency and safety, and reduce household waste.
4	Energy and sustainable development. Energy policies avoid adverse environmental impacts and contribute to sustainable development.	The energy sector should mitigate environmental damage. Adopt governance systems that ensure access for all.



GOAL 1. SECURE, RELIABLE ENERGY SUPPLY IS STRATEGIC FOR DEVELOPMENT AND DAILY LIFE

ENERGY SUPPLIES SHOULD COME FROM RELIABLE, SECURE AND RENEWABLE SOURCES THAT GUARANTEE FUTURE SUPPLY

Energy challenges and responses

Establishing reliable sources of energy supply is a key energy policy challenge in order for countries to achieve national strategic goals. Fossil fuels largely dominate the global energy supply. In 2009, more than 80% of the 12 150 mega tons of oil equivalent (Mtoe) of global energy supply came from oil, coal and natural gas (IEA, 2011b). Oil had a 33% share of this supply, followed by coal (27%) and gas (21%).

However, fossil fuel resources are not distributed uniformly across geographical countries or regions. Oil and gas resources are highly concentrated in the Middle East and the Russian Federation while coal resources are more evenly distributed across countries. Most low- and middle-income countries depend on imports. Europe and the Asian Pacific countries (including China, Japan and South Korea) are highly dependent on imports. Sub-Saharan Africa and developing countries in Asia have high import dependence and high share of oil as an energy source. However, constraints in production and transportation, and suppliers' strategic behaviour affect energy prices. Overall, rising prices affect macroeconomic conditions including balance of payments, inflation and gross domestic product (GDP). Price volatility and the rapid exploitation of resources raise concerns about future availability in countries. Thus, efforts to ensure cleaner, affordable and renewable energy supplies in the long term, are critical policy challenges for countries.

Generally, to promote reliable energy resources, countries adopt the following policies or combinations of policies to:

1. maximize access to energy resources and mitigate the risk of supply disruption through cooperation with other countries to maintain strategic reserves, or by diversifying import sources, hence reducing dependence on one supplier;
2. privilege access to energy to specific actors (e.g. specific industries as part of economic development plans);
3. ensure safe energy usage and disposal, and set pollution limits combined with measures to reduce exposure to pollutants;
4. promote energy efficiency and reduce consumption (analysed in more detail in Goal 3);
5. gain control of foreign production rights;
6. promote alternative domestic and renewable energy in import-dependent countries.

In many cases, focusing on renewable energy is seen as critical in ensuring availability and reducing dependence on other nations; in particular if the country is rich in natural renewable resources (e.g. water).

Examples of health impacts and pathways

In accounting for the health impacts related to energy supply policies, we acknowledge the positive synergies between energy and development. Improving energy availability alleviates poverty, which in turn also influences health and its determinants. Yet, there can also be negative health impacts depending on the energy source. For reasons of space, we focus here on the health impacts of the largest sources of energy – oil, coal and renewable sources of energy – due to their relevance in the post-2015 sustainable development agenda; and, in the case of dams, due to their level of impact on populations, and policies that privilege access to energy to specific industries or sectors.

Coal production and use. Coal is a plentiful resource used to produce energy in the form of heat and electricity. Coal consumption is linked to pollution and carbon dioxide (CO₂) emissions. Emissions of particulate matter are a key concern. Particulate matter (PM) is classified on the basis of the size of particles: PM₁₀ consists of particles of 10 micrometres, while PM_{2.5} consists of particles of 2.5 micrometres or less. Coal combustion is the largest source of emissions of PM_{2.5}. PM can be inhaled and enter the lungs; it causes cardiovascular and respiratory diseases. WHO air quality guidelines for PM₁₀ are an annual average of 20 micrograms per cubic metre (µg/m³). In many cities in low- and middle-income countries, PM₁₀ exceeds this limit by up to five times (Lew, 2000). Coal combustion is also a source of sulphur dioxide, which can react with other components in the atmosphere to create particulate matter. Exposure to sulphur dioxide is linked to respiratory problems, such as bronchoconstriction and increased asthma symptoms. Coal is also tied to water contamination. For example, some studies have shown dangerous levels of arsenic in groundwater in coal-producing regions, which is linked to arsenicosis, skin cancers and tumours. Damage to nervous, digestive and cardiovascular systems are also documented (Yu, Sun & Zheng, 2007). A study published in 2008 found that increased water vapour and temperatures from higher levels of CO₂ exacerbated ozone levels more in already polluted areas. It was found that CO₂ could increase air pollution deaths in the USA by approximately 1000 (350–1800) annually, and cancers by 20–30 per 1000. An extrapolation by population found that globally there would be 21 600 more deaths caused by CO₂ pollution.

Benefits and risks of renewables. Renewable energy can put countries on the path to a cleaner environment, energy independence, and a stronger economy. Yet, it is important to consider that it can have negative impacts. Wind energy, for example, is a source of noise pollution. The infrasound frequencies can cause buildings to vibrate. This can, however, be avoided by good design and acoustic insulation

(Abbasi & Abbasi, 2010). Other hazards include accidents due to blade failures, particularly in highly populated areas. The negative effects of solar energy are linked to material requirements. For example, photovoltaic-based systems (PVs) require inputs that can be toxic and explosive (e.g. antifreeze agents, rust inhibitors, and leaked heavy metals) (Siddayao, 1993). Further adverse effects include the impact on land use due to the inadequate disposal of materials (e.g. fiberglass, glass, coolants, insulations, or cadmium and arsenic) (Abbasi & Abbasi, 2010). However, research is being carried out to develop more efficient solar technology. Quantum well solar cells are being developed as a way to increase solar cell efficiency (Ekins-Daukes, 2012). Progress has been made to develop organic photovoltaics (Kippelen & Brédas, 2009; Sun, 2012), while the PV industry has increasingly committed itself to recycling (Miles, Hynes & Forbes 2005).

Health impacts of oil production. Although oil and gas production contributes to employment growth, it can be linked to health problems. Health can be compromised by exposure to hazards through natural pathways such as polluted air, water or contaminated food. Examples include exposure to hydrogen sulphide, benzene, contaminated water and diesel dust, as well as ingestion of adversely affected livestock or wildlife (Neff et al., 2011). There are also risks associated with incidents such as well- site accidents, pipeline leaks and spills, and noise and light pollution (Zock et al., 2007). Production operations can also imply effects on the socioeconomic and demographic structure of communities, increasing pressure on health- care, social and community services, and municipal and regional infrastructure (Fraser Basin Council, 2012). There is evidence that exposure to oil during oil spillage clean-up work may result in respiratory symptoms that can last one to two years (Zock et al., 2007). Another issue that is increasingly raising concerns is hydraulic fracturing, its impact on water quality and potential to trigger gas releases (see Goal 4). An increase in road injuries in oil production sites and surrounding areas is also cited as a concern.

Population displacement and ecological disruption from dams. Dams contribute to economic growth through delivery of water, electricity and flood control, yet they negatively impact on some population groups – in particular rural people (WCD, 2000). Since the construction of large dams began in the 1930s, around 40 to 80 million people

worldwide have been displaced. Dams often destroy agriculture and fishery systems, resulting in food shortages and malnutrition in densely populated areas in countries such as India, Malaysia, Thailand and Viet Nam (WCD, 2000). Dams can change the biological characteristics of water, impacting on the availability of natural drinking water resources (Chai et al., 2009). Sixty per cent of all rivers in the world have been affected by dam diversions (WCD, 2000). Dams can also damage ecological integrity; at least 20% of the world's fresh water fish have become extinct, threatened or endangered in recent years due to industrial effluents, raw sewage and heavy boat traffic related to dam expansion (WCD, 2000; Stone, 2008) (Box 1).

Finally, vector-borne diseases are also associated with reservoir development. For example, Rift Valley Fever spread along the Blue Nile in the Sudan due to the impoundment of irrigation systems in Aswan and Kariba (WCD, 2000). Schistosomiasis has been found to be moving along upstream waters created by dams. Around 779 million people are at risk of infection; most of them living in irrigation areas within or close to large reservoirs (Zeng et al., 2011). Schistosomiasis causes neurological damage, pulmonary disease, stunting and anaemia in children (McManus et al., 2010). In China, this condition is a major public health concern, on a par with HIV/AIDS, and its increase has been linked to the expansion of dams in the country (McManus et al., 2010; Zeng et al., 2011).

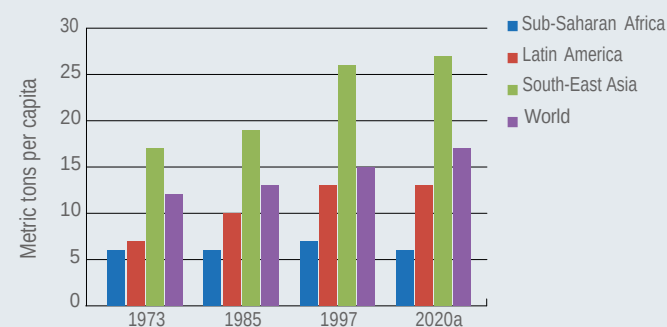
Strategic policies for industrial development and impacts on households. Energy is central to industrial diversification. Generally, industries have larger consumption needs than households. However, there is often a trade-off when privileging access for industrial purposes and households can suffer the negative effects of energy distribution policies (UNDP, 2011). This can affect people's well-being and key social determinants of health. For example, Africa is the most undersupplied region in the world when it comes to electricity, and the expansion of the electricity grid is constrained by a lack of funds and limited capacity to invest in public infrastructure. It is estimated that more than 80% of the population is off the power grid (McDonald, 2008). However, despite the limited development of the grid, some countries opt to direct vast supplies of energy to specific sectors to support industrial development (such as mining and other key industries), which can exacerbate the negative impacts on the overall population (Box 1).

BOX 1. SOCIAL DETERMINANTS AND EQUITY FOCUS

Fish is a critical source of protein for many poorer communities. In Africa, it provides 21% of people's protein consumption (WCD, 2000). While rivers supply around 6% of the fish protein consumed by humans globally, it is often the only source of protein and nutrition for many inland communities in Africa (WCD, 2000). Figure 1 depicts global per capita fish production and its gradual increase in all regions except for Africa, where it has remained stagnant (FAO, 2012).

The reduction in consumption of fish protein has, in part, been attributed to the negative impact that dam development has had on ecosystems (e.g. changing riverine habitats and forcing migration away from fishing areas). The dams not only affect the livelihoods of the people using the rivers to make a living, but it also limit their access to their most important source of protein and nutrition.

Figure 1. Stagnant fish production in sub-Saharan Africa, 1973-2020.



a, projected.
Source: FAO (2012).

What can both sectors do together?

Given the importance of energy as a determinant of health and well-being, the health sector can explore opportunities for collaboration with the energy sector by determining in which energy-related activities there is potential to achieve mutual gains or mitigate harm. The energy production has several implications for climate change, national security, private sector participation, development, and poverty reduction, among others. For reasons of space this section focuses on air pollution and national development, and how these impact on health.

Air pollution

Contribute scientific analyses to the adoption of pollution limits. In most high-income countries, regulations on air quality standards and pollutants produced by, for example, power generation or transport, are common policy measures. A recent study showed that low- and middle-income countries have few examples of such regulations (Hunt, 2011). The health sector can support the energy sector to set caps on specific pollutants through appropriate scientific analyses and conduct impact studies to assess compliance. In these cases, the differential impacts of pollution on different social groups could be considered.

Support identification of pollution sources. Health practitioners can support assessments of pollution sources. Although the transport and power generation sectors are often targeted, other sources of pollution may be underestimated. For example, an analysis in Mongolia identified additional pollution sources as cooking stoves in small businesses, commercial kiosks, heat only boilers in residential areas not connected to power generation plants, informal construction industries, hospital waste burning sites, dust, garbage and livestock.

Integrate interventions that reduce exposure to outdoor pollutants. The health sector could support authorities to consider the impact of air pollution on health when making decisions on land use, and the possibility of adopting minimum distances between sources of pollution and homes, as well as between schools and workplaces (Giles et al.,

2011). An example of this could be locating residences, schools and hospitals away from roads highly polluted due to vehicle traffic. The health sector could work with authorities to set exchange air and building standards to prevent infiltration of pollutants indoors.

National development

Support actions to ensure healthy oil production operations. In order to support oil producers to address and improve public health, authorities could examine key issues, for example, pollution levels, impacts on water sources, or food crops, and related health outcomes. The health sector could evaluate the efficacy, effectiveness, efficiency and equity of interventions adopted by oil producers so that they could adapt their current operations in line with previously approved environmental impact assessment and mitigation measures. It could also scrutinize proposed solutions and their unintended consequences, and develop interventions to address them (Neff et al., 2011). The health sector could also raise public health issues in policy debates including climate change, transportation and food policies, which are directly related to oil production and availability, and can impact on health. In this context the health sector could also explore avenues to promote intersectoral coalitions.

Contribute to the adoption of off-grid sources. Based on the requirements of communities and/or public and social services, a wide range of technologies is available for power supply. The choice of technology depends on many factors, such as the type of sources available, distance to a grid, reliability and quality of grid supply, and energy costs, among others. A community close to a transmission line would often find a grid connection to be the easiest solution. In cases where a grid is not available, off-grid solutions can be explored. A cost-effective solution is solar lanterns for lighting in households and public services including health posts. Other sources could include renewable energy, such as solar, wind, hydro and biogas, that could be combined with cleaner fossil fuel technologies to improve supply. Recently, several renewable energy-based technologies have declined in price. However, when adopting a specific type of energy, it is essential to explore the

potential impact on households and communities, as well as training needs and maintenance of the new technologies and devices. This is another opportunity where the health sector could contribute by undertaking impact analyses.

Support impact evaluations of new sources of energy. As fossil fuels are limited, renewable energy is being promoted on the development agenda. In the decision-making processes for selecting sources of energy, policy-makers frequently request cost-benefit analyses. Here again, it is important that comprehensive assessments are made of the potential health impacts of each energy source. The health sector has an opportunity to contribute to this undertaking by providing evidence on exposures to pollutants, their determinants and pathways.

Contribute to the reduction of environmental and health impacts. The Clean Development Mechanism (CDM) defined in the Kyoto Protocol allows countries with emission-reduction commitments to implement projects to earn certified emission reduction (CER) credits. For example, a CDM project can be an electrification using solar panels, the installation of energy-efficient boilers, or a Small Hydropower Project (SHP) (Purohit, 2008). India has more than 300 Small Hydropower Projects that provide 0.01 – 30 megawatts (MW) of electricity that

are developed under the CDM (Purohit, 2008). They provide emission-free power with little environmental impact, thereby improving the rural population's access to energy. In this case, the health sector can cooperate with the energy sector to adopt health impact assessments or integrate indicators into the projects to monitor health impacts.

Support the formulation and implementation of resettlement plans in energy projects to mitigate health impacts. Some institutions (e.g. World Bank) have guidelines for the resettlement of populations displaced by energy projects, such as dams or power transmission lines. Dams often require the resettlement of people living in construction areas. In such cases, the adverse impact of displacement can be mitigated by resettlement action plans to assess health impacts. Additionally, the United Nations Office of the High Commissioner on Human Rights (OHCHR) has rules that countries should respect (OHCHR, 2008). Such guidelines recommend financial compensation for loss of key health determinants, such as housing, health and social services, education, transport, and for temporary accommodation. Health professionals can participate in the formulation of action plans in order to lessen the negative health impacts and suggest mitigation measures.

For more information

The International Energy Agency (IEA) works to ensure reliable, affordable and clean energy. IEA has four main focus areas – energy security, economic development, environmental awareness and global engagement: <http://www.iea.org/topics/energysecurity/>

The European Small Hydropower Association promotes hydropower at European Union level: <http://www.esha.be/about/about-esha.html>

The United Nations Office of the High Commissioner on Human Rights (OHCHR) oversees programmes to protect human rights and international rights agreements: <http://www.ohchr.org/EN/Pages/WelcomePage.aspx>

Sustainable Energy For All is an initiative launched by the United Nations Secretary-General and guided by his High Level Group that brings all key actors to the table to make sustainable energy for all a reality by 2030: <http://www.sustainableenergyforall.org>

The Guardian newspaper provides an interactive map giving an overview of exposure to air pollution mapped by city: <http://www.guardian.co.uk/news/datablog/interactive/2013/jan/16/exposure-air-pollution-mapped-by-city>

GOAL 2. EVERYONE HAS ACCESS TO ENERGY WITHOUT BARRIERS

CLEAN, MODERN AND AFFORDABLE ENERGY TO SATISFY DAILY LIVING CONDITIONS SHOULD BE AVAILABLE TO ALL GROUPS IN SOCIETY

Energy challenges and responses

Globally, 1.3 billion people did not have access to electricity in 2009, while 2.6 billion people could not access clean cooking energy relying instead on rudimentary biomass and coal stoves (IEA, 2011a). Although significant progress in the level of electrification has been recorded in a number of countries (including Brazil, China, the Philippines, South Africa, Thailand and Viet Nam, among others), the problem of access to electricity persists in many countries in Asia and in sub-Saharan Africa. The level of success has been even lower in giving people access to clean, renewable cooking energy, where limited investments have been made.

While Goal 1 refers to the broader strategic issue of securing energy at the national level, access to energy in this section refers to energy security at the level of the household or social services targeting households. The general population's lack of access to energy limits the potential for human development and this is a major policy challenge. Research identifies two types of poverty related to this goal: fuel poverty and energy poverty. Fuel poverty refers to people's inability to access energy to ensure a comfortable temperature at home. The most accepted criteria of fuel poverty is when more than 10% of household income is spent to maintain a satisfactory indoor heating level, defined by WHO as a minimum of 18 degrees centigrade (Liddell & Morris, 2010; WHO-EURO, 2007). Clearly, fuel poverty has the greatest impact on low-income groups that live in thermally inefficient housing and lack the financial resources to pay for heating (Marmot Review Team, 2011).

Energy poverty is a broader concept that looks at the impact of lack of access to energy at family, community and societal levels that often perpetuate poverty. For the purpose of this paper we consider energy poverty as the lack of access to energy sources essential to ensure a minimum of basic services and goods, and to secure adequate income (Jannuzzi & Goldemberg, 2012). At the household level, lack of access to energy often forces the poor to rely on non-renewable solid fuels in the form of coal, dung, wood and crop residue. Consequently, excessive exposure to smoke from incomplete combustion of solid fuels imposes heavy social costs. The impact on health is described below. School systems, transportation, the operation of irrigation systems, and social and health services are also affected.

Policy interventions to address these challenges include:

1. promote electrification through grid extension where possible and rely on off-grid, decentralized systems where it is difficult to extend the grid;

2. provide clean and renewable energies ('off-grid measures') combining the supply of petroleum-based fuels (kerosene, LPG) with the promotion of biogas or new technologies (e.g. efficient cooking stoves) (Bhattacharyya, 2012);
3. provide different pricing levels for grid electricity and subsidies for fuel-efficient stoves for low-income households or communities.

Due to market failures, interventions very often rely on governments as the poor have low capacity to regularly pay for modern fuels (as opposed to traditional non-monetary transactions for solid fuels collection). In addition, the private sector shows little interest in loss-making investments, which perpetuates the limited access. Access to renewables is currently an expensive option for the poor.

Given the gender dimension of energy poverty, many interventions pay attention to women and girls. There are projects that encourage girls to use solar lanterns for studying after dark. Others investigate gel fuel options to replace highly flammable liquid ones, or support the distribution of new technologies like solar or efficient cookers, or promote access to public distribution systems such as gas (Balmer, 2007). Other alternatives include mandates to place wood plantations within 1 km of rural habitations. Related measures improve community development by providing renewable energy such as solar photovoltaics managed by members of the community (e.g. women) who become knowledgeable on the specifics of solar technologies, and issues related to the assembly and maintenance of solar batteries.

Examples of health impacts and pathways

Energy poverty, and morbidity and mortality. Every day, millions of women and children spend long hours gathering wood for cooking and heating (UN-Energy, 2005). These two groups are most vulnerable to energy poverty because they are often responsible for collecting and using solid fuels, which reduces their economic and educational opportunities. Energy poverty also limits the availability of transport services reducing access to work and better incomes. Lack of energy decreases land productivity because of the absence of irrigation systems. It also impacts on health facilities and can limit medical attention after dark. Lack of adequate energy in health facilities is a barrier to the provision of health services in many countries. Examples include lack of: (a) lighting for childbirth and delivery; (b) refrigeration for blood and vaccines; (c) power for sterilization equipment and basic medical devices; and (d) power for emergency response at night. Also, the need for high technology interventions to fight noncommunicable

diseases leads to additional energy requirements (for example, electricity for imaging equipment for cancer detection) (Clark, 2011). Without energy, many interventions cannot be undertaken, and this contributes to preventing the attainment of universal health coverage.

Fuel poverty and morbidity and mortality. Research has found that between 1988 and 1997, the inability to afford adequate heating levels and thermally inefficient housing were linked to excessive mortality rates in winter, accounting for 28% in Portugal, 21% in Ireland, and 19% in England (Healy, 2003). In the United Kingdom, fuel poverty is linked to co-morbidities like cardiovascular disease (40%) and respiratory conditions (33%) during winter, with the elderly and children most affected (Liddell & Morris 2010; Marmot Review Team, 2011).

Solid fuels, indoor air pollution and morbidity. Use of biomass fuels for cooking increases indoor air pollution (IAP) (IEA, 2010; WHO, 2006). IAP causes 5% of the global burden of disease, and has direct health impacts through the inhalation of carbon monoxide, nitrogen oxide, benzene, butadiene, formaldehyde, and polyaromatic hydrocarbons. IAP is a major cause of child mortality due to respiratory infections (WHO, 2006). Dependence on rudimentary biomass and coal stoves increases exposure to smoke, which is linked to nearly a half of pneumonia deaths in children under five years and a third of deaths

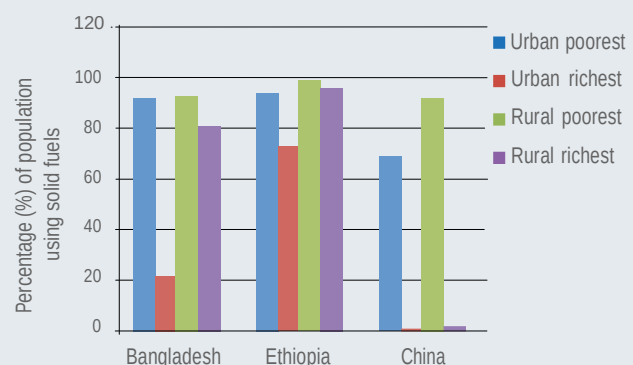
from chronic obstructive pulmonary disease. Furthermore, IAP causes a fifth of all deaths due to ischaemic heart disease (WHO, 2009a). Similarly, solid fuel use causes pulmonary airflow restriction in women over 30. There is also evidence of links with tuberculosis and lung cancer (IEA, 2010). As the number of people relying on biomass is projected to rise to 2.8 billion by 2030, IAP from inefficient stoves can be expected to cause over 1.5 million premature deaths annually due to respiratory and cardiovascular diseases (over 4000 per day). There will also be negative impacts on neonatal health (IEA, 2010; Holdren & Smith, 2000). This is significant, as collective death rates from IAP are more than the national burden of malaria, tobacco, AIDS, heart disease or cancer (IEA, 2010) (Box 2).

The least developed countries and sub-Saharan Africa suffer most severely. Globally, one third of deaths from pneumonia and lung cancer are attributable to solid fuel use, but in sub-Saharan Africa, this share increases to one half (UNDP & WHO, 2009). A broader measure, disability adjusted life years (DALYs), which captures the premature death and the years lived with a disease, reveals even more concentrated effects of solid fuel use in these regions. Globally, out of 40 million DALYs attributable to solid fuel use, 44% occur in sub-Saharan Africa (UNDP & WHO, 2009).

BOX 2. SOCIAL DETERMINANTS AND EQUITY FOCUS

The poorest rural and urban households in low-income countries are most affected by energy poverty. The persistent lack of modern fuel sources for cooking and electricity in low-income households contributes to increased mortality and pollution, and hinders progress towards halving the number of people in poverty by 2015. Reducing the availability gap between low-income and high-income populations is necessary to reduce child mortality, improve maternal health and mitigate pressure on the environment. However, great disparities can be seen between and within countries. Figure 2 shows the percentage of poor versus rich populations using traditional solid fuels in 2003 in three countries (WHO, 2006).

Figure 2. Energy poverty and use of solid fuels in selected countries



Source: Adapted from WHO (2006).

What can both sectors do together?

Contribute to design and implementation to reduce household indoor air pollution. The health sector can contribute to the design, implementation and evaluation of programmes to promote the use of advanced biomass stoves, and fuels such as biogas, ethanol and liquefied petroleum gas. This can reduce the risk of IAP. Using surveys, health data and its technical capacities, the health sector can support initiatives to develop and expand the use of cleaner cooking stoves and fuels by demonstrating the health impacts of traditional stoves and anticipate health gains created by innovative programmes. Some

countries have initiatives to develop cleaner cooking stoves and deploy them in households. In India, for example, a national initiative will reach 160 million households that rely on improved biomass and coal cooking stoves. The aim is to reduce combustion pollutants that affect health and increase greenhouse gas emissions. The health sector can contribute to setting standards for materials and guidelines for manufacturers of new cooking stoves (Venkataraman, 2010). In the deployment to communities of improved cooking stoves, health practitioners can partner with local actors to disseminate information on how to install, manage and maintain them, and provide households and communities with information on the health impacts of IAP. Health

practitioners can also partner with housing authorities to introduce new design features for homes in order to improve ventilation.

Support grid differential pricing initiatives to address energy poverty.

There are no specific programmes or interventions addressing energy poverty. In general, electric grid extension or expansion is the preferred option when addressing energy poverty with measures to provide special electricity tariffs for poor households. In other cases, policy-makers set cross subsidization mechanisms by charging higher tariffs to specific consumers like industries (Bhattacharyya, 2012). Other options include off-grid electrification through two modes of operation: 1) local-grid systems that rely on diesel generators or hydropower, although reliance on diesel imposes a cost burden on oil importing countries; and 2) stand-alone energy generators including solar photovoltaic systems in local grids or in battery charging systems in rural areas (IFC, 2012). In all these cases, the health sector can contribute by assessing the benefits and potential negative impacts of such policies. By working jointly with other sectors and actors, it can also assist health practitioners to better plan for the expansion of social and health services to wider geographical areas (Jain, 2010).

Support or advocate measures to address energy poverty for women.

The supply of clean, safe fuels to low-income households for cooking or heating is often inadequately addressed and is an implementation challenge for the energy sector. Local health authorities can support or advocate for regulatory measures given their wide-ranging impact on health determinants. In cooperation with other actors, the health sector can also support the creation of databases for effective policy-making. For example, by documenting the gender dimensions of energy poverty or promoting the adoption of gender disaggregated data on energy consumption patterns and impacts. Furthermore, it can advocate for energy policies that directly address gender issues in order to understand intra-household differences, and recognize the relationship between energy, income and gender (Jain, 2010).

Work with nongovernmental organizations (NGOs) and communities to improve social participation. The energy sector needs to improve household awareness and interest in newer cooking and lighting technologies. The health sector can partner with NGOs and organizations, which can play an important role in creating this awareness. This may involve, for example, joint planning of the introduction of new technologies to ensure their widest possible dissemination. The health sector can

also be involved in carrying out demonstrations of new devices. The promotion of efficient cooking stoves requires lifestyle changes and different cooking skills, which also have implications for nutrition. The use of solar energy panels, for example, requires that householders know about different cooking times. In addition, local health workers and community organizations can carry out campaigns addressing the need for lifestyle changes to improve energy safety (Jain, 2010).

Track trends in IAP and set standards and strategies to protect health.

Health authorities can support energy policy-makers to track national trends on indoor air pollution by, for example, implementing household energy databases disaggregating information according to key stratifiers, such as the location of households or household income. For this, the WHO global database on household energy can serve as an example to national authorities. National data collection can also provide the health sector with an opportunity to collaborate with the energy sector and other actors to prepare national air quality guidelines as well as guidelines for IAP related to domestic fuel combustion, by proposing standards and strategies to protect health.

Monitor health and other basic services facilities' access to energy.

The global campaign to attain universal access to energy by 2030, as articulated in the United Nations Secretary-General's Sustainable Energy for All (SE4All) initiative, aims to track access to energy for households, productive uses and community applications. Health facilities are among those community institutions where access to adequate, reliable and sustainable energy needs attention (UN, 2011). It is envisaged that countries that opt-in to the SE4All initiative will implement a system of monitoring access to energy, as proposed in the Global Tracking Framework. In some sub-Saharan African countries, up to 50 per cent of health facilities have no electricity. Access to electricity is critical for emergency care, childbirth and other essential health procedures. The health sector can help countries monitor health facilities' access to energy by implementing mechanisms to assess health service availability and readiness, which could include energy components. It can support other sectors by providing basic social services (e.g. education) to implement similar interventions so as to ensure equitable access to energy. To implement this work, countries could apply the methods and criteria adopted in the WHO global database of energy access in health facilities that will soon be published. This could be an important tool in addressing an important barrier to universal access to health services.

For more information

The World Energy Outlook (WEO) highlights how energy access plays a critical role in socio-economic development: <http://www.iea.org/topics/energypoverty/>

WHO describes poverty and its association with health determinants: <http://www.who.int/topics/poverty/en/>

Links between household energy, the MDGs and Indoor Air Pollution: <http://www.who.int/indoorair/mdg/energymdg/en/>

UNIDO is the specialized agency of the United Nations that promotes industrial development for poverty reduction, inclusive globalization and environmental sustainability: <http://www.unido.org/>

UNDP's 'Energizing Poverty Reduction' examines to what extent energy-poverty dynamics are reflected in current policies and plans set forth in national poverty reduction strategies: http://www.undp.org/content/undp/en/home/librarypage/environment-energy/sustainable_energy/energizing_povertyreductionareviewoftheenergy-povertynexusinprsp.html

The Sustainable Energy for All joint World Bank and IEA report charts the course to achieve universal energy access, double the use of renewable energy and improve energy efficiency: <http://www.worldbank.org/en/topic/energy/publication/Global-Tracking-Framework-Report>



GOAL 3. ENERGY IS EFFICIENTLY AND SAFELY PRODUCED, TRANSPORTED AND USED

ENERGY POLICIES SHOULD PROMOTE EFFICIENCY AND SAFETY, REDUCING WASTE BY HOUSEHOLDS

Energy challenges and responses

The production, transformation, transportation and use of energy involve processes where a part of energy is lost through inefficiency. For example, only 35% of oil found in a reservoir can be effectively extracted. Similarly, transformation of primary energies such as coal, oil and gas into secondary energies such as electricity results in significant losses. The efficiency of fossil fuel conversion to electricity (particularly from coal) is close to 33% – implying that two thirds of energy input is wasted. For example, an incandescent lamp is 10% efficient (one tenth of energy input is converted to light). On average a petrol-driven car is 20–30% efficient. Clearly, it is easy to appreciate the cumulative effect of inefficiency in the supply chain.

In terms of primary energy intensity (i.e. energy required per unit of GDP at purchasing power parity), European countries perform best and have the lowest intensity in the world. High-income countries in Asia, the Pacific and Latin America come close to the European level – with about 10% higher intensity. North America and low-income countries in Asia come next with 30% higher energy intensity than Europe, while China has 40% higher energy intensity. Middle East countries on average use from two to three times more energy per unit of GDP than Europe (WEC, 2008). The 1990s saw significant efficiency improvements but, since then, there has been a visible decline in progress.

Energy efficiency has implications for the poor. Globally, it is estimated that in 2010, low-income households spent US\$ 37 billion on dirty and inefficient lighting alone (UN-Energy, 2005). To meet their needs, 90% of poor people spend most of their earnings on paraffin or kerosene lamps, candles and disposable batteries (IFC, 2012). Health can be improved indirectly because greater energy efficiency allows more people to benefit from energy and engage in the economy. Direct benefits arise from reduced emissions, exposure and environmental degradation (see Goal 4). Also, lower demand for energy reduces imports, which can release funds for other investments.

Initiatives to improve efficiency include implementation of standards and enforcement, which is challenging for low-income countries. A common concern in these countries is the lack of safety standards for gasoline products (Peck et al., 2008). Another area for standardization is in information and labelling where information dissemination on energy technologies, efficiency measures and incentives, aim to create awareness of energy efficiency. For example, the European Union labelling of electrical appliances indicates in simple terms their

level of energy efficiency. Other interventions include standards for appliances, buildings, transport vehicles and lighting. Financial and fiscal mechanisms include grants and subsidies, tax relief, favourable depreciation rates and loans.

Examples of health impacts and pathways

Higher risks associated with a combination of poor housing and disadvantaged populations' use of riskier fuels. The low cost of flammable inefficient energy appliances like kerosene and paraffin lamps, particularly in low- and middle-income countries, encourages their use among the poor (Barillo et al., 1998). They damage people's health and property largely due to faulty design or improper use (Peck et al., 2008). Even worse, globally, around 10% of all unintentional fire-related deaths are associated with inefficient stoves and lamps using kerosene and liquid petroleum gas (Peck et al., 2008). Fire-related burns are the eleventh leading cause of death among children between the ages of one and nine, while infants have the highest death rates and are most vulnerable (WHO & UNICEF, 2008). Rates increase between ages 15 and 19, due to increased exposure, experimentation and risky behaviours. The severity of burns is coupled with the lack of access to water and first aid services (Peck et al., 2008; WHO & UNICEF, 2008). Most burns-related mortality occurs in Africa, the Eastern Mediterranean and South-East Asia (WHO & UNICEF, 2008). In South Africa, shack fire burns are the second most common reason for hospitalization in Cape Town. Added to this, cramped settlements and dwellings made of highly combustible materials contribute to the rapid spread of fires (Peck et al., 2008).

Poor quality vehicles with inefficient engines and high emissions on roads and in communities. Diesel consists of crude oil and hydrocarbon additives. It has been associated with lung cancer and a higher risk of bladder cancer (IARC, 2012). Large populations are exposed to diesel fumes every day given off by motor vehicle, train or ship engine exhausts, electricity generators or ambient air (IARC, 2012). Also, many local electricity grid systems rely on diesel generators. Diesel exhaust produces particulate matter (PM 10 or lower), which is linked to a higher risk of lung cancer comparable to second-hand smoke inhalation. One of the characteristics of diesel exhaust is the release of PM 10 (or lower) at a markedly greater rate than gasoline, at an equivalent fuel to energy ratio. Technologies to reduce emissions from diesel engines and strict regulations to limit diesel emissions are being implemented in many high-income countries. Indeed, Europe and North America have tight emission standards for diesel engines. However, in many

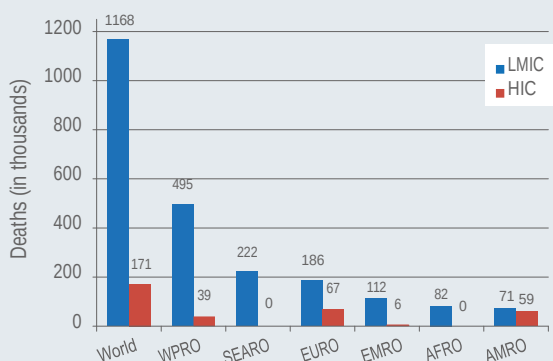
countries, the replacement of vehicles without improved technologies to limit emissions will take longer. Diesel usage in many regions is not regulated and new technologies are simply not available. This is linked to the fact that many African cities, for example, have PM 10 levels that are double the recommended *WHO Annual Air Quality Guideline* of 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Low-carbon technologies and exposure to toxic substances. Household energy efficiency can be increased with the use of compact fluorescent light bulbs (CFLs), which are four to five times more efficient than incandescent bulbs, while lasting much longer. However, it is important to consider that there are risks associated with CFLs. For example, small amounts of mercury and other chemicals are sealed inside the glass tubing. When a CFL breaks, some of the mercury is released as vapour and may be a health risk. It is important, therefore, to consider measures that balance the benefits of CFL with the negative effects.

BOX 3. SOCIAL DETERMINANTS AND EQUITY FOCUS

Approximately 1 339 000 people died from urban outdoor air pollution in 2008; 1 168 000 of whom live in low-to-middle-income countries (LMICs) (WHO, 2008). Figure 3 shows deaths by WHO region for high-income countries (HICs) versus LMICs. Mortality in LMICs was almost seven times higher than in HICs.

Figure 3. Deaths attributable to urban outdoor air pollution by country income level, 2008



WHO regional offices: AFRO: Regional Office for Africa; AMRO: Regional Office for the Americas; EMRO: Regional Office for the Eastern Mediterranean; EURO: Regional Office for Europe; SEARO: Regional Office for South-East Asia; WPRO: Regional Office for the Western Pacific
Source: WHO (2008).

What can both sectors do together?

Contribute to energy efficiency and carbon reduction initiatives. Although the energy sector generally takes the lead in interventions to promote energy efficiency, the health sector can provide information on how the use of inefficient and unsafe home appliances and fuels impacts on people's health. Also, it can help by undertaking health

impact assessments (HIAs) of energy efficiency interventions to measure their benefits and mitigate anticipated negative impacts. In addition, some current housing initiatives could provide an opportunity for collaboration. For example, the health sector could support initiatives for new homes that produce zero net carbon emissions (UK Department of Communities and Local Government, 2010). These strategies impose specific caps on emissions with which all new homes would gradually comply. The health sector can also support local initiatives to develop compact urban housing, which delivers energy-efficient transport, electricity, water and sewage (see Sectoral Briefing 1. Housing).

Promote partnerships in low-carbon energy transitions. Research shows that CFLs can help reduce the burden of disease and health infrastructure shortages (IEA, 2010), and that the use of CFLs has been successful in many low-income countries. The health sector can get involved by contributing information and estimates on their health benefits and can support energy and environmental actors in preparing technical guidance or advocacy materials to provide simple, user-friendly directions to prevent and reduce people's exposure to mercury pollution.

Support initiatives to implement energy efficient public transport and cycle/pedestrian routes. Working with local authorities, and transport and energy policy-makers, the health sector can support initiatives aimed at introducing public transport systems that use clean fuels and reduce emissions, while promoting public transport commuting and the use of non-motorized transport (e.g. bicycle lanes). By undertaking health impact assessments that anticipate the benefits that these investments can bring, stakeholders can identify co-benefits to improve both health and energy efficiency. Urban investments in public transport also support safer travel and physical activity (see Sectoral Briefing 3. Transport).

Work together in eco-labelling programmes. Labelling programmes can transform markets and promote efficient product development and use (Banerjee & Solomon, 2003). Labelling often requires government involvement, product categorization, design processes, partnerships and legislative mandates (Banerjee & Solomon, 2003). This is attributed to the fact that government support is critical for labelling credibility and long-term viability. By participating and highlighting the potential health benefits of the labelling programme, the health sector can contribute to the achievement of efficiency, while promoting the use of healthier appliances that can reduce IAP, burns and fires in homes caused by the use of unsafe fuels. It is important to note that raising awareness, information sharing and promotional programmes do not necessarily mean that health risks will be reduced. In many countries, where the hazards of unsafe fuels are well known, low-income groups rely on these low-cost fuels. Therefore, in addition to the above measures, it is important to increase access to modern fuels, and to innovative heating and cooking technologies among the poor.

The public health sector: leading by example. The health sector can take a leading role in design projects, such as new hospital construction incorporating energy efficiency features, which can foster goodwill and intersectoral collaboration. In 2004, the Scottish Government launched a Central Energy Efficiency Fund (CEEF) to assist public sector organizations lead the way in energy efficiency. The health sector committed itself to investing £4 million in a revolving loan fund

ring-fenced for energy efficiency projects. The financial savings are re-invested in further energy efficiency measures, and any profit is used to improve frontline services. The programme aims to facilitate the reduction of local National Health Services' energy consumption while increasing funding for health-system operations. These types of public programmes can also raise the profile of the issue of energy efficiency and stimulate behaviour change across organizations and society.

For more information

The Global Health Observatory provides extensive data on mortality and burden of disease from outdoor air pollution: http://www.who.int/gho/phe/outdoor_air_pollution/burden/en/index.html

The Global Ecolabelling Network is an association of third-party environmental performance recognition, certification and labelling organizations: <http://www.globalecolabelling.net>

The Global Alliance for Clean Cookstoves is a public-private partnership which seeks to mobilize high-level national and donor commitments toward the goal of universal adoption of clean cookstoves and fuels: <http://www.cleancookstoves.org/the-alliance/>

The International Energy Agency works to ensure reliable, clean energy: <http://www.iea.org/topics/energyefficiency/>

The International Agency for Research on Cancer (IARC) is a WHO agency that follows UN governing rules to provide publications, education, training, news and research on human carcinogens: <http://www.iarc.fr/>

The Central Energy Efficiency Fund (CEEF) is a Scottish Government initiative to deliver efficient energy and small-scale renewable energy alternatives to the public: http://www.energy-efficiency.org/ceef/CCC_FirstPage.jsp

GOAL 4. ENERGY POLICIES AVOID ADVERSE ENVIRONMENTAL IMPACTS AND CONTRIBUTE TO SUSTAINABLE DEVELOPMENT

THE ENERGY SECTOR SHOULD MITIGATE ENVIRONMENTAL DAMAGE, ENSURING GOVERNANCE OF SYSTEMS THAT ARE ACCESSIBLE AND SUSTAINABLE TO ALL

Energy challenges and responses

Climate change is a phenomenon where natural and human factors alter weather patterns over time (Haines et al., 2006). The main origin of climate change is the release of greenhouse gas emissions caused by the burning of fossil fuels (McMichael et al., 2007). Activities in the energy system (production, conversion and utilization) lead to several environmental impacts. Common gaseous pollutants such as sulphur oxides, nitrogen oxides, carbon monoxides and dioxides, and PM 10 cause a number of effects such as smog, acid rain, ozone depletion and global warming. Some of these effects are local in nature (i.e. smog) while others can have regional (i.e. acid deposition) or global effects (i.e. global warming). This reiterates the importance of recognizing the need for international sustainable energy in line with the framework developed in Rio de Janeiro (Rio+20) under the guiding principles of the Kyoto Protocol.

International policies with targets for environmental impacts include regulatory and incentive-based mechanisms. The Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) describes regulatory measures and standards for industrialized countries to reduce GHG emissions and cooperate with other parties to enhance the effectiveness of their interventions. Other measures include product, technology and efficiency standards to promote more renewable forms of energy. Incentive-based mechanisms focus on emission charges, trading and fuel taxes, and market-based instruments of “cap and trade”. These mechanisms have been successfully implemented in the USA to control pollution from stationary sources that contribute to acid rain mostly composed of sulphur oxides and nitrogen oxides. In Europe, they are used as instruments for carbon emissions reduction.

In 2010, total emissions were 30% higher than in 2000, and 46% higher than in 1990. Although emissions of sulphur oxides and nitrogen oxides have declined in most countries in Europe and North America, they have increased in developing countries (UNEP, 2007). This has had an impact on human health, crop growth, forests and fisheries, and global warming.

Energy extraction has also had an impact on ground and surface water quality. The costs of the damage are difficult to measure due to gaps

in information and difficulties in putting a monetary value on damages. In the production of electricity, there is a consensus that coal tends to impose significantly higher environmental costs, followed by oil, while gas-based electricity generation imposes the least amount of environmental impacts.

In addition, new energy extraction and generation techniques implemented in recent years have uncertain impacts for health and the environment. New techniques include fracking, biomass and geothermal energy.

Fracking. Advances in oil and gas extraction technology now allow drilling from unconventional and previously inaccessible sources (Passoff, 2012). Fracking involves injecting a mixture of water, sand and chemicals under high pressure into deep wells, to crack shale rocks and allow the gas or oil trapped there to flow to the surface (Hoogakker, 2010). The discovery of this energy source has led to a surge in natural gas operations in the USA and other countries (Kerr, 2010; Dyni, 2010). Meanwhile, deposits of shale oil occur around the world, including major deposits in Brazil, China, Estonia, Germany, the Russian Federation and the USA (Dyny, 2010).

Biomass. Biomass is biological material derived from living, or recently living organisms that is used to generate energy. Biomass is carbon based. The carbon used to construct biomass is absorbed from the atmosphere as carbon dioxide by plant life, using energy from the sun. Plants may be eaten by animals and thus be converted into animal biomass, but plants perform the primary absorption. Fossil fuels such as coal, oil and gas are also derived from biological material that absorbed CO₂ from the atmosphere many millions of years ago. As fuels, they offer high energy density, but making use of that energy involves burning the fuel and returning carbon sequestered millions of years ago back into CO₂, and contributing to increased emissions. Biomass takes carbon out of the atmosphere while it is growing, and returns it as it is burned. This maintains a closed carbon cycle with no net increase in atmospheric CO₂ levels (Abbasi & Abbasi, 2010). The carbon neutral nature of biomass energy has renewed interest in the use of biofuels, such as methanol, ethanol, biodiesel, among others, as substitutes for

petrol and diesel (Hill et al., 2006). However, at present, biofuels cannot replace petroleum without affecting food supplies. Also, it has been estimated that if all corn and soybean production were dedicated to biofuels in the USA, they would only meet 12% of gasoline demand and 6% of diesel demand (Hill et al., 2006).

Geothermal. This source of energy is being promoted as cost effective, reliable, sustainable and environmentally friendly. It has been found that CO₂ emission levels are reduced by at least 50% when compared to fossil fuels. If the electricity that drives a geothermal heat pump is produced from a renewable energy source, emission savings can be as high as 100% (Fridleifsson, 2010). The use of geothermal energy has historically been limited to areas near tectonic plate boundaries, but this has changed and areas have been expanded due to technological advances, especially for applications such as modular power generation, home heating, and other applications that can use heat directly (Glassley, 2010). There are three types of geothermal resources: hydrothermal, dry hot rock and geopressures (Abbasi & Abbasi, 2010). A disadvantage of geothermal energy for the sector is that sites can stop producing steam. Additionally, costs and environmental effects increase if large-scale geothermal energy extraction is carried out as it can trigger small earthquakes associated with the hydraulic fracturing of dry rock to create artificial ground wells.

Some health impacts and pathways

It is expected that climate change will increase mortality and morbidity via biodiversity degradation, pollution, malnutrition from food and water insecurity, and increased infectious and noncommunicable diseases resulting from natural disasters, vector-borne disease migration, among other causes (Kundzewicz et al., 2008; WHO, 2011). Natural disasters and deforestation destroy potable water sources, compounding the effects of climate change (Kundzewicz et al., 2008). Rising sea levels due to higher temperatures will cause flooding and increase the incidence of drowning and injury, and cause large-scale displacement (Haines et al., 2006).

Climate change, food insecurity and extreme weather events. Around 88% of the climate change toll will affect children under the age of five (Wilkinson et al., 2007). Key pathways include lack of sanitation, food insecurity and water-borne diseases (WHO, 2011; Confalonieri et al., 2007). By 2020, the burden of diarrhoea related to natural disasters is projected to increase by up to 5% in low-income countries, while high-income countries will be relatively unaffected (Haines et al., 2006). Extreme weather impacts negatively on food production, creating shortages and increasing costs (FAO, 2011). Furthermore, severe dust storms from regions such as Africa to the Caribbean increase air and water pollution, which can lead to serious health consequences (Confalonieri et al., 2007; WHO, 2011). Climate change is projected to increase the frequency and intensity of heat waves and the number of hot days during summer months, raising morbidity and mortality rates, and will particularly affect groups such as the elderly. Heat waves are likely to transcend health concerns and have an impact on the fabric of society. If climate change continues at current rates, the frequency and duration of natural disasters such as droughts may increase as much as six fold, and CO₂ emissions will increase acid rain concentrations,

damaging buildings, forests and cropland (Confalonieri et al., 2007; WHO, 2011). More than 30 countries (2.2 billion people) have reduced malnutrition by 25%; yet 600 million people are still affected due to food insecurity and volatile food pricing related to the effects of climate change (FAO, 2011).

Deforestation, water insecurity and health. Arable land is finite, and only 22% of the earth's surface is suitable for agriculture (Weill et al., no date). Some 2 billion people depend on forests and croplands, 90% of whom live in low-income countries. Demand for food, fuel and raw materials is growing rapidly, yet in the last 20 years, cropland expansion has contracted, while the use of available land has increased, leading to land degradation and deforestation (UNEP, 2007). Deforestation lowers the capacity of an ecosystem to provide natural resources; in conjunction with climate change, it poses a threat to biodiversity, economic growth and health (UNEP, 2007). Deforestation can cause flooding and contribute to detrimental silting of rivers (Chaudhuri, 2003). The expansion of farming in Western Bahia, Brazil, has contributed to land degradation caused by soil erosion, nutrient depletion, water salinity and disruption of biological cycles (UNEP, 2007; Batistella & Valladares, 2009). Shifting rainfall patterns, melting ice caps and increased evapotranspiration affects the supply of clean water, which destabilizes environmental and social systems (WHO, 2011). Taking global population growth into account, the amount of people living with water shortages is projected to reach 3 billion by 2050; a twofold rise from 1990 (WHO, 2011). Furthermore, rising sea levels and subsequent salination of coastal freshwater can disrupt water treatment services, drainage and sewage disposal. Also, exposure to contaminated water is linked to around 90% of diarrhoeal infections in low- and middle-income countries (WHO, 2011).

Health impacts of fracking. Many of the chemicals used in fracking include known and suspected carcinogens. At least 75% are said to negatively affect the skin, eyes and other sensory organs, along with the respiratory and gastrointestinal systems (Colborn et al., 2011). Furthermore, each fracking event uses millions of gallons of water. Shale gas development also produces wastewater, which enters groundwater reservoirs and contaminates it with toxic elements (Passoff, 2012). Research on fracking wastewater has found toxicity levels above allowable thresholds, as well as radioactive materials picked up underground; materials that have been shown to cause liver, bone and breast cancers (Passoff, 2012). Moreover, inhalation health hazards were identified for workers exposed to crystalline silica at hydraulic fracturing sites.

Health impacts of biofuels. Despite the environmental benefits provided by biofuels, a substantial biomass energy policy could increase nitrogen emissions (Hill et al., 2006). Moreover, a commitment to increase the production of biofuels requires large water and land resources. For example, in some regions of Arizona in the USA, in order to produce biofuels, groundwater is pumped 10 times faster than the natural recharge potential of the aquifers (Pimentel et al., 2004). Production can also contribute to water pollution as more pesticides and fertilizers are needed for intensive cultivation (Chari & Abbasi, 2005). The removal of biomass also increases soil and

water degradation and flooding, which affects wildlife and natural areas (Abbasi & Abbasi, 2010). The massive production of biofuels could impact on food security reducing land for crops (Abbasi & Khan, 2000), thus contributing to rising food prices (Abbasi & Abbasi, 2010). There are studies showing that the thermal conversion of biomass into utilizable biofuels contributes to air pollution, emissions of dioxin, toxic irritants, the generation of solid wastes and occupational hazards due to workers' prolonged exposure to toxic and corrosive chemicals (Abbasi & Abbasi, 2010).

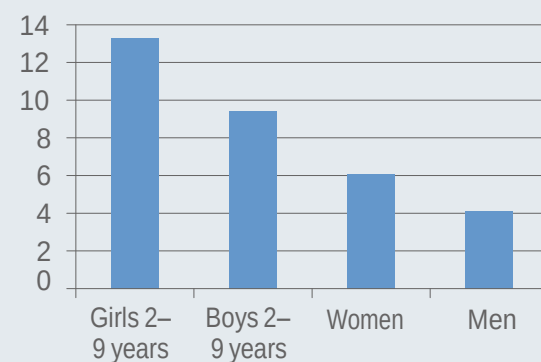
Health impacts of geothermal energy. The likely health effects of geothermal energy can be a consequence of surface disturbances, noise, thermal pollution and chemicals release. Another concern is land subsidence (land movement) following the withdrawal of hot water or steam from an underground field as well as air pollution due to pollutants present in the steam released in the geothermal energy process. Also, geothermal energy production often requires very large quantities of water, which can impact on domestic water availability. Negative environmental effects are, however, much lower than for fossil fuel sources (Abbasi & Abbasi, 2010).

BOX 4. SOCIAL DETERMINANTS AND EQUITY FOCUS

In low-income countries, children are often the worst affected by disasters that can be related to climate change. In 1993, a severe flash flood devastated the district of Sarlahi in the southern plains of Nepal. After an unprecedented 24-hour rainfall, a protective barrage on the Bagmati river was washed away during the night, sending a wall of water more than 20 feet high crashing through communities and killing more than 1600 people. Two months later, a follow-up survey assessed the impact of the flood. This survey was unusual in that an existing prospective research database was available to verify residency prior to the flood.

As part of a large community-based nutrition programme, longitudinal data existed on children between the ages of two and nine and on their parents from 20 000 households, about 60% of the households in the study area. A difference between boys and girls' fatalities was found mostly among children under five (Figure 4). This possibly reflects the gender discriminatory practices that are known to exist in this poor area – when hard choices must be made in the allocation of resources, boys are more often the beneficiaries. This could be a reflection of the rescue attempts as much as of the distribution of food or medical attention.

Figure 4. Deaths from flash floods (per 1000 people) for Sarlahi district, Nepal



Source: WHO (2009b) adapted from Bartlett (2008).

What can both sectors do together?

Explore co-benefits by incorporating energy strategies into housing design to reduce greenhouse gas emissions. Many GHG mitigation policies that shift fossil fuel use are accompanied by hidden benefits, so called 'co-benefits' that can improve population health. These are opportunities for the health sector to help reduce GHG emissions. For example, the health sector can partner with energy, environmental and housing authorities to incorporate sustainability principles into housing design and introduce standards for reducing housing emissions. In Scotland, the Sustainable Housing Design Guide for Scotland explains how to introduce features into social housing design that produce limited emissions. This guide provides information on installing combined heat and power systems using gas instead of petrol. The hot water used in the household is pumped around other buildings in the community to heat radiators, and thereby supports the heating system. This has contributed to a 50% reduction in emissions,

and an important reduction in the associated health risks created by emissions.

Contribute to initiatives to reduce the impact of heat waves. Heat waves put a strain on power, water and transport infrastructure, can be linked to social disturbance, and can negatively impact on the retail industries and tourism. This is an area where the health and other sectors can collaborate. Effective adaptation measures need to be implemented to prepare for these events and avoid or reduce people's exposure. Ways of reducing exposure include measures to change individuals' behaviour, but also structural measures related to housing, urban planning and transport policies (WHO-EURO, 2007).

Heat waves affect people living in cities the most. Several factors explain this including the mass of buildings, traffic patterns, urban and transport

infrastructure, lack of green areas and building standards. Appropriate and climate friendly urban planning, however, may help to reduce the magnitude of the urban heat island. The health sector can work with the urban planning and transport authorities on measures to: increase green spaces by planting trees in streets (trees provide shade and improve air quality); increase ventilation and air flow between buildings (which also improves air quality); increase the number of courtyards and other open spaces; increase the proportion of heat reflected from surfaces (e.g. painting roofs white); and decrease anthropogenic heat production (e.g. natural space cooling). These interventions could be combined with measures to reduce air pollution and increase active transport (e.g. walking and cycling), all of which have potential health and transport co-benefits, such as greenhouse gas mitigation (WHO-EURO, 2007).

Contribute to initiatives that address water scarcity. Most climate models indicate that high temperatures will create conditions for warmer and dryer weather in the Caribbean. This is affecting water availability, which is generating negative impacts in a variety of sectors. Barbados is already classified as a water scarce country. Working with the departments of finance and education as well as the Barbados Water Authority and the Town and Country Planning Department, the health department is helping to increase human and financial resources so that climate change risks can be incorporated into the activities of participating sectors. The focus is on the preparation of guidelines and legislation for water storage. This means that any new storage facility development plan will take climate change and the related social impacts into consideration. This initiative will improve the capacity to reuse wastewater for non-potable purposes or to recharge aquifers. However, human and technological capacity needs to be improved in this area. Partners can also improve public information and communication on climate change and its health impacts in Barbados. This includes those in the health and other sectors as well as the general public. Linked to this, information to the general public on how certain diseases, particularly dengue, are related to the environment and climate change needs to be strengthened.

Livestock products, emissions and human health. Although meat products are a source of essential nutrients for human health, livestock contributes to four fifths of agricultural-related GHG emissions. Evidence shows that livestock products are an important source of saturated fats linked to the risk of cardiovascular disease. The energy, environment and health sectors can adopt policies and programmes to reduce emissions from excessive livestock production, which in turn will ultimately reduce consumption, and the risk of cardiovascular disease among the population. For example, recognizing that livestock is a large contributing factor to climate change, in 1990, the United Kingdom Committee on Climate Change recommended reducing emissions by 80% by 2050. However, livestock production cuts would impact on the food industry and the private sector. This is an opportunity for the health, energy, food, agricultural, and financial sectors to work together to explore ways of lessening these health effects.

Integrate health in measures, policies and strategies for climate change mitigation and adaptation. Tackling climate change is a complex challenge for several government sectors. Increasingly, they are adopting mechanisms and national frameworks to establish a coordinated

and integrated response. The health sector can find opportunities to contribute to the formulation of strategies by assessing the risks, and contributing to multisectoral adaptation. It can also seek opportunities to share best practices, undertake joint research and development, and monitor the costs, benefits and effectiveness of interventions. It can contribute to the work of other sectors by helping to improve warning systems and establishing monitoring and surveillance mechanisms to share information among different sectors.

Contribute to the prevention of the negative impacts of shale oil and gas extraction. The energy sector has encountered two main problems related to shale oil and gas extraction: 1) the costs of the extraction process and the resulting products are high compared to traditional oil and gas extraction (Dyini, 2010); and 2) public protests due to the economic, social, environmental and public health impacts of the intensive industrial activities involved, including well construction, waste management, and gas transport and processing (Rusco, 2012). The health sector could implement systems to anticipate or measure the impact of these operations. Research shows that the shaling technique is challenging existing regulatory regimes that tend to focus on traditional oil and gas drilling and extraction. This is an opportunity for the health sector to get involved in public policy processes and provide evidence of the potential health impacts, which can be included in proposed regulatory frameworks. In response to concerns related to shaling techniques, some countries are considering banning hydraulic fracturing, while others are developing local and regional zoning limitations. In all these processes, the health sector can contribute with evidence on the potential health impact of the proposed measures.

Contribute to determine, prevent or reduce the negative impacts of fracking. The health sector can support in the formulation of preparedness and mitigation plans for potential small earthquakes and other risks associated with hydraulic fracturing used for the construction of geothermal plants using dry rock. It can also implement studies to determine the likelihood of adverse effects on humans of surface disturbance caused by fluid withdrawal, noise, thermal pollution, release of chemicals, and land movement following the withdrawal of hot water or steam from an underground field.

Contribute to determine, prevent or reduce the negative impact of biomass. Given the fact that biofuels production can impact on food supplies, the health sector can contribute by determining the impact of biofuels production on food supplies and its potential health consequences. This would include exploring potential policy measures to address health impacts such as subsidies, the expansion of health services and other social protection mechanisms. Moreover, the health sector could explore avenues to develop low-input biomass, thereby reducing dependence on food-based biofuels (Hill et al., 2006). It can also help the energy and agricultural sectors to adopt criteria to define agriculturally marginal land for production of biomass (Abbasi & Abbasi, 2010). Additionally, it can seek to contribute to research and development initiatives that aim to develop more efficient and environmentally friendly biofuel production processes (Gomez, Steele-King & Mason, 2008; Kotchoni & Gachomo, 2008; Patil, Tran & Giselrod, 2008; Keshwani & Cheng, 2009). In the specific case of projects being

implemented to produce biomass, the health sector can support impact assessments of households, their water resources and land availability, water and land pollution due to pesticides and fertilizers, soil and water

degradation, flooding, the emission of agents such as dioxins and toxic irritants, as well as assessments of occupational hazards.

For more information

The Kyoto Protocol is an international environmental treaty that sets obligations for developed countries to reduce GHG emissions: <http://www.kyotoprotocol.com/>; http://unfccc.int/kyoto_protocol/items/2830.php

The United Nations Environment Program advocates for collaboration and information transparency in relation to the environment. Their mission is “to provide leadership and encourage partnership in caring for the environment by inspiring, informing, and enabling nations and peoples to improve their quality of life without compromising that of future generations”: <http://www.unep.org/>

The United Nations Conference on Sustainable Development (Rio+20) took place in June 2012 as an opportunity for countries to define ways to achieve more equitable socio-economic growth while ensuring protection of the environment now and in the future: <http://www.uncsd2012.org/about.html>

The United Kingdom's Committee on Climate Change (CCC) is an independent organization that advises other sectors and the Government in setting emission targets under the Climate Change Act: <http://www.theccc.org.uk>

SUMMARY MESSAGES

Access to energy for all is a powerful means to achieve development goals and can have co-benefits for health equity

- Securing a continuous energy supply is critical in guaranteeing social and economic development. The gradual sourcing of cleaner energy supplies can result in major reductions in negative health impacts for poorer populations.
- Investments in renewable energy are often made within a country, thereby creating local jobs and improving local economies. These positive impacts on the economy should also consider the health impacts. Health can also support the energy sector in defining the negative impacts on health of certain renewable resources and help to design strategies to mitigate them.
- Fuel and energy poverty is a problem in many countries, even in the developed world, perpetuating social and health inequities. In particular, the health of women and children suffers because it is generally their task to oversee fuel collection. Certain measures by the energy sector could help to remove the barriers to accessing energy, and the health sector can be instrumental here too. These could contribute to women's empowerment – a key determinant of health equity.
- Efficient energy use and energy-efficient appliances are strongly linked to the reduction in the different levels of exposure of poorer households to indoor air pollution and particularly of children to burns. In addition, they provide savings for the energy sector. Improved efficiency can be initiated through government regulation and supported by the provision of incentives for the population.
- Environmental degradation and climate change are the adverse consequences of high fossil-fuel dependence. Given that the negative health impacts of environmental degradation are concentrated in poor and vulnerable households, it is critical for the health sector, in collaboration with the energy and environment sectors, to help reduce the negative environmental impacts of energy.

New role for health in working with energy: cross-cutting functions

The health equity imperative and the intersectoral actions described in this document provide specific examples of a new role for public health, which was outlined in the Adelaide Statement on Health in All Policies (WHO & Government of South Australia, 2010) and in the Rio Political Declaration on Social Determinants of Health. Governments can expect to reap better returns from health and energy policies if they improve intersectoral collaboration. This may involve ensuring more systematic engagement opportunities or the development of collaborative working arrangements where they do not yet exist. The health sector can act with regard to the following.

- Monitor trends and outcomes for populations using disaggregated data to identify the impact of energy policies on equity and health, and using this information to lend support to the energy sector's efforts to improve energy sustainability, and reduce energy and fuel poverty.
- Engage in relevant surveillance and monitoring, including examining energy trends, and issues like energy poverty, fuel poverty, energy efficiency, and their differential impacts on nutrition, housing, access to transport and related health determinants, and their ultimate impact on public health, across different population groups.
- Evaluate the efficacy, effectiveness, efficiency and equity of public health interventions, and their ability to adapt to energy trends and specifically to energy and fuel poverty.
- Support the energy sector in needs-based assessments for disadvantaged populations and specific groups with regard to their energy needs and anticipate the implications for lifestyle changes, food use and other health determinants.
- Support the energy sector in the design of mitigation measures taken in the case of population displacement and ecological disruptions.
- Scrutinize proposed solutions for potential unintended consequences, communicate these to all concerned and the public, and develop interventions to address them.
- Conduct research including on how to develop and refine responses to energy threats, improve adaptation, and identify the costs and benefits of different approaches.
- Study and model public health policies, programmes, delivery systems and the impact of policy decisions on health outputs associated with energy.
- Develop evidence-based guidelines, standards and recommendations on energy-related risk factors and safe-use practices, and disseminate guidance in a spirit of shared responsibility to both health and energy actors.

- Amplify the public health voice in energy policy debates, including climate change policy, transportation policy, local planning policy, trade policy, food and agricultural policies, housing policies and aid policy. Highlight the potential public health ramifications of inaction.
- Strengthen coalitions of professionals working in public health, environment, nutrition, chronic disease epidemiology, social and behavioural sciences, and other professionals to collaborate on policy development and advocacy.
- Improve the dissemination of information on the linkages between sustainable energy systems and health equity to key energy and health stakeholders. This could encourage the inclusion of sustainable energy practices in health policies and vice versa.
- Confront the public health impacts by convening bodies to grapple with equity concerns in energy policies and programmes.
- Ensure a competent public health workforce, including providing training in energy policy and other functions needed to address new realities.
- Mobilize regional and international partnerships including energy policy bodies to identify and address public health concerns.

There are many entry points for health stakeholders to work with energy stakeholders

Table 4 shows several practical examples of how the health sector can collaborate with the energy sector to support them in achieving their goals, while improving health and health equity.

Table 4. Summary of areas for intersectoral collaboration between health and energy sectors

ENERGY SECTOR ISSUE	AREAS OF COLLABORATION
Secure energy supply	• Establishing a reliable supply of energy is key to achieving national goals such as MDGs. Reliance on fossil fuels can be problematic due to price fluctuation, dependency and potential negative impacts on health. • The health sector can support energy stakeholders in promoting access to clean energy by implementing impact evaluations of new sources of energy on health. It can support the definition and adoption of outdoor pollution limits, collaborate in interventions to reduce exposure to pollutants, and support resettlement plans in energy projects to mitigate health impacts.
Universal energy access	• Globally, 1.3 billion people do not have access to electricity, while 2.7 billion cannot access clean cooking energies. This problem is concentrated in the poorest regions of the world, which limits development and endangers population health. • Interventions include electrification via grid extension and off-grid, decentralized systems when grids cannot be extended, efficient technologies, and differential pricing and subsidies for low-income households. Given the gender dimension of energy poverty, interventions should pay particular attention to women and girls through the adoption of regulations and through cooperation with civil society.
Energy efficiency and safety	• Improved efficiency decreases energy use, reduces energy demand, helping to reduce emissions and lowering health exposures. It frees funds for other investments. • The health sector can contribute through health impact assessments of energy efficiency interventions. Anticipating the benefits of these interventions can provide incentives to energy and health stakeholders to collaborate. The health sector can also lead by example adopting processes and programmes to improve energy efficiency in its operations.
Energy and sustainable development	• Fossil-fuel dependence is linked to increased environmental degradation, impacting human health through pollution, and crop, forest and fishery degradation, and global warming and noise pollution, among others. Some new energy production processes (e.g. fracking) have unknown health impacts that need further assessment. • The health sector can contribute to the design of sustainable energy production and use with impact assessments that quantify potential harms from energy sources. It can explore co-benefits with sectors like the environment and help governments to establish policy options, as well as strategies, safeguards and regulatory oversight. Examples include health strategies for housing design to reduce GHG emissions, initiatives for the reduction of emissions from livestock activities, and strategies for climate change mitigation and adaptation, among others.

REFERENCES

- Abbasi T, Abbasi SA (2010). Biomass energy and the environmental impacts associated with its production and utilization. *Renew. Sust. Energ. Rev.*14:919–937.
- Abbasi SA, Khan FI (2000). *Greenbelts for pollution control: concepts, design, applications*. New Delhi: Discovery Publishing House.
- Balmer M (2007). Energy poverty and cooking energy requirements: The forgotten issue in South African energy policy? *J. Energy South. Afr.*18:1–9 (<http://www.erc.uct.ac.za/jesa/volume18/18-3jesa-balmer.pdf>, accessed 1 August 2013).
- Banerjee A, Solomon BD (2003). Eco-labelling for energy efficiency and sustainability: a meta-evaluation of US programs. *Energ. Policy*,31:109–123.
- Barillo DJ et al. (1998). Preventable burns associated with the misuse of gasoline. *Burns*,24:439–443.
- Bartlett S (2008). Climate change and urban children: impacts and implications for adaptation in low- and middle-income countries. International Institute for Environment and Development (Human Settlements Discussion Paper Series – Climate Change and Cities – 2).
- Batistella M, Valladares GS (2009). Farming expansion and land degradation in Western Bahia, Brazil. *Biota Neotropica*,9:61–76.
- Bhattacharyya S (2012). Energy access programmes and sustainable development: A critical review and analysis. *Ener. Sustain. Dev.*16:260–271.
- Chai C et al. (2009). Nutrient characteristics in the Yangtze River Estuary and the adjacent East China Sea before and after impoundment of the Three Gorges Dam. *Sci. Total Environ.*407:4687–4695.
- Chari KB, Abbasi SA (2005). A Study on the aquatic and amphibious weeds of Oussudu Lake. *J. Hydrol.*28:89–98.
- Chaudhuri A (2003). Three Gorges Dam: fortune or folly? *MIT Undergraduate Res. J.*8:31–36.
- Clark H (2011). Sustainable energy for all: a critical element for the MDGs. In: *ClimateAction Programme* [website]. London: ClimateAction (http://www.climateactionprogramme.org/climate-case-studies/sustainable_energy_for_all_a_critical_element_for_the_mdgs, accessed 16 July 2013).
- Colborn T et al. (2011). Natural gas operations from a public health perspective. *Hum. Ecol. Risk Assess.*17:1039–1056.
- Confalonieri U et al. (2007). Chapter 8. Human Health. Climate change 2007: impacts, adaptation and vulnerability. In: Parry ML et al., editors. *Contribution of Working Group II to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. Cambridge, University Press:391–431.
- Dyni JR (2010). Oil shale. In: Clarke AW, Trinnaman JA, editors. *2010 Survey of energy resources*. London: World Energy Council:92–123 (http://www.worldenergy.org/documents/ser_2010_report.pdf, accessed 16 July 2013).
- Ekins-Daukes NJ (2012). Quantum well solar cells. In: Yogi Goswami D, editor. *Advances in solar energy. An annual review of research and development*, Volume 17. London: Earthscan Publications Ltd.:45–73.
- FAO (2011). *The state of food insecurity in the world: how does international price volatility affect domestic economies and food security?* Rome: Food and Agriculture Organization of the United Nations.
- FAO (2012). *State of the world fisheries and aquaculture 2012*. Rome: Food and Agriculture Organization of the United Nations (<http://www.fao.org/docrep/016/i2727e/i2727e.pdf>, accessed 1 August 2013).
- Fraser Basin Council (2012). Identifying health concerns relating to oil and gas development in northeastern BC. Human health risk assessment – phase 1 report. Report submitted to the British Columbia Ministry of Health, 30 March, 2012. Vancouver (BC) (<http://www.health.gov.bc.ca/library/publications/year/2012/Identifying-health-concerns-HHRA-Phase1-Report.pdf>, accessed 1 August 2013).
- Fridleifsson I (2001). Geothermal energy for the benefit of the people. *Renew. Sust. Energ. Rev.*5:299–312.
- Giles LV et al. (2011). From good intentions to proven interventions: effectiveness of actions to reduce the health impacts of air pollution. *Environ. Hth. Perspec.*119:29–36.
- Glassley WE (2010). *Geothermal energy: renewable energy and the environment*. Boca Raton (FL): CRC Press.
- Gomez LD, Steele-King CG, McQueen-Mason SJ (2008). Sustainable liquid biofuels from biomass; the writing's on the walls. *New Phytol.*178:473–485.
- Haines A et al. (2006). Climate change and human health: impacts, vulnerability, and mitigation. *Lancet*,367:2101–2109.
- Healy JD (2003). Excess winter mortality in Europe: a cross country analysis identifying key risk factors. *J. Epidemiol Commun. H.*57:784–789.

- Hill J et al. (2006). Environmental, economic, and energetic costs and benefits of biodiesel and ethanol biofuels. *PNAS*, 103:11206–11210.
- Holdren JP, Smith KR (2000). Chapter 3: Energy, the environment and health. In: Goldemberg J et al., editors. *World energy assessment: energy and the challenge of sustainability*. New York (NY): United Nations Development Programme:61–110.
- Hoogakker JT (2010). Natural gas. In: Clarke AW, Trinnaman JA, editors. *2010 Survey of energy resources*. London: World Energy Council: 151–201 (http://www.worldenergy.org/documents/ser_2010_report.pdf, accessed 16 July 2013).
- Hunt A (2011). Policy interventions to address health impacts associated with air pollution, unsafe water supply and sanitation, and hazardous chemicals. Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD Environment Working Papers, No. 35) (<http://dx.doi.org/10.1787/5kg9qx8dsx43-en>, accessed 16 July 2013).
- IARC (2012). Diesel engine exhaust carcinogenic. Lyon: International Agency for Research on Cancer (IARC) (Press Release No 21312/06/2012).
- IEA (2007). Chapter 20: focus on energy poverty. In: *World energy outlook 2007 special report*. Paris: International Energy Agency:573–587 (<http://www.worldenergyoutlook.org/media/weowebiste/energydevelopment/WEO2007Chapter20.pdf>, accessed 16 July 2013).
- IEA (2010). Energy poverty. How to make modern energy access universal? Special early excerpt of the World Energy Outlook 2010 for the UN General Assembly on the Millennium Development Goals. Paris: International Energy Agency:1–52.
- IEA (2011a). World energy outlook. In: International Energy Agency [website]. Paris: IAE (<http://www.worldenergyoutlook.org/resources/energydevelopment/accesstoelectricity/>, accessed 1 August 2013).
- IEA (2011b). World energy outlook. Paris, International Energy Agency.
- IEA (2012). World energy outlook 2012 – traditional use of biomass for cooking. Definitions and approaches. In: International Energy Agency [website]. Paris: IEA (https://www.google.ch/url?sa=t&rc=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CC4QFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.iea.org%2Fmedia%2Fweowebiste%2Fenergydevelopment%2F2012updates%2FWEO2012Biomassdatabase_WEB.xlsx&ei=TAHxUcZdhoXiBle4gZgG&usg=AFQjCNHDA_O48ygZsesOkvQgMgWrEtpUzg&sig2=qKvEzleOoXYfrCPlsj1Vxw&bvm=bv.49784469,d.bGE, accessed 11 July 2013).
- IFC (2012). From gap to opportunity: business models for scaling up energy access – in partnership with Austria. Washington (DC): International Finance Corporation.
- Jain G (2010). Alleviating energy poverty: Indian experience. New Delhi: The Energy and Resources Institute (TERI).
- Jannuzzi GDM, Goldemberg J (2012). Has the situation of the 'have-nots' improved? *Wiley Interdisc. Rev. Energ. Environ.* 1:41–50.
- Kerr RA (2010). Natural gas from shale bursts onto the scene. *Science*, 328:1624–1626.
- Keshwani DR, Cheng JJ (2009). Switchgrass for bioethanol and other value-added applications: a review. *Bioresource Technol.* 100:1515–1523.
- Kippelen B, Brédas J-L (2009). Organic photovoltaics. *Energ. Environ. Sci.* 2:251–261.
- Kotchoni SO, Gachomo EW (2008). Biofuel production: a promising alternative energy for environmental cleanup and fuelling through renewable resources. *Int. J. Biol. Sci.* 8:693–701.
- Kundzewicz ZW et al. (2008). The implications of projected climate change for freshwater resources and their management. *Hydrol. Sci. J.* 53:3–10.
- Lew DJ (2000). Alternatives to coal and candles: wind power in China. *Energ. Policy*, 28:271–286.
- Liddell C, Morris C (2010). Fuel poverty and human health: a review of recent evidence. *Energ. Policy*, 38:2987–2997.
- Marmot Review Team (2011). The health impacts of cold homes and fuel poverty. London: Friends of the Earth England.
- McDonald D (2008). Conclusion: alternative electricity paths for Southern Africa. In: McDonald D, editor. *Electric capitalism recolonising Africa on the power grid*. Cape Town: HSRC Press.
- McManus DP et al. (2010). Schistosomiasis in the People's Republic of China: the era of the Three Gorges Dam. *Am. Soc. Microbiol.* 23:442–466.
- McMichael AJ et al. (2007). Food, livestock production, energy, climate change, and health. *Lancet*, 370:1253–1263.
- Miles RW, Hynes KM, Forbes I (2005). Photovoltaic solar cells: an overview of state-of-the-art cell development and environmental issues. *Prog. Cryst. Growth CH.* 51:1–42.
- Modi V et al. (2006). Energy and the Millennium Development Goals. New York (NY): Energy Sector Management Assistance Programme, United Nations Development Programme UN Millennium Project and World Bank (http://www.unmillenniumproject.org/documents/MP_Energy_Low_Res.pdf, accessed 1 August 2013).

- Neff RA et al. (2011). Peak oil, food systems, and public health. *Am. J. Public Health*,101:1587–1597.
- OHCHR (2008). Basic principles and guidelines on development-based evictions and displacement (A/HRC/4/18). Geneva: Office of the United Nations High Commissioner for Human Rights.
- Passoff M (2012). Drilling deeper. Impacts of hydraulic fracturing and related grantmaking strategies: September 2012. Palo Alto (CA): Health and Environmental Funders Network. Hydrofracking Working Group (<http://www.hefn.org/resources/files/Drilling%20Deeper%20Sept%202012.pdf>, accessed 1 August 2013).
- Patil V, Tran KQ, Giselrod HR (2008). Towards sustainable production of biofuels from microalgae. *Int. J. Mol. Sci.*9:1188–1195.
- Peck MD et al. (2008). Burns and fires from non-electric domestic appliances in low- and middle-income countries. Part I. The scope of the problem. *Burns*,34:303–311.
- Pimentel D et al. (2004). Water resources: current and future issues. *BioScience*,54:909–918.
- Purohit P (2008). Small hydro power projects under clean development mechanism in India: a preliminary assessment. *Energ. Policy*,36:2000–2015.
- Rusco F (2012). Oil and gas. Information on shale resources, development, and environmental and public health risks. Washington (DC): U.S. Government Accountability Office (<http://www.gao.gov/assets/650/647791.pdf>, accessed 16 July 2013).
- Siddayao CM (1993). Energy investments and the environment. Washington (DC): World Bank.
- Stone R (2008). Three Gorges Dam: into the unknown. *Science*,321:628–632.
- Sun S-S (2012). Recent progress of organic photovoltaics. In: Goswami Y, editor. *Advances in solar energy. An annual review of research and development*, volume 17. Boulder (CO): American Solar Energy Society.
- UK Department of Communities and Local Government (2010). The code for sustainable homes: case studies, volume 2. London (https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/7786/1490945.pdf, accessed 1 August 2013).
- UN (2011). A vision statement by Ban Ki-moon, Secretary-General of the United Nations: sustainable energy for all. New York (NY): United Nations.
- UN (2012). Sustainable energy for all. New York (NY): United Nations (<http://www.sustainableenergyforall.org/>, accessed 17 July 2013).
- UN-Energy (2005). The energy challenge for achieving the Millennium Development Goals. New York (NY): UN-Energy Knowledge Network.
- UNDP (2011). Human development report 2011, sustainability and equity: a better future for all. New York (NY): United Nations Development Programme.
- UNDP, WHO (2009). The energy access situation in developing countries: a review focusing on the least-developed countries and sub-Saharan Africa. New York (NY), Geneva: United Nations Development Programme, World Health Organization.
- UNEP (2007). Global environment outlook GEO 4, environment for development. Nairobi: United Nations Environment Programme (http://www.unep.org/geo/geo4/report/GEO-4_Report_Full_en.pdf, accessed 1 August 2013).
- Venkataraman C et al. (2010). The Indian national initiative for advanced biomass cookstoves: the benefits of clean combustion. *Ener. Sustain. Dev.*14:63–72.
- WCD (2000). Dams and development, a new framework for decision-making: the report of the World Commission on Dams. London and Stirling (VA): Earthscan Publications Ltd.
- WEC (2008). Energy efficiency policies around the world: review and evaluation. London: World Energy Council.
- Weill MA et al. (No date). Erosion and land degradation in the Ceveiro Watershed. Rio de Janeiro? (<http://natres.psu.ac.th/Link/SoilCongress/bdd/symp31/1272-r.pdf>, accessed 16 July 2013).
- WHO (2006). Fuel for life: household energy and health. Geneva: World Health Organization.
- WHO (2008). Burden of disease associated with urban outdoor air pollution for 2008. In: WHO public health and environment [website]. Geneva: World Health Organization (http://www.who.int/phe/health_topics/outdoorair/databases/burden_disease/en/index.html, accessed 16 July 2013).
- WHO (2009a). World health statistics 2009. Geneva: World Health Organization.
- WHO (2009b). Gender, climate change and health. Geneva: World Health Organization.
- WHO (2011). Our planet, our health, our future: human health and the Rio Conventions: biological diversity, climate change and desertification. Geneva: World Health Organization.
- WHO-EURO (2007). Housing, energy and thermal comfort: a review of 10 countries within the WHO European Region. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe.

WHO, Government of South Australia (2010). Adelaide Statement on Health in All Policies. Adelaide: World Health Organization.

WHO, UNICEF (2008). World report on child injury prevention. Geneva: World Health Organization.

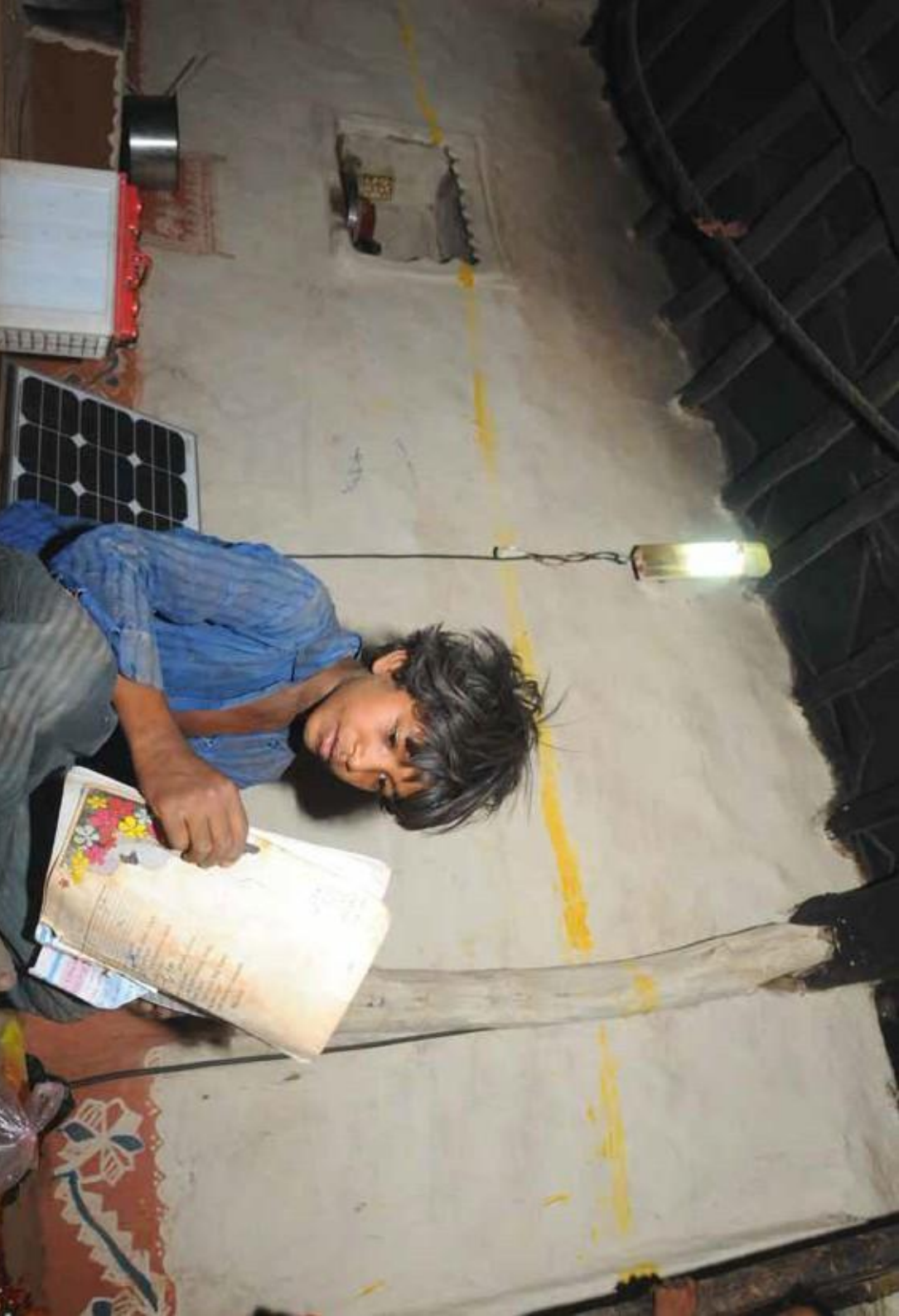
Wilkinson P et al. (2007). A global perspective on energy: health effects and injustices. *Lancet*, 370:965–978.

Yu G, Sun D, Zheng Y (2007). Health effects of exposure to natural arsenic in groundwater and coal in China: an overview of occurrence. *Environ. Health Persp.* 115:636–642.

Zeng H et al. (2011). Awareness and knowledge of schistosomiasis infection and prevention in the “Three Gorges Dam” reservoir area: a cross-sectional study on local residents and health personnel. *Acta Tropica*, 120:238–244.

Zock J-P et al. (2007). Prolonged respiratory symptoms in clean-up workers of the Prestige oil spill. *Am. J. Respir. Crit. Care Med.* 176:610–616. doi: 10.1164/rccm.200701-016OC.

NOTES



Department of Ethics and Social Determinants of Health
World Health Organization
20 Avenue Appia
CH-1211 Geneva 27

www.who.int/social_determinants/en/

ISBN 978-92-4-150619-9



9 789241 506199

Jeg henvender mig til Region Nordjylland vedrørende jeres kraftige markedsføring af af den 3. Limfjordsforbindelse. Jeg har igennem hele forløbet fulgt den løbende debat og oplever et kæmpe stort demokratisk problem.

Der var Danmarksrekort i borgerindsigelser i forbindelse med høringssvar for den 3. Limfjordsforbindelse i 2011. Der er lavet undersøgelse fra Jysk Analyse Institut, der med alt tydelig viser at borgerne foretrækker en et ekstra rør i øst.

Hvad er der sker?

- 1.Hvor er hensynet til den demokratiske røst?
- 2.Hvor er hensynet til naturen, de truede dyrearter bl.a. den lysbuget knortegås og strandtudsen ?
- 3.Hvad vil der ske, hvis der opstår en miljømæssig forurening af de to drikkevandsområder, som linjeføringen passerer?
- 4.Har I mandat til at gamble derom?
- 5.Aalborg har en fuldstændig enestående natur, som ligger i "baghaven". Naturen benyttes til alle mulige former for fysisk aktivitet. Ridning, cykelling, børneskov, fjorliv.... Naturens kæmpe tilbud er ubeskrivelig attraktiv for rigtig mange og det koster ikke noget.
- 6.Det at en by har en lille ø, 5 min fra centrum, gør Aalborg særlig og unik. Serr I ikke dens værdi som magnet?

Jeg er enig i, at en ekstra fjordforbindelse er fint, men jeg vil på det kraftigste bede Regionen ændre retorikken til at lyde således:

- *"Vi arbejder for en 3. Limfjordsforbindelse, men grundet nye oplysning, det gælder såvel trafiktale beregninger, naturopdateringer, borgerindsigelser... ønsker vi at få undersøgt muligheder for at placere den i øst. Ingen kan leve med at et så dyrt voldsomt projekt gennemføres, når det er truffet på et ikke fyldestgørende og fejlagtigt grundlag."*

Et ekstra rør i øst, kan langtidssikre Region Nordjylland, idet man så med intelligent trafikstyring kan omdirigere trafikken og undgå kø. Uden denne mulighed vil Aalborg altid skulle leve med trafikpropper ved vejarbejde og uheld i tunellen.

Vælges øst vil også naturen og borgernes tydelige stemme blive hørt.

Med venlig hilsen

Annie Kromann, Nørholmsvej 126, 9000 Aalborg, Tlf. 25 59 69 43 Mail. anniekromann@hotmail.com

Hvem er den moderne nordjyde?

Øvrige bemærkninger d.26/6/15

Hørringssvar til Regional Vækst og Udviklingsstrategi 2015---2018

Afsender:

Helene Mathew fra kommunikationsbureauet By Mathew deltog i den offentlige høring om Regional Vækst- og Udviklingsstrategi 2015---2018 den 1. juni i Hjørring, og vi har i virksomheden gennemgået strategien og er meget begejstret for "Mulighedernes Nordjylland"

Vi mener i imidlertid, at strategien mangler nogle væsentlige indsatsområder/aktionspunkter for at få den optimale effekt:

1. Kommunikationsstrategi

Nordjylland rummer allerede mange værdier og REVUS vil være med til at gøre Nordjylland mere tiltrækkende. Dog ser vi et problem, hvis de mange fordele og gevinster man får ved at tage til Nordjylland ikke kommunikeres ud eksternt. Altså mener vi, at REVUS kan være med til at fastholde borgere --- men der er ikke taget hensyn til hvordan tiltrækker vi borgere i strategien? Et eksternt fokus vil være med til at brande og adskille Nordjylland fra andre regioner og byer. Hvis ikke der tilføjes en klar kommunikationsstrategi til REVUS, vil denne forhøjede værdi forblive en velbevaret hemmelighed. Det vil sige, at de mange investeringer, der gøres ikke vil give det optimale afkast I forhold til turisme, iværksætteri, erhvervsliv, kvalificeret arbejdskraft, bosætning og generel vækst.

2. Unikhed

Smuk natur, spændende kulturliv, iværksætteri og erhverv, flotte bygningsmonumenter, skønne naturstier og velfungerende infrastruktur er alle gode og vigtige værdier for en region, der vil vækst og udvikling. Det er dog "kun" fundamentet, som skal være i orden for at være konkurrencedygtige overfor andre regioner i Danmark og i udlandet. Det er ikke med til at kendetegne det unikke og ekstraordinære ved Nordjylland og vi mister dermed en potentiel mulighed for at tiltrække både borgere, erhverv og turister. Ved at fremhæve den kvalitet og sjæl der allerede er i Nordjylland, skaber vi et stærk og genkendeligt brand. Derfor er det vigtigt, at undersøge hvad der gør Nordjylland unikt. Hvad er grunden til, at man skal vælge Nordjylland frem for andre regioner med lignende grundlæggende værdier?

3. Fokus på det hele menneske

Der skal nogle unikke værdier til for at fastholde og tiltrække borgere. Det er ikke nok at tænke i enkeltpersoner, når det handler om at tiltrække arbejdskraft. Man skal ikke kun have et job, der sætter brød på bordet, det er også vigtigt, der er et tilbud, der nærer sjælen og familien. Derfor skal tænkes i hele familier, alle aldersgrupper og aktiviteter både job, skole og fritid. Der skal være en grund til at komme eller blive for alle målgrupper, og her spiller kultur en væsentlig rolle.

Kan jeg se mig selv I Nordjylland? Hvis jeg f.eks. er akademiker – hvad skal jeg lave efter kl. 16? Er der et netværk for mig?

Hvordan er kulturen i Nordjylland? Hvem er nordjyderne? Hvad er man god til I Nordjylland?

F.eks. bliver nordjyder ofte sammenlignet med de vindblæste træer --- nordjyder er kendt for at være udholdende, viljestærke, innovative, humoristiske, troværdige og hårdtarbejdende. Her er du ikke et

nummer i køen, men der er plads til bevægelse og rum til at skabe. Der er kort fra ord til handling, og folk gør, hvad de siger. Der er mange ildsjæle, der holder sammen i de små samfund og skaber frivillige initiativer, der spredes til resten af Danmark som f.eks. Venligboerne. Denne kultur og mentalitet er blandt de største værdier og attraktive egenskaber ved Nordjylland, og derfor er det vigtigt, at denne side også bliver kommunikeret ud.

4. Borgerinddragelse

Strategien kommer oppefra, og borgerne er ikke tænkt ind i udførelsen. Dette skaber afstand imellem regionen og borgerne samt gør dem passive. Passiviteten kan danne base for uvidenhed, utilfredshed og manglende engagement.

Vi mener, at der ligger en stor værdi i at inddrage borgerne --- ikke bare i strategiprocessen, men som en vigtig indsats i udførelsen af strategien. Ved at udfordre den enkelte borger til at tage ansvar for udviklingen i nærområdet udfordrer vi janteloven og formidler værdien om at tale op. Når borgere inddrages, skabes der ejerskab, og borgere vil fungere som strategisk kommunikationskanal for visionen og værdierne. WOM (word of mouth) er det stærkeste og mest effektive kommunikationsredskab og for øvrigt er det ganske gratis. Borgerne bliver altså ambassadører for regionen, hvilket er med til at styrke brandet.

Om By Mathew

Andreas og Helene Mathew er født og opvokset i Hjørring og er flyttet tilbage efter opstart af virksomhed i København og udlandsstudier i Sydney Australien. Grunden til tilbageflytningen er netop, at vi ser mange muligheder i Hjørring og Nordjylland.

Vi er både privat og professionelt meget optaget af vækst og udvikling i Nordjylland samt samfundsmæssige udfordringer som bosætning, erhvervsuddannelser, integration osv.

I By Mathew arbejder vi med Mærkbar Kommunikation. Det vil sige at løfte kommunikationen, så den bliver vedhørende, relevant og interagerende, hvilket skaber resultater for kunden, modtageren og budlinjen. Vi har bl.a. arbejdet med Hjørring LIVE studiestartsevent hvor vi præsenterer Hjørring og de mange muligheder her for over 4000 unge i Hjørring Kommune.

Mærkbar kommunikation

*"Du hører, du glemmer; du ser, du husker; du **mærker**, og du gør."* (frit fortolket kinesisk ordsprog)

Mærkbar kommunikation handler om at formidle værdibaserede budskaber effektivt.

Vi finder en vej igennem "markedsføringsstøjen" og skaber et forhold til modtageren ved hjælp af kognitive, kreative og teknologiske virkemidler.

Hvorfor mærkbar kommunikation?

- Med mærkbar kommunikation bliver dit budskab ikke bare noget, man lægger mærke til, men noget, man kan tage og mærke på
- Budskabet bliver virkeliggjort og skaber nysgerrighed, involvering og motivation hos modtageren
- Modtageren får ny viden og en positiv holdnings--- og adfærdssændring
- Afsenderen vil uden tvivl kunne mærke en positiv effekt.

Kontaktinfo

Andreas Mathew

Kreativ direktør

Tlf.: 23 25 3769

Mail: andreas@bymathew.dk

Vester Hassing, den 25. juni 2015

Region Nordjylland

Høringssvar til Mulighedernes Nordjylland Regional Vækst- og Udviklingsstrategi 2015 – 2018

Danmarks Naturfredningsforenings Samråd i Nordjylland har med interesse drøftet det fremlagte forslag til strategi, og ønsker at fremsætte kommentarer og indsigelser.

Den beskrevne vision hviler på tre indsatsområder og nogle bærende principper. Disse ting er vi meget enige i. Princippet om bæredygtig vækst lægger vi i DN også meget vægt på. Det er forudsætningen for, at vi kan levere den uerstattelige natur og et bedre miljø tilbage til de næste generationer. DN i Nordjylland ønsker, at den vækst, der skal skabes i Regionen bygger på dette princip.

Indsatsområde: Et sammenhængende Nordjylland.

I dette afsnit er beskrevet en række initiativer, som vi lige vil give en kommentar. Vi mener, det er vigtigt af hensyn til klimaet, at få omstillet den kollektive trafik til vedvarende brændsler. I Regionen findes allerede mange erfaringer og stor viden omkring satsning på CO² reduktion og energirenovering i et fint samarbejde mellem kommuner, uddannelsesorganisationer og erhvervsliv. Den digitale satsning kan være med til at binde Regionen bedre sammen og gøre det muligt for videns- og produktionsarbejdspladser at fungere i hele Regionen.

Men der er beskrevet nogle prioriterede initiativer, som vi mener går imod et bæredygtigt samfund, der bygger på en omstilling til vedvarende energi og passe på naturværdierne.

Ved Øønsket om forbedringer af vejforbindelser fra Thyer det vigtigt den places, så der ikke sker yderligere fragmentering af natur og landskab. Det gøres bedst ved at udvide bestående veje flest mulige steder.

Af samme grund ønsker DN ikke, at Regionen støtter op om en Jyllandskorridor. Den vil uanset placering fragmentere landskaber og ødelægge masser af natur i hele Jylland. Danmark er i forvejen fyldt med utroligt mange motorveje i forhold til landets størrelse.

Når der skal ske kapacitetsforøgelse over Limfjorden ved Aalborg, ønsker DN en udvidelse af den bestående A45 øst om Aalborg. Vi mener, at Regionen skal arbejde for udvidelse af tunnellen, både af hensyn til den lokaletrafik, der her tit skaber problemer med den regionale trafik, fordi der med de nuværende vejbaneforhold og de mange til- og afkørsler sker masser af vejbanekrydsninger lige før og i tunnellen. Den sidste VVM viste løsninger til trafikforbedringer her. I høringsfasen af denne plan, kom der flere ændringsforslag, som kunne medvirke til at forbedre trafikafviklingen og øge kapaciteten. Til trods for det beskriver Udviklingsstrategien en vestlig forbindelse over Egholm, der netop vil

fragmentere landskabet og naturen hele vejen fra Dall over Egholm til Vestbjerg og skabe en ny støjkorridor vest om Aalborg. DN mener strategien hviler på en forældet VVM. Der er kommet nye trafiktal og andre oplysninger og forslag, der ikke tages hensyn til ved fastlæggelse af Regionens Strategi om en Egholm forbindelse.

Indsatsområde: Et attraktivt Nordjylland.

DN er enige med Regionen i, at der skal lægges vægt på de stedbundne værdier. Vi skal passe på den nordjyske natur og kultur, når vi f.eks. skal udvikle turismen. Regionen skal medvirke til at sikre, at kysterne ikke plastres til med nye turismeanlæg, som man kender det i andre lande. Den frie offentlige adgang til og langs vore kyster er et unikt folkeligt gode, som også turisterne i vor region sætter pris på og i høj grad kommer for at nyde. Det viser flere undersøgelser.

De beskrevne initiativer i dette afsnit, mener vi i DN viser vej til en bæredygtig grøn satsning til gavn for klimaet og med store udviklingspotentialer for arbejdspladser. Regionens strategi skal også være at sætte retningen for kommunernes samarbejde om bæredygtighed, energibesparelse, sikring af grundvand, økologisk forbrug og produktion. Kommunerne skal arbejde sammen og ikke konkurrere om bosætning, erhvervslokalisering m.v. Ellers vil konkurrencen let blive til skade for en bæredygtig satsning med ødelæggelse af naturområder til følge og uden focus på de stedbundne værdier i Regionen.

DN mangler en miljøvurdering af Vækst- og Udviklingsstrategien. Strategien er lovbetemt og der peges på konkrete projekter som f.eks. en konkret placering af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm. Herved er strategien med til at fastsætte rammerne for fremtidige anlægstilladelser.

Høringssvar fra Danmarks Vækstråd om Region Nordjyllands vækst- og udviklingsstrategi.

Danmarks Vækstråd har modtaget Vækstforum Nordjylland og Region Nordjyllands udkast til den regionale vækst- og udviklingsstrategi i høring.

Danmarks Vækstråd finder, at strategien sætter retningen for en ambitiøs og fokuseret indsats for udvikling af Region Nordjylland i de kommende fire år.

Rådet har tidligere fremsendt høringssvar om udkast til de erhvervs- og vækstrettede dele af strategien til Vækstforum Nordjylland. Efterfølgende har vækstforum fremsendt redegørelse for, hvilke af rådets anbefalinger til de erhvervs- og vækstrettede dele af den regionale vækst- og udviklingsstrategi, som vækstforum har valgt ikke at følge.

Denne redegørelse viser, at ud af de 12 direkte anbefalinger afgivet af Danmarks Vækstråd har Vækstforum valgt ikke at følge to anbefalinger:

1. At det genovervejes, hvorvidt der skal ske en større fokusering, fx ved færre udvalgte erhvervsklynger.
2. At der ikke på forhånd tages stilling til, hvilke aktører der skal varetage specifikke indsatser.

Endvidere er tre anbefalinger ikke fulgt i strategien, men vil alligevel blive adresseret, herunder fx i vækstforums kommende handlingsplan.

3. At der opereres med 2018-mål frem for 2020-mål for at kunne måle på målopfyldelse ved strategiens udløb i 2018.
4. At uddannelsesmålet udspecificeres.
5. At beskæftigelseseffekten fremgår som et tildelingskriterie.

Samlet set kan Danmarks Vækstråd således bakke op om den fremlagte strategi.

Med venlig hilsen

Lars Nørby Johansen
Formand

SEKRETARIATET FOR DANMARKS VÆKSTRÅD

Slotsholmsgade 10-12
1216 København K

Tlf. 33 92 33 50

Fax 33 12 37 78

kontakt@danmarksvaekstraad.dk
www.danmarksvaekstraad.dk

Region Nordjylland - Mulighedernes Nordjylland

Regional Vækst- og Udviklingsstrategi 2015-2018

Høringssvar til vækstplanen:

Klokkerholm, den 23. juni 2015

Jeg har læst vækstplanen, og generelt synes jeg, at der er udført et godt stykke arbejde. **Men...**
Der mangler en forudsætning for at denne målsætning kan blive relevant. Læs derfor venligst følgende:

Det grønne Nordjylland: Naturen og landskabet danner et godt grundlag for oplevelser og rekreation. Dette er fuldstændig korrekt, og samtidig giver det grønne Nordjylland gode muligheder for jordbrug, fødevareproduktion og brug af grøn teknologi.

Men forudsætningen må være, at der ikke bores efter skifergas i Nordjylland. Hvis dette bliver tilfældet, taler vi om minimum 6.000 boreårne spredt ud over landskabet. Disse rager 45 meter op i luften, støjer i op til en km afstand døgnet rundt. Desuden kræves der lys døgnet rundt – tilsvarende som på en fodboldbane en vinteraften.

Rekreation i et fredfyldt grønt område vil derfor ikke kunne lade sig gøre.

Bæredygtig Jordbrug og Fødevareproduktion vil blive særdeles vanskelig, da jordbrug kræver vanding på de tørre sommerdage. Vand vil blive en mangelvare. Boreprocessen vil anvende hvad der er tilstede af grundvand, og der bliver mangel på rent drikkevand til befolkningen. Vandstanden i søer og moser vil falde, samtidig med at grundvandsspejlet bliver sænket dramatisk. Ud over dette store træk på vandressourcerne, kan vandløb tørre ud. Dette vil gå ud over dyre- og plantelivet, da mange dyr og planter er afhængige af rent vand. Erfaringer fra USA har vist, at mange malkekøer ikke kan tåle miljøet nær borestederne – bliver syge og taber hårene.

Til orientering, vil hver boring kræve: 16 – 18 millioner liter vand. (Årsforbrug svarende til lille by med 300 personer)

De landmænd som ejer jord i nærheden af borestederne vil være stavnsbundne til deres gårde for fremtiden. Så hvem kan man få til at investere i noget som aldrig kan sælges igen?

Der er en kæmpe risiko for forurening af drikkevandsforsyningen grundet de mange tons kemikalier som skal pumpes ned i undergrunden. Den store mængde spildevand der bliver tale om, kræver også ekstra anvendelse af drikkevand, idet der for de mest miljøskadelige stoffer skal stærke fortyndinger til, før de betragtes som ufarlige, og før (renset spildevand) ledes ud i åer og bække. (Behøver jeg at sige, at de miljøskadelige stoffer fortsat er til stede, fordi de er blevet tyndet op – de er jo ikke forsvundet op i den blå luft). Til orientering vil hver boring kræve: 50 – 75 tons kemikalier

Der vil følge en kæmperisiko for, at fødevarer produceret i et skifergasområde ikke vil være ønskeligt på spisesedlen fremover. Så landbruget vil gå hårde tider i møde hvis eksport bliver forbudt.

Ganske kort om fracking (som ikke kan sammenlignes med boring efter naturgas i Nordsøen): Vandsøjlen på 4 km giver et tryk på 400 atmosfære. Dette øges til det dobbelte når der skal fractureres. Når vand og kemikalier og sand pumpes ud i de 120 grader varme omgivelser, 4 km nede, nærmest eksploderer skiferlaget. Sandkorn fra blandingen kiler sig fast i sprækker og revner og hindrer dem i at lukke til igen.

Hovedparten af et utilsigtet metangasudslip finder sted når fractureringsvæsken kommer tilbage, medbringende den ønskede skifergas, der er frigjort ved sprængningen. Der er ved dette tilbageløb en stor

risiko for et blow-out, hvis man mister kontrollen over processen. Desuden vil den fractureringsvæske (som skal op til overfladen for at give plads til skifergassen, og som indeholder en mængde giftige og miljøskadelige stoffer), have en temperatur nær 120 grader. Når trykket ved overfladen aftager, dannes der en mængde giftig damp. Desuden medbringes en mængde radioaktivt slam og tungmetaller.

Trods det enorme tryk og de 120 graders varme lever visse mikroorganismer i bedste velgående. De udvikler giftig svovlbrinte, som danner syre. Denne syre angriber stålrør og beton og nedbryder disse. Så eventuelle foringer nedbrydes meget hurtigt. Der skønnes, at efter 10 år er foringer kraftigt nedbrudte og utætte. Så ud over at giftige, og radioaktive dampe og stoffer trænger op til grundvandet igennem den mange nye sprækker i undergrunden, så vil selvsamme dampe og radioaktive stoffer trænge ud i grundvandet igennem de "såkaldte" foringer.

Derfor er mit forslag, hvis Jeres udmærkede Regionale Vækst- og Udviklingsstrategi 2015-2018 skal kunne føres ud i livet, at.

Region Nordjylland må sende en kraftig opfordring til regeringen om, at standse boring efter skifergas. Ellers vil denne landsdel simpelthen ikke kunne overleve.

Med venlig hilsen

Erik Ramberg Steen
Anemonevej 1
Klokkeholm
9320 Hjøllerup

Turisme og oplevelse.

Egholms Venner gør indsigelse mod REVUS, pga. forslaget om at fremme etableringen af en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen.

Egholms Venner foreslår at Regionsrådet, af hensyn til folks mulighed for en unik oplevelse, og for fremme af den Nordjyske turisme, arbejder for en anden forbindelse end Egholm linjen i fremtiden.

Egholm, har en helt unik beliggenhed, kun ca. 500 fra Aalborg. Ja faktisk er Egholm en del af Aalborg City, da øen har post nr. 9000 som resten af midtbyen. Det er også helt unikt.

Egholm besøges hvert år af mange tusinde turister. De fleste endags- besøgende, som bare er ovre og nyde freden og roen, mens der også er mange, som besøger restaurant Kronborg, øens købmand, overnatter på den gamle skole, eller er til fest eller på kursus, på Egholm Vestergård. At spilere sådan et helt unikt åndehul vil givet vis, i de fleste nordjyders bevidsthed, være en forbrydelse, og frarøve fastlandets fortravlede befolkning et unikt og nødvendigt åndehul.

En ny tilflytter har sagt det meget præcist: Før hun flyttede til Egholm var transport som noget der skulle overstås. Nu er det blevet til en fed oplevelse!

For mange af Egholms besøgende, både børn og voksne er sejlturen en væsentlig del af oplevelsen.

De fleste får næsten aldrig en sejltur, selv om der går en "fjord" tværs i gennem hele Nordjylland, men ved Egholm får man både en sejltur og en naturoplevelse på samme tid, og til samme pris.

En larmende motorvej over et farvand som Nørredybet vil være en katastrofe for mange roere og fritidssejlere, og larmen fra en motorvej hen over Egholm vil også larme og derved ødelægge oplevelsen for sejlene i Sønderdybet.

Den visuelle oplevelse af Egholm værdsættes af rigtig mange som har øen, som deres udsigt.. En motorvej, med lys og larm, som kan ses og høres langt væk, vil blive rigtig trøls oplevelse for mange.

De besøgende på Egholm deltager ofte i de mange ture som Naturvejlederne eller lokale arrangerer, og Skoletjenestens aktiviteter på øen har en stor værdi for mange skolebørn, som får lejlighed til, under kyndig vejledning, at udforske fjordens mane dyr og planter. Både Skoletjenestens arbejde og Naturvejledernes ture, er en stor oplevelse for rigtig mange skatteborgere og deres børn.

Egholms Venner er ikke i tvivl om at det vil være et tab for turismen at ødelægge Egholm med en larmende motorvej. Egholms venner er ikke i tvivl om, at den oplevelse, som mange får når de besøger en ø vil blive spoleret hvis Egholm laves til en bropille, og være et stort tab for kommende generationer.

En lille bog, som hedder: **Øen henne om hjørnet!** Skrevet af Svend Løcke, handler om en tur til Egholm, og vidste man ikke at den foregik i 1951, kunne man tro den var skrevet i år. Den burde beslutningstagerne egentlig tage sig tid til at læse.. (den kan lånes på biblioteket).

Indsigelse Grøn Region (Natur og miljø).

Egholms venner gør indsigelse mod REVUS, som har prioriteret en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm højt. Begrundelserne er bl.a. at alt for mange **værdifulde naturområder** vil blive ødelagt af Egholm-motorvejen. Det drejer sig ikke kun om Egholm men også de rekreative områder Lindholm Fjordpark, Hasseris Enge, Strandengene bag Mølholm-søerne, området ved Vandskisøen i Voerbjerg og den sydlige del af Østerå-dalen.

Det er en kendt sag at let adgang til flotte, enestående og fredfyldte naturområder er en vigtig faktor når det drejer sig om at **tiltrække kvalificeret arbejdskraft** til regionens hovedby. At folk ønsker at bo nær flotte naturområder, afspejler sig bl.a. i huspriserne. Det er også kendt at der er helbreds konsekvenser ved at bo tæt på trafikerede veje. Egholm kan virke som et fristed for støjplagede borgere, men laver man også her en larmende motorvej er endnu et bynært åndehul spoleret. Aalborgs åbne naturområder mod vest er et aktiv især når det gælder konkurrencen med København, der med rette kan kaldes klaustrofobisk.

På Egholm går motorvejen tværs igennem leveområdet for Lysbugede knortegæs, der som bekendt er Danmarks ansvarsart nr. 1. hvilket i realiteten betyder, at det er den fugl, som Danmark har det største ansvar for at beskytte. I VVM redegørelsen fra 2011 er det nævnt, at Lysbugede knortegås har en bevaringsstatus, som hedder: akut truet men stigende i antal, men de nyeste undersøgelser konkluderer at det er helt forkert. De er akut truet men deres antal er faldende. Man mener at der nu kun er ca. 6500 individer tilbage. Ornitologer har da også i flere advarer om, at fuglen er alvorligt truet, bl.a. fordi de trænges væk fra deres ynglepladser på Svalbard, af større gåsearter, og på det seneste også af Isbjørne, som trænger sig ind på ynglepladserne og plyndrer rederne. Derfor kommer der for få ungfugle på vingerne til at bestanden på sigt kan sikre sin bestånd, og derfor er det **særdeles vigtigt**, at Danmark, som jo ofte huser hele verdensbestanden i vinter halvåret, gør en ekstra indsats for at tilgodese fuglene de ca. 9 mdr. af året hvor de er her... At etablere en motorvej, eller andet teknisk anlæg, gennem et af deres vigtigste raste og fouragerings-områder er en grov overtrædelse af et EU-direktiv, hvilket hverken Region, Kommuner, eller Folketing har bemyndigelse til. I stedet bør regionen gå aktivt ind i bestræbelserne på at frede de områder, som er vigtigst for gæssene. Der er foto og video- dokumenteret stor forekomst af Lysbugede knortegæs på og omkring Egholm gennem de sidste 10 – 15 år, og forekomsten ved Egholm er stigende, da der her, som et af de få steder i fjorden, er tiltagende forekomst af Ålegræs. Både antal, bevaringsstatus, og geografisk udbredelse er forældet i VVM redegørelsen, og har derfor givet politikerne et forkert grundlag for at træffe en lovlig beslutning.

Egholm er hjemsted for flere bilag 4 arter, som f.eks. Spidssnudet frø, Løgfrø, Odder, diverse Flagermus, Og ikke mindst Strandtudser. En tidligere optælling, foretaget i forbindelse med VVM arbejdet i 2006, viser forekomst af Strandtudser flere steder på Egholm, dog mest på vestsiden af linjeføringen for motorvejen. Egholms venner har tidligere påpeget af disse undersøgelser, og de afværgeforanstaltninger, som var foreslået, er ganske utilstrækkelige. Derfor har vi haft folk ude og registrere Strandtudser, og der er nu dokumenteret langt flere Strandtudser end hvad Vejdirektoratet tidligere har fundet. Der er fundet Strandtudser flere steder på østsiden af linjeføringen, og i meget betydeligt antal. Fundene er fuldt dokumenteret, og registreret med GPS, og bliver senere optaget på miljøportalen.

På Nørholms vej i Mølholm blev der ikke fundet Strandtudser i 2011, men beboerne på stedet har i mange år hørt kvækkende tudser uden dog at vide hvilken art det var. Det har senere vist sig, at netop der hvor der er planlagt et stort udfletningsanlæg findes en meget stor og betydende bestand af Strandtudser. At Vejdirektoratet overså den da de lavede undersøgelser viser bare at de ikke gjorde deres arbejde godt nok.. Der er derfor ingen tvivl om at Vejdirektoratets oplysninger om forekomst af Strandtudser i linjeføringen, i VVM redegørelsen 2011 er forkerte, og har givet politikernerne et helt forkert grundlag at træffe en lovlig beslutning på. beslutninger på. frakørslen ved Nørholmsvej er placeret oven på et sted, hvor der lever mange strandtudser. Begge disse dyr er **udryddelsestruede** og regnes for særligt prioriterede.

<http://www2.dmu.dk/Pub/FR635.pdf>

- Egholm-motorvejen vil på Hasseris Enge vil gå gennem vigtige indvindingsområder for **drikkevand** i Aalborg. Det er så følsomt, at beboerne har forbud mod at tisse i haven. Alle ved, hvordan snedriver bliver sorte langs store veje. Denne forurening vil nå grundvandet. Og hvad vil der ske, hvis en tankbil vælter? I Lindholm går linjeføringen også gennem eller meget tæt på et drikkevandsområde.
- På Hasseris Enge vil Egholm-motorvejen desuden blive placeret i et område, som kun ligger 1,5 meter over havets overflade, og som derfor er uegnet til **byudvikling**. Heller ikke visionen om, at en vestlig motorvej skal kunne fungere som ringvej for Aalborg, holder ved nærmere eftersyn, fordi omvejene f.eks. fra Nørresundby til Aalborg er alt for store via Egholm og Nørholmsvej.

Vandgennemstrømningen i Nørredyb, vil efter Egholms venners opfattelse blive negativt påvirket, af de mange bropiller, som er vist i Vejdirektoratets materiale. En ophobning af f.eks. driv.is, vil nemt blokere det smalle dyb, og kan få fatale konsekvenser i form af oversvømmelser. Vejdirektoratet er blevet foreholdt dette problem, og har ikke kunnet svare på fornuftig og rimelig måde. Kan Regionen?

- Da Hasseris Enge ligger meget lavt, vil motorvejen her blive placeret på en vold, der vil forstærke **støjvirkningen ind over Hasseris**. Desuden skaber den fremherskende vestenvind en ekstra effekt, der formentlig ikke er taget hensyn til i VVM-rapporten (jfr. kortet side 79). Hvis ikke regionens hovedby har attraktive boligområder, vil det skade regionen som helhed.

Egholms Venner påpeger, at det os bekendt er sådan at REVUS ikke er miljøvurderet i henhold til 'Lov om miljøvurdering af planer og programmer.. Vi ved godt, at strategier er normalt ikke omfattet af miljøvurderingsloven, men den her strategi peger på et konkret projekt og er dermed med til at fastsætte rammerne for fremtidige anlægstilladelser, og derfor mener vi at REVUS er omfattet af loven alligevel. (Vi er dog ikke sikre i vores sag, men det bør Regionen vel så se at få undersøgt, og i givet fald modbevise).

Egholms Venner foreslår at Regionsrådet arbejder for en anden forbindelse end Egholm linjen i fremtiden.

Region Nordjylland

Sendes via mail: region@rn.dk

Tel.: +45 98 45 50 00
post@frederikshavn.dk
www.frederikshavn.dk
CVR-nr. 29189498

25. juni 2015

Forslag til Regional Vækst- og Udviklingsstrategi 2015-2018 (REVUS)

Frederikshavn Byråd har drøftet Forslag til Regional Vækst- og udviklingsstrategi 2015-2018 (REVUS) på byrådets møde den 24. juni 2015.

Byrådet finder strategien inspirerende og kvalificeret og ser indsatsområderne som velvalgte og relevante i forhold til den fremtidige udvikling af Nordjylland.

Frederikshavn Kommune vurderer, at strategien generelt stemmer godt overens med de fokusområder, der indgår i forslaget til Frederikshavn Kommunes "Udviklingsstrategi 2015, Muligheder for Vækst, Muligheder for Mennesker", som byrådet netop har vedtaget.

Strategien er således også et godt afsæt for et fortsat godt samarbejde om den fremtidige udvikling af Nordjylland og dermed også Frederikshavn kommune.

Frederikshavn Byråd har konkret følgende bemærkninger til den regionale vækst- og udviklingsstrategi:

Nordjylland idag

Den indledende korte statusredegørelse for den igangværende udvikling i Nordjylland sætter en fin ramme for de efterfølgende indsatsområder. Da byerne får større og større betydning for udvikling og vækst bør billedet af Nordjyllands karakteristika fornyes og nuanceres, så det også afspejler byernes betydning og potentialer.

Vision for Nordjyllands vækst og udvikling

Den beskrevne vision er et stærkt og ambitiøs fremtidsperspektiv for udviklingen i Nordjylland. De tre indsatsområder og de bærende principper stemmer fint overens med de emner og fokusområder, der også er stor opmærksomhed på i Frederikshavn kommune.

Et sammenhængende Nordjylland

Indsatsområdet "Et sammenhængende Nordjylland" bør udbygges med fokus på og mål for sikring af generel sammenhæng på flest

Borgmester
Birgit S. Hansen

Sagsnummer: 15/16961
Dok.nr. 92854/15
Direkte telefon.: 98455001
E-mail: Borgmester@frederikshavn.dk

mulige områder. Bredden i initiativerne, der nævnes til understøttelse af indsatsområderne bør overvejes, så indsatsen ikke bliver for smal.

Side2/3

Byrådet lægger desuden særlig vægt på, at udmeldingen om den digitale infrastrukturens betydning forstærkes. Det bør tilføjes i strategien, at der skal sikres digital infrastruktur i alle områder gennem etablering af "forsyningspligt" både for internet- og mobildækning. Vel at mærke en dækning af så høj styrke og kvalitet, at det også dækker virksomheders behov.

Et Nordjylland i vækst

De fokusområder, der fremgår under indsatsområdet "Et Nordjylland i vækst", falder fint i tråd med byrådets opfattelse af aktuelle og fremtidige udfordringer men også med igangværende tiltag til håndtering af udfordringerne. Det drejer sig bl.a. om udvikling af klyngeorganisationer, øget behov for kvalificeret arbejdskraft samt ønsket om at udvikle flere vækstiværksættere og – virksomheder.

I forhold til at tiltrække kvalificeret arbejdskraft i fremtiden er det vigtigt at være opmærksom på behovet og muligheden for at fastholde en decentral struktur indenfor erhvervsskolerne. Gerne en struktur, der understøtter en specialisering af erhvervsuddannelserne, så de matcher områdets erhvervsstruktur. Dette vil give de unge mulighed for lokalt at tage en uddannelse, der er relevant i forhold til de fremtidige jobmuligheder i området.

Et attraktivt Nordjylland

De stedbundne natur- og kulturkvaliteter, som nævnes i strategien, har stor betydning for udvikling af bl.a. turismen i Frederikshavn Kommune. Med helårsbyer som Skagen, Frederikshavn og Sæby som væsentlige turistmagneter rummer turismen et stort potentiale for vækst inden for helårsturisme. Et potentiale, som dog forudsætter tilstrækkelig og kvalificeret arbejdskraft for at kunne realiseres, hvilket er en særlig udfordring.

Det er derfor vigtigt, at Region Nordjylland fortsat bidrager til håndtering af denne udfordring og vil understøtte kommunens og turisterhvervets igangværende indsats på området.

Indsatsområdet "Et attraktivt Nordjylland" omhandler desuden behovet for et rent miljø og mulighederne for at skabe yderligere vækst inden for energiområdet.

Det kan undre, at emnet energi ikke i stedet indgår tydeligere i "Et Nordjylland i Vækst", da det efter byrådets opfattelse bidrager mere til viden, innovation og økonomisk og beskæftigelsesmæssig vækst end som parameter, der gør Nordjylland attraktivt.

Nordjyllands yderområder

Side 3/3

Opmærksomheden på Nordjyllands yderområder er væsentlig og nødvendig. Det er centrale udfordringer og muligheder for yderområderne, som beskrives i strategien, og de stemmer godt overens med de emner, Frederikshavn Byråd i forvejen har fokus på. Byrådet er enig i, at naturlige, lokale styrkepositioner skal videreudvikles. De nævnte eksempler på lokale styrkepositioner er fødevarer, turisme, energi og det maritime område, som netop svarer til kommunens vækstspor, og som byrådet ligesom regionsrådet vurderer, har et højt vækstpotentiale.

Mulighederne for at skabe udvikling ud fra naturlige, lokale styrkepositioner knytter sig efter byrådets opfattelse ikke kun til udvikling i yderområder, og videreudvikling og nytænkning af de fremtidige muligheder skal derfor relateres til hele Nordjylland. Dette stemmer også overens med, at den fremtidige fordeling af Vækstforums økonomiske midler i højere grad vurderes ud fra innovative og nytænkende hensyn frem for geografiske hensyn.

Frederikshavn Byråd er desuden enig i, at Nationalpark Thy og Læsø Saltsyderi har væsentlig betydning for kendskabet til de konkrete lokalområder. Men på trods af kendskabet vil sådanne aktiviteter kun i begrænset omfang kunne bidrage til økonomisk vækst og nye arbejdspladser, og aktiviteterne kan derfor kun spille en sekundær rolle i udviklingen af yderområderne. Det er vigtigt, at Regionsråd og Vækstforum ser realistisk på potentialerne indenfor området.

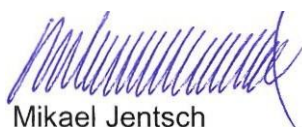
Byrådet vil desuden anbefale, at de faktuelle data om faldet i beskæftigelsen erstattes af et fokus på skabelsen af nye jobs, som netop også fremgår af den aktuelle analyse fra Region Nordjylland "Det nordjyske vækstlag - Profilanalyse af nordjyske vækstvirksomheder og deres udbytte af erhvervsfremme". Analysen understreger potentialet for udvikling og vækst.

Endelig foreslår byrådet, at strategien justeres, så initiativer med særlig betydning for yderområderne fremgår mere eksplicit under afsnittet om yderområder, og at der indarbejdes yderligere mål for arbejdet med udviklingen af Nordjyllands yderområder, fx mål på uddannelsesområdet og mål om udviklingen i antal arbejdspladser i yderområderne.

Med venlig hilsen


Hansen

Borgmester


Mikael Jentsch

Kommunaldirektør

Følgende information udgør 1. udgave og opdateres på www.stopskifergasnu.dk

SKIFERGAS

INDLEDNING

Emnet deler befolkningen og meningen med nedenstående, er at give en kort forklaring på hvad skifer er og hvad hydraulisk fracturering/fracking er. Desuden beskrives eksempler på påvirkninger af økonomi, energipolitik, miljø, vand, transport og udsivning. Emnerne er beskrevet ud fra to modstridende synspunkter: hvorfor er skifergas godt og hvorfor er skifergas skidt. God læselyst.

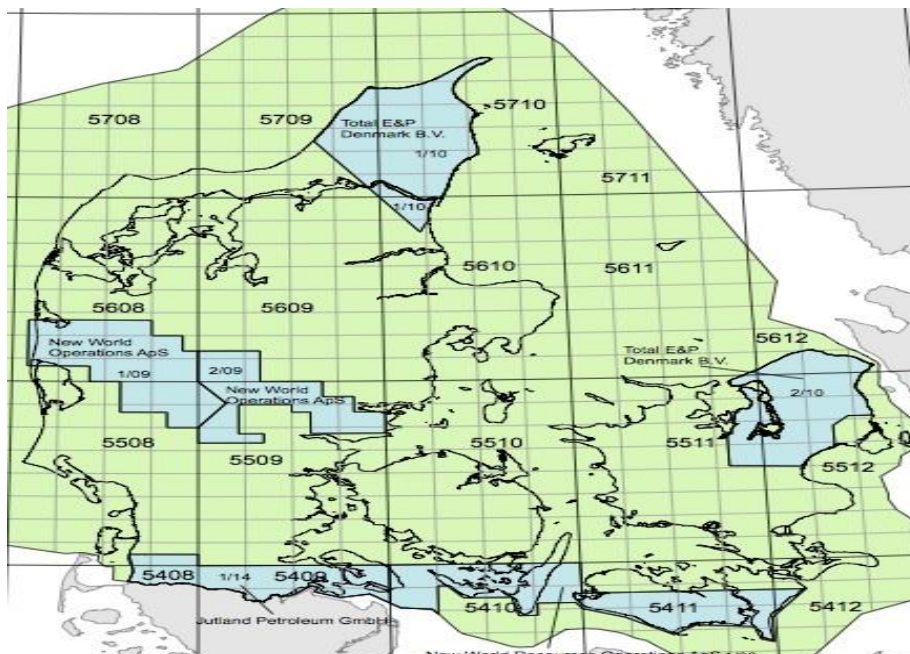
HVADERDET?

Skifer er en bjergart som også kaldes kildebjergart. Den findes i og over jordoverfladen og er dannet af sedimenter og store mængder organisk materiale, som er dannet for millioner af år siden.

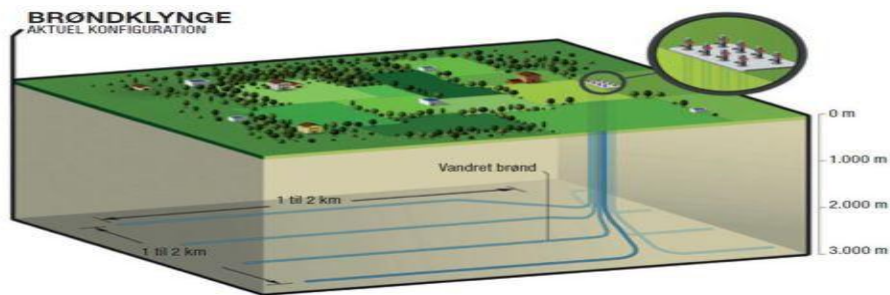
Gas i denne forbindelse, er en del af kildebjergarten. Gassen kaldes skifergas, tight gas og kulbrinter. Gassen kan gøres fri fra resten af bjergarten, ved at bruge en teknik som kaldes hydraulisk fracturering, den kaldes også fracking.

HVAD ER HYDRAULISK FRACTURERING/FRACKING?

En teknik, hvor en virksomhed udfører fracking, i Nordjylland har Total en licens, som dækker det meste af det nordjyske område.



Der anlægges en boreplads, bores et hul ned til laget med skifer. Via dette hul bores der vandret ud i forskellige retninger.



<http://www.skifergas.dk/teknisk-overblik/miljoemaessige-udfordringer.aspx>

I disse vandrette huller injiceres (indsprøjtning under meget, meget højt tryk) en blanding af 19.000.000 liter vand, sand og ca. 70.000 kg kemikalier. Det høje tryk får klippen til at sprække, og sandkornene er med til at åbne sprækkerne og forhindre dem i at lukke igen, når trykket aftager. Sprækkerne dvs. de op til 100 m. lange zigzag formede frackrevner, opstår i uforudsigelige retninger i forhold til injiceringsstedet. Derfor ved man ikke om de kun opstår i skiferen, eller om de (ved en fejl) når ud i andre lag, som er mere porøse end skifer. De kan også skabe forbindelse til hulrum, fx gaslommer og vandlommer. Det er ved denne frackingproces at det efterfølgende er muligt at udvinde naturgassen. De forskellige kemikalier gør processen mere effektiv. Vandet bliver forurennet af kemikalierne og skal derfor renses og bortskaffes. Processen kan gentages ved hver boring op til 18 gange.

Mellem 50 og 80% af kemikalierne efterlades i hver boring, det vil sige mellem 35.000 kg og 56.000 kg. I Nordjylland forventer Total, foretage 4.500 boringer. Det vil så sige, at den nordjyske undergrund får mellem 157.500.000 og 252.000.000 kg kemikalier som tak for gassen.

HVORFOR ER SKIFERGAS GODT?

Staten ønsker, at landet bevarer statussen som "selvforsynende" på energiområdet. For at det ønske opfyldes, har danske statsoverhoveder bl.a. besluttet at skifergas, hvis det er muligt, skal indgå i de danske ressourcer. Udenlandske specialister tiltrækkes til Danmark, hvor de arbejder mens deres specialopgave udføres på og omkring borepladsen.

ØKONOMI

Hvis olieprisen kommer over 120\$ pr. tønde, kan skifergas – isoleret set give overskud.

Hvis olieprisen kommer over 150\$ pr tønde, kan skifergas – inkl. udbedring af ødelagte veje og miljø give overskud. Men ingen kender i virkeligheden langtidsvirkningerne på miljøet, hverken under eller over jordens overflade.

ENERGIPOLITIK

Det andet år vil gasudbyttet statistisk set være faldet med 70%. Efter tre år er der ofte under 10% gas tilbage.

MILJØ

De imponerende boretårne og de strukturerede borepladser samt de udbyggede vejnet. Når en boring afsluttes nedtages tårnet og borepladsen vil omdannes fra en egentlig arbejdsplads til en indvindingsplads.

VAND

Der skal bruges ca. 19.000.000 liter vand, som typisk hentes fra det lokale grundvand. Vandet vil ikke efterfølgende kunne anvendes som fx drikkevand, men kan i enkelte tilfælde

genanvendes i fractureringsprocessen (ofte betegnes det dog som spildevand. Spildevandets effekt på miljøet kendes ikke).

TRANSPORT

Hver brønd besøges minimum 1.200 gange af 5-akslede lastbiler, som hver må læsse ca. 26.000 kg i forberedelsesfasen. I løbet af det følgende år kommer yderligere ca. 350 lastbil "besøg". Genoptages boringen senere, drejer det sig om yderligere 1.000. Dertil kommer kørsel med spildevand. Transporterne skaber arbejdspladser til chauffører.

UDSIVNING

Desværre har det ikke været muligt, at påvise en skifergasbrønd uden udsivning.

HVORFOR ER SKIFERGAS SKIDT?

Da skifergasbrøndene hurtigt tømmes, vil skifergas som energikilde til selvforsyningen være kortsigtet og ødelæggelserne, som følger med ved produktionen er beviselige, desuden er langtidsvirkningerne ukendte. Beviseligt er at i fx 4000 meters dybde, er der op til 120 grader varmt, derfor vil vand og mange af kemikalierne, som fracking processen yderligere tilsætter, omdannes til damp og søge mod jordoverfladen, det er en af grundene til at processen er meget svær at styre og det vil sige "kan løbe løbsk".

ØKONOMI

Selv med de nyeste, bedste og sikreste frackingteknikker, er der langt flere udgifter forbundet med udvindingen, end der er indtægter.

Hertil kommer oprydningen og det ødelagte vejnet. Ser man på steder i udlandet, hvor der tidligere har været boret, er det praksis at virksomheden, som har fracket lukker det selskab, som har afsluttet arbejdet og dermed står staten med oprydningen, genetableringen af vejnettet og det ødelagte miljø. Det er dyrt, at genetablere vejnettet, men miljøet vil være ødelagt for altid. Til ødelagt miljø hører også at fracking gør undergrunden uforudsigelig, der kan opstå jordskælv og disse virkninger og skaders omfang kendes ikke.

ENERGIPOLITIK

Ressourcer fra fx universiteterne i form af projekter, undervisning og deraf følgende kandidater (fx ingeniører) vil få fokus på skifergas og dermed vil der være mindre fokus på udvikling af vedvarende energikilder. Når skifergas ressourcerne er opbrugte risikerer Danmark, at stå uden en løsning på energiproblematikken i form af vedvarende energi eller, at andre lande har fundet løsninger, som Danmark bliver nødt til at købe, fordi vi ikke har været med i udviklingen.

MILJØ

Fracking er belastende for miljøet, det er alt fra metan udslip, som er op til 80 gange så skadeligt som Co^2 , radioaktivitet som frigives fra skiferlagene under frackingprocessen, luftforurening fra fx giftige dampe fra kemikalier til luftforurening fra afbrænding af gas fra boretårnets top. Luftforureningen og radioaktiviteten gør beboere og dyr syge. Det er diseludstødning fra generatorerne, som bruges på borepladsen for at producere strøm, støj på op til 86 db (kan høres flere km væk), rystelser som forekommer under boringen og i særdeleshed i fracking processen (kan mærkes flere km væk og opleves værst om aftenen og natten). Arbejdsprojektørerne, som er tændte hele døgnet (kan ses og generer flere km væk om natten). Dertil kommer støv, udstødning, støj og risikoen ved den øgede trafik, når de mange tunge køretøjer skal til og fra borepladsen – ca. 2.550 uden læs og ca. 2.550 med læs mellem

25.000 kg og 27.000 kg pr. lastbil. Hvor ødelagt landbrugsjorden vil blive vides ikke. Det er uvist, hvor stor skade vandløb altså bække og åer samt søer vil tage. På en boreplads findes opsamlingsbassiner til regnvand, som vil indeholde fx spildte kemikalier, diesel og boremudder, som har været i radioaktive omgivelser. Ved kraftige regnskyl vil disse bassiner flyde over og der vil være risiko for forurening af vandløb og søer. Derudover vil der også være risiko for nedsivning til grundvandet. Hvornår radioaktiviteten er aftaget og hvor stor skade den gør vides ikke.

VAND

Den store mængde 19.000.000 liter vand som forventes at være forbrugt ved én boring, forvandles til spildevand, fordi vandet blandes med kemikalier -hvis effekt er ukendt, og som ikke kan renses således, at det kan få betegnelsen grundvand eller for den sags skyld vand som kan indgå i den naturlige cyklus. Vandet har været i radioaktive omgivelser og virkningen heraf kendes ikke.

Grundvand dannes langsomt over en lang periode og i Nordjylland er især Hjørring Kommune ikke velforsynet. Jyske Ås: er en randmoræne * fra istiden, der strækker sig ind over Pajhede Skov, Brønden og Allerup. Dronninglund Storskov er den eneste større, højtbeliggende dansk skov og også en naturskov, en oprindelig skov. **Udtrykket moræne, bruges om materialer, som bliver tilbage, når indlandsisen smelter bort* (http://www.geocaching.com/geocache/GC5EEVT_somosen-i-jyske-as?guid=96db90c9-8b65-4e9f-a517-cf88fc59aac0) (hvor den første boring i Danmark Vendsyssel-1 er placeret umiddelbart i udkanten) er betegnet som et essentielt område mht. grundvands bassiner. Udover Hjørring forsynes også Brønderslev og naturligvis Frederikshavn Kommuner af grundvand som har sin oprindelse i og omkring Jyske Ås.

TRANSPORT

Co² udslip svarende til 5.600 lastvogne omkring én boring. Larm fra samme. Støv og trafikrelaterede gener i øvrigt. Belastning på vejnettet.

UDSIVNING

Skiferbrønde lækker og eller har udsivning. Det drejer sig om fx formaldehyd, borsyre, benzen, toluen, ethylbenzen og xylene. Desuden er der forurening med radioaktive stoffer som radium og radon, som frigøres fra skiferlagene når der frackes. Det hele bliver opvarmet til ca. 120 grader og trykpåvirkes af 800 atm.tryk. Derfor opstår dampe, som stiger mod jordoverfladen og disse er svære at kontrollere.

Selve borehullet, hvorigennem kemikaliecocktailen føres til "fracking stedet" er sikret, der hvor den passerer gennem grundvandsdepoterne, med en foring af 3 lag (fabrikshemmelighed bl.a. cement) – præcis hvordan og hvor akkurat denne foring foretages, vides ikke. Det sker ofte, at foringerne er utætte fra begyndelsen, bliver utætte i løbet af kort tid og/eller lækker efter at brønden er "forseglet". Sådan en utæthed/læk giver kemikalier fri adgang til grundvandet. I udlandet er det mere reglen end undtagelsen, trods løfter fra fracking firmaer om, at det ikke vil/kan ske pga. anvendelse af nyeste teknik og ekstra foringslag.

Region Nordjylland
Regionsrådet
Niels Bohrs Vej 30
9220 Aalborg Ø

18. juni 2015

Høringssvar vedr. REVUS 2015-18

Himmerlands Udviklingsråd er i det væsentlige meget enig i REVUS rapportens sammenfatning af de nordjyske udfordringer.

Vi ligeledes enige i, at ny vækst er et vigtigt indsatsområde for erhvervspolitikken i Nordjylland. I den forbindelse peger vi på, at der er mange muligheder for at skabe vækst i bestående virksomheder inden for alle brancher. Vi må ikke overse den nordjyske industri, som er grundlaget for en meget stor del af den nordjyske værdiskabelse og beskæftigelse. Desuden er der vækstpotentiale inden for både service og håndværksfagene, som også yder deres store bidrag til økonomi og beskæftigelse. Endelig bør vi i Nordjylland bakke om vore primære erhverv. Dels har disse store afledede effekter inden for andre brancher, dels er der uudnyttede vækstmuligheder under bedre rammebetingelser.

Hvad angår nye virksomheder er vi enige i ønsket om at skabe flere vækstvirksomheder. Derfor mener vi det er vigtigt at sikre en solid fødekanal gennem fortsat fokus på gode rådgivningstilbud til iværksættere inden for alle brancher.

Vedr. indsatsområdet bedre mobilitet er vi helt enige i, at der skal gøres en indsats for at sikre adgang til hurtige og stærke internet- og mobilforbindelser overalt i Nordjylland. Desuden vil vi på infrastrukturuområdet stærkt understrege behovet for nordjysk opbakning til Hærvejsmotorvejen. Denne vil kunne supplere E45 motorvejen, hvor der kan imødeses stigende trængsel. Og den vil kunne bidrage til en tiltrængt forbedring af mobilitet og udviklingspotentiale for den vestlige del af den nordjyske region. I denne sammenhæng ønsker vi en konkret målsætning for Aggersund forbindelsen.

Vedr. yderområder er vi enige i den udtrykte overordnede målsætning som den er beskrevet i overskriften til afsnittet s. 22 i Mulighedernes Nordjylland og i den efterfølgende skitsering af eksempler og muligheder. Men vi savner en oplistning af konkrete initiativer, som Regionsrådet vil prioritere i de kommende år.

Endelig vil vi opfordre Regionsrådet til at fortsat at arbejde for påvirkning af Regering og Folketing mht. udflytning og etablering af relevante statslige arbejdspladser i Nordjylland.

Med venlig hilsen

Himmerlands Udviklingsråd
Alberg Veggerby Jørgen M. Jørgensen
Formand Udviklingschef



Region Nordjylland
Regional Udvikling
Niels Bohrs Vej 30
9200 Aalborg Øst

Plan og Udvikling
Springvandspladsen 5
9800 Hjørring
Telefon 72 33 33 33
Fax 72 33 30 30
hjoerring@hjoerring.dk
www.hjoerring.dk

Hjørring den 04-06-2015

Sagsnr.: 24.10.11-P17-1-15

Høringssvar – REVUS - Regional Vækst- og Udviklingsstrategi 2015-2018

Hjørring Kommune har modtaget forslag til REVUS - Regional Vækst- og Udviklingsstrategi 2015-2018 i høring og fremsender hermed følgende bemærkninger:

Hjørring Kommune bakker generelt op om hovedlinjerne i forslag til REVUS - Regional Vækst- og Udviklingsstrategi for 2015-2018, og finder, at forslaget yder et væsentligt bidrag i forhold til at udstikke en ramme for, hvordan vi i fællesskab skaber bæredygtig vækst, sammenhæng og balance i regionen. Samtidig finder vi, at REVUS i samklang med vores egen nye plan- og udviklingsstrategi PLUS15 i høj grad kan understøtte de aktiviteter, vi igangsætter som løftestang for vækst og udvikling i vores kommune.

Indsatsområdet **"Et sammenhængende Nordjylland"** kan med fordel udbygges med fokus på og mål for sikring af generel sammenhæng på flest mulige områder. Indsatsområdets hovedfokus er sammenhængende og stærke transportforbindelser. En god infrastruktur til godstransport, et velfungerende transporterhverv og effektiv opkobling til de øvrige nationale og transnationale transportkorridorer er vigtig for erhvervsudviklingen i Hjørring Kommune. Med Hirtshals som transportknudepunkt til Norden og Europa er gode transportforbindelser en forudsætning for fortsat vækst og udvikling i området. Derfor støttede Hjørring Kommune også allerede i 2011 op omkring en vestlig linjeføring etablering af den 3. Limfjordsforbindelse til afhjælpning af de flaskehalsproblemer, der svækker mobiliteten i regionen.

Vi anbefaler endvidere, at de prioriterede initiativer og tilhørende målsætninger konkretiseres yderligere. Som eksempel kan vi nævne initiativet omkring optimering af den udvidede regionale togdrift, hvor vi gerne ser en målsætning om reducere rejsetiden.

Indsatsområdet **"Et Nordjylland i vækst" og EVD-strategien** er centreret omkring klynger, de stærke virksomheder og disses evne og vilje til at indgå i højvækstforløb. I Hjørring Kommune støtter vi naturligvis denne fokusering. Vi vil dog anbefale, at denne fokusering ikke bliver for entydig og snæver, således at det vækstpotentiale,



der ligger i de traditionelle erhverv undervurderes og i værste fald overses. Ved at antage et bredere udgangspunkt i vækstkilder og kvalificering til vækst mener vi, at det vil være muligt at øge vækstpotentialet i regionens virksomheder betragteligt. Samtidig vil vi også udtrykke en bekymring for, at et for entydigt fokus på højvækstforløb vil koncentrere tildeling af støttemidler omkring de store byer på bekostning af sammenhængskraften i regionen og regionens yderområder.

Sikring af kvalificeret arbejdskraft er et højt prioriteret område i Hjørring Kommune. Vi ser derfor store muligheder i flere af de initiativer, der skitseres REVUS på dette felt. I vores plan- og udviklingsstrategi PLUS15 satser vi på et formaliseret samarbejde mellem kommune, uddannelsesinstitutioner og erhvervslivet. Vi skal turde uddanne med udgangspunkt i erhvervslivets efterspørgsel, så vi sikrer, at vi uddanner til konkrete jobmuligheder. Vi anbefaler, at denne tilgang også anvendes på regionalt niveau, særligt i forhold til at styrke søgningen til de erhvervsfaglige uddannelser, så disse igen kan tiltrække de ressourcestærke unge.

Indsatsområdet **"Et attraktivt Nordjylland"** har et stærkt fundament i de stedbundne kvaliteter og potentialer. Hjørring Kommune er enig i, at der ligger uopdyrkede vækstmuligheder i de stedbundne ressourcer. Nordjylland har en rig kulturhistorie og er kendt for at være et område, hvor kunstnere gennem tiderne har valgt at slå sig ned for at bo og arbejde. Nordjyllands rekreative naturområder er et stort aktiv for både borgere og turister, og vores flotte sandstrande, spændende kystlinjer og smukke landskaber er med til at skabe rammer for oplevelsesrige besøg i regionen. Med udgangspunkt i dette, er der gode muligheder for at udvide turistsæsonen til at vare hele året. Ved at øge kvaliteten, produktudvikle vores tilbud og feriekoncepter er der mulighed for at skabe vækst og øge antallet af helårsarbejdspladser indenfor turisterhvervet. Derudover anbefaler vi, at antallet af aktiviteter og events kontinuerligt øges, da disse er værd at rejse efter.

"Nordjyllands Yderområder" står overfor særlige demografiske og erhvervsmæssige udfordringer, herunder fraflytning og faldende arbejdsstyrke. Hjørring Kommune anbefaler, at der i afsnittet om Nordjyllands Yderområder i lighed med de tre indsatsområder foreslås særlige initiativer og målsætninger målrettet udvikling af Nordjyllands yderområder. Fraflytning udspringer af den generelle samfundsudvikling, og der er få handlemuligheder heroverfor. En af konsekvenserne af bankpakkerne har dog været, at det i praksis er overordentligt vanskeligt for almindelige borgere at låne til en bolig "på landet" på normale markedsvilkår. Husene går derfor på tvangsauktion og opkøbes af spekulanter, der ikke har interesse i udvikling af yderområder og landdistrikter. Her er der brug for at vi fællesskab arbejder for en national strategi og udvikling af værktøjer, der kan afhjælpe denne tendens.



Et andet eksempel er digital infrastruktur. Der er fortsat såkaldt "sorte huller" i yderområderne, hvor mobil og internet fungerer meget dårligt og endda enkelte steder slet ikke fungerer. Målsætningen under det sammenhængende Nordjylland kan med fordel kobles på Nordjyllands yderområder, idet problemet er særligt udtalt i disse områder. Velfungerende digital infrastruktur er en grundlæggende forudsætning for vækst i yderområderne og en fortsat udvikling af både bosætning, erhverv og turisme. Til yderlig understøttelse af problemstillingen anbefaler vi, at der opstilles mål for udviklingen på uddannelsesområdet i yderområderne, og mål for udviklingen i antal arbejdspladser i yderområderne.

Endelig anbefaler vi, at der i afsnittet om "Internt og eksternt samarbejde" sker en skærpelse af forståelsen af interne og eksterne aktører, således at REVUS konsekvent fremstår som hele Nordjyllands værktøj. Dette kan med fordel gøres ved at definere alle nordjyske aktører som interne, og præcisere, at eksterne aktører omhandler nordjyske aktørers samarbejde ud af regionen med både nationale og internationale aktører.

Afslutningsvis vil vi gerne takke for det gode samarbejde, der har været mellem regionen og kommunerne i forbindelse med udarbejdelsen af REVUS. Vi ser frem til en fortsat god dialog og samarbejde omkring de initiativer, der skal iværksættes indenfor rammerne af "Mulighedernes Nordjylland."

Med venlig hilsen

Arne Boelt
Borgmester

Ide til nyt initiativ: Fælles vækstsekretariat i mindre og mellemstore produktionsvirksomheder (MMV)

Danmark har en underskov af mindre og mellemstore produktionsvirksomheder som klarer sig udmærket – men hvor der er et kæmpe potentiale for mere vækst og jobs. I dag har MMVere adgang til en række eksterne rådgivningstilbud i såvel det offentlige erhvervsfremmesystem og på det private konsulentmarked inden for specifikke områder som fx eksportfremme, teknologiindkøb, innovation m.m. De har sin berettigelse – men også sine naturlige begrænsninger. Der er behov for en ny model, hvor relevante rådgivningskompetencer bliver en naturlig og integreret del af MMVernes daglige produktion. Der forslås derfor et nyt initiativ, som er et fællessekretariat mellem en mindre gruppe af MMVére, hvor fælles kompetencer og funktioner deles efter behov.

Udfordring:

I Danmark er 99% af arbejdsstederne med under 100 ansatte i 2012. Mange af dem har et stort vækstpotentiale – men det sker ofte ikke pga. en travl hverdag, hvor der ikke er tid til at sætte sig ned og tænke strategisk eller være konstant og vedvarende opsøgende i forhold til eksterne eksperter.

MMVerne bliver jævnligt kontaktet af offentlige og private rådgivere. Det er ofte relevante temaer, der bliver introduceret over for virksomheden – og forløbene er ofte af høj kvalitet – men af introducerende karakter. Det kan både være svært for MMVeren og den eksterne rådgiver at finde ressourcer til at have en opfølgende og tæt dialog, når hverdagen melder sig på banen igen efter en møderække. Det kræver således meget af den eksterne rådgiver og MMVeren at følge op på idéerne, det aftalte m.m. Derigennem falder mange gode ideer og relevante projekter til jorden.

Der er stadig brug for en introducerende og dybdegående indsats i det offentlige erhvervsfremmesystem som fx i regi af Væksthuse, Innovationsagenter, Eksportrådet m.m. Men der er samtidig behov for kompetencer, som er tættere på virksomheden, og som kommer et skridt videre ind i "maskinrummet" end den traditionelle offentlige erhvervsfremme indsats. Kompetencer som både kan styrke MMVers eksterne dialog men som samtidig kan fastholde og drive en strategisk proces internt i virksomheden.

MMVérne har måske ikke ressourcer til eller brug for en højtuddannet medarbejder på fuld tid med kompetencer inden for produktionsteknologi, eksport, innovation m.m. På den baggrund er der gode perspektiver ved, at flere MMVer kan gå

sammen og dele disse kompetencer hos fælles medarbejdere. Det har en række fordele, hvis konceptet udvikles:

- MMVerne kan deles om specialkompetencer til et prisniveau, som er den reelle lønomkostning samt udgifter til arbejdsplads m.m.
- MMVerne har kompetencerne "in house", så det bliver mere uformelt at drage nytte af dem, følge op på konkrete opgaver m.m.
- Specialkompetencerne bliver direkte målrettet MMVeren, da den ansatte kender den på gældende virksomheds strategier, arbejdskultur m.m.
- MMVerens dialog med det eksisterende offentlige erhvervsfremmesystem og forskningsmiljøer samt private rådgivere bliver mere professionel og behovsstyret, da medarbejdere oftest selv er højtuddannede og har erfaring og kendskab fra sit specialområde. Det bør på sigt målrette og øge MMVernes behov og efterspørgsel efter relevante eksterne ydelser.



Behov:

MMVerne griber typisk ikke bolden selv i forhold til at ansætte fælles medarbejdere. De har typisk travlt i hverdagen ifht. at snakke sammen, lave koncept og udarbejde aftaler der forpligter hinanden mht. fælles ansatte inden for udvalgte kompetencer m.m. Der er brug for konceptudvikling af en model, som gør det nemt og forholdsvis risikofrit i starten og derefter skal det være økonomisk selvkrørende. Konceptudviklingen skal fx tage højde for, at medarbejderne ansættes efter ordinære ansættelsesvilkår og med fokus på et godt arbejdsmiljø, da der er flere arbejdsgivere.

Konceptet går ud på at 5-10 MMVere går sammen, og deler 2-3 ansatte med specialkompetencer inden for udvalgte områder. Det skal helst være virksomhe-

der, som ligger lokalt eller regionalt sammen, har nogenlunde samme behov uden dog at være direkte konkurrenter.

De fælles ansatte skal sidde i et sekretariat, som kan ligge hos en af medlemsvirksomhederne. Hvilke typer af medarbejdere der skal sidde i sekretariatet bør være behovsstyret. Det vil være nærliggende at ansætte de første medarbejdere med specialkompetencer som alle deltagende virksomheder har meget brug for, og så kan man løbende ansætte supplerende kompetencer, når konceptet er prøvet af og været en succes.

Kompetencebehovet i det fælles vækstsekretariat kunne være om:

- praktikanter
- salg og eksport
- udvikling og innovation
- projektansøgninger
- automatisering og ny teknologi
- bestyrelseskompetencer
- generationsskifte

I første omgang er det afgørende, at sekretariatet ansætter en medarbejder som udover at have specialviden inden for et specifikt område har unikke projektleder-erfaring og gennemslagskraft. Det kræver meget af vedkommende at kunne følge med i medlemsvirksomhedernes hverdag, og have indsigt i, hvornår det er aktuelt at hive fat i den pågældende virksomhedsleder mht. at følge op på aftaler m.m.

Medlemsvirksomhederne skal forpligte sig til at "købe" et vist antal timer årligt fra sekretariatet. Medlemsvirksomhederne betaler et abonnement alt afhængig af hvilke kompetencer der er brug for inden for en 1 års tidshorison. Medlemsvirksomhederne skal binde sig i fx 2 år eller købe for fx 200 timer. Man kan internt aftale at købe en standardpakke og tilkøbe specialydelser.

Der er brug for i en forsøgsperiode, at det offentlige udvikler konceptet og udbyder et vist antal "sekretariater" om året. Udover at udarbejde forslag til samarbejdsaftale mellem MMVerne og paradigme for ansættelseskontrakter af fælles medarbejdere kan der tilbydes en økonomisk underskudsgaranti eller et løntilskud til fællessekretariatet, så MMVerne og de rette medarbejder til sekretariatet har en vis tryghed det første års tid.

MMVerne skal selv byde ind med, hvem skal være medlem, forpligte sig til at købe et vist antal timer, finde lokalitet, hvor medarbejderne kan sidde i hverdagen m.m. Det kan fx være hos en af medlemsvirksomhederne.

Forventet effekter:

Konceptet forventes at have følgende effekter:

- Virksomhederne forventes at få øget eksport, innovation og produktivitet. Det giver flere jobs og øget omsætning.
- De højtuddannede i sekretariatet får brugt sine spidskompetencer på en udviklende og spændende måde, og opnår derigennem en høj markedsværdi.
- Det offentlige erhvervsfremme system som GTSere og universiteter samt private rådgivere må forventes at få flere kunder, da MMVerne får resourcer og indsigt til at indgå i større, langvarige og mere professionelle sparingsforløb.

Relevante offentlige parter:

Offentlige parter som kunne udbyde konceptet kunne være:

- Innovationsfonden
- Regionale væksthuse
- Erhvervs- og vækstministeriet

Finansieringsbehov:

Det offentlige kan stille en mio. kr. til rådighed for hvert fællessekretariat der imødekommes. Enten i form af løntilskud eller underskudsgaranti. MMVeren bør som minimum hver forpligte sig til at kunne skyde 100.000 – 200.000 kr. ind årligt i form af køb af timer. Det giver et budget på minimum 2 mio. kr. det første år – derefter bør konceptet være selvfinansierende.

www.revus.rn.dk

Digitalt svar

Høringssvar til den Regionale Vækst- og Udviklingsstrategi 2015-2018 fra Jammerbugt Kommune

Kommunalbestyrelsen i Jammerbugt Kommune har behandlet den regionale vækst- og udviklingsstrategi har besluttet at fremsende følgende bemærkninger:

REVUS beskriver overordnet de styrker og potentialer, som Nordjylland skal satse på i fremtiden. Det er glædeligt med en fælles samlende strategi, som både region og kommunerne i Nordjylland er enige om at omsætte til konkrete handlinger.

Strategien er dog også på nogle punkter meget overordnet, og der savnes en mere nuanceret og præcis stillingtagen til initiativer, der bør prioriteres i Nordjylland.

I forhold til indsatsområdet "et sammenhængende Nordjylland" er det meget vigtigt fortsat at have fokus på at binde Vest-Vendsyssel sammen med resten af regionen, og i den forbindelse tænke på andre løsninger. Her tænker vi konkret på oprioritering af forbindelsen vest-øst mellem Aalborg, Jammerbugt og Thisted, herunder:

- Etablering af omfartsvej på rute 11 omkring Brovst og de nærmeste mindre byer,
- Forbedring af forbindelsen over Aggersundbroen og
- Etablering af 3. vestlig Limfjordsforbindelse og tilknyttede vejanlæg.

I forhold til målsætningerne på side 26 om et sammenhængende Nordjylland vil vi gerne kommentere på den kollektive trafik. I Vendsyssel og Han Herred er der en stor del af befolkningen som reelt ikke har direkte adgang til kollektiv trafik. Der er således også brug for initiativer målrettet eksempelvis privatbilismen. Vi vil kun i begrænset omfang drage nytte af de store investeringer i letbane syd for Limfjorden og togforbindelser i nord-sydlig retning.

Vi ved også, at bosætning og erhvervslivets investeringer følger infrastrukturinvesteringerne, og det er allerede nu tydeligt, at der er store udfordringer med bosætning nord for Limfjorden, - det gælder eksempelvis også internt i Aalborg Kommune. Mobilitet og infrastruktur skal derfor have et meget stor fokus, og set fra Jammerbugt Kommunens synsvinkel, er det ét af de vigtigste elementer i strategien.

I forhold til indsatsområdet "Et Nordjylland i vækst" er det vigtigt også at have øje for de mange små virksomheder, der udgør en vigtig livsnerve for de større virksomheder. Det er vigtigt at have øje på hele "værdikæden" af små, mellemstore og store virksomheder. Særligt inden for fødevarer, turisme, sundhed og kommunikation vil små virksomheder kunne spille en vigtig rolle.

I forhold til arbejdskraften har vi en stor befolkningsgruppe med erhvervsuddannelser, og der er rigtig gode muligheder for at bygge videre på dette. Vi anbefaler, at der tilføjes et konkret initiativ for at unge også i vores del af Nordjylland opmuntres til at søge uddannelse. Mobiliteten er ofte en stor udfordring, og det tvinger mange til at flytte ud af nærområderne, og væk fra de små virksomheder, som ellers ville kunne tilbyde de eftertragtede praktikpladser. Et initiativ på dette område kan tænkes sammen med mobilitet og den konkrete erhvervsstruktur i området.

I forhold til et attraktivt Nordjylland mangler der en beskrivelse af den turisme-tendens, hvor gæstfrihed og det gode værtsskab vægtes højt. Turismesektoren skal omstilles til en mere fleksibel ferieform, der øger mulighederne for at flere små aktører også kan få en større rolle. De små virksomheder, eksempelvis også de socio-økonomiske, har stor lokal betydning, da de giver beskæftigelse, lokal omsætning og liv i områder, der ellers mister arbejdspladser i disse år. De tilknyttede initiativer synes måske at være lidt for upræcise, set i forhold til muligheder vi som turist- og oplevelseskommune arbejder med til hverdag.

Omkring Nordjyllands Yderområder undrer vi os over, at der ikke er formuleret initiativer på dette område. Vi gør opmærksom på, at det er vigtigt at nævne flere samarbejdspartnere og samtidig sætte nogle mere tydelige mål op for yderområderne. Der er behov for at sende positive signaler til omverdenen om de muligheder og styrkepositioner, der skal understøttes og udvikles i de kommende år. Samtidig er yderområderne ikke noget helt for sig selv. Vi indgår i et tæt samspil med mange andre aktører. Det er vigtigt, at se alle indsatsområder og geografiske områder på kryds og tværs, således at alle kan indgå i og tage del i de muligheder, der vil opstå i Nordjylland i de kommende år.

Således vedtaget ved kommunalbestyrelsesmødet den 24. juni 2015 af Jammerbugt Kommune, idet kommunalbestyrelsesmedlem Erik Ingerslev (F) og Jørgen Olsson ikke kan gå ind for anbefalingen om "Etablering af 3. vestlig Limfjordsforbindelse".

Med disse bemærkninger ser vi frem til at medvirke til at omsætte strategien til konkrete tiltag.

Venlig hilsen

Mogens Gade
Borgmester

Henrik Hartmann Jensen
Kommunaldirektør



Region Nordjylland
Niels Bohrs Vej 30
9220 Aalborg Ø

KKR
NORDJYLLAND

REVUS – høringsvar fra KKR Nordjylland

Kommunekontaktrådet for Nordjylland (KKR Nordjylland) drøftede på sit møde den 24. april 2015 den regionale vækst- og udviklingsstrategi 2015-2018 (REVUS).

KKR Nordjylland har på baggrund af drøftelse følgende bemærkninger.

- Kommunerne kvitterer for et godt REVUS-udkast og for et godt samarbejde mellem regionen og kommunerne om udarbejdelsen
- Indsatsområdet ”Et sammenhængende Nordjylland” bør udbygges med
- Fokus på og mål for sikring af generel sammenhæng på flest mulige områder
- Bredden i initiativerne, der nævnes til understøttelse af indsatsområderne bør overvejes så indsatsen ikke bliver for smal
- REVUS justeres, så initiativer med særlig betydning for yderområderne fremgår mere eksplicit under afsnittet om yderområder
- Der indarbejdes yderligere mål for arbejdet med udviklingen af Nordjyllands yderområder, fx mål på uddannelsesområdet og mål om udviklingen i antal arbejdspladser i yderområderne
- Der sker en præcisering af ”interne” og ”eksterne” aktører, således at REVUS konsekvent fremstår som hele Nordjyllands værktøj.

KKR Nordjylland har udsendt sine bemærkninger til de 11 Nordjyske kommuner med henblik på at disse kan indgå i hver enkelt kommunes høringssvar.

Med venlig hilsen

Benjamin Holst

Den 23. juni 2015

Sags ID: SAG-2012-01263
Dok.ID: 2043760

BJH@kl.dk
Direkte
Mobil 2480 6289

Aalborg Kommune
Boulevarden 13
9100 Aalborg

www.kl.dk/kkr-nordjylland
Side 1/1

Høringssvar "Mulighedernes Nordjylland" Regional Vækst- og Udviklingsstrategi 2015-2018.

LAG Nord er generelt meget tilfreds med strategien, idet den flugter meget med den udviklingsstrategi, som vi lavede i LAG Nord i foråret. En strategi som vi har kaldt: "**Et** Vendsyssel- i balance" Det skyldes, at det for LAG Nord er af afgørende betydning, at væksten og udviklingen sker i **hele** området. I LAG-en ser vi det således som vores vigtigste opgave at sikre, at væksten og udviklingen **også** sker i områder mellem de større byer.

I den forbindelse vil LAG-Nord have særlig fokus forudsætningerne for bosætning i landområderne.

LAG Nord mener, det er godt at hvert af de 3 indsatsområder afsluttes med et afsnit, hvor man konkret har nævnt de initiativer man vil arbejde med. LAG Nord vil gerne påpege, at det er meget uheldigt, at strategien ikke på tilsvarende måde indeholder konkrete initiativer til, hvad man vil arbejde med på området "Nordjyllands yderområder". LAG Nord vil derfor henstille til, at man fastlægger dette snarest, således at strategiens udmærkede mål, for dette område, kan blive opfyldt.

Med venlig hilsen

Frode Thule Jensen

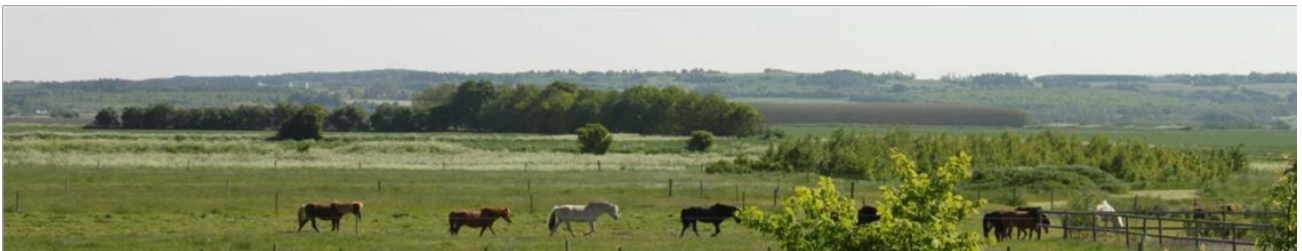
Formand LAG Nord.

Visioner (side 8) - Mulighedernes Nordjylland.

En af de bærende søjler i afsnittet omkring visionen er princippet om "Bæredygtig vækst". En 3. Limfjordsforbindelse over Egholm er i åbenlys modstrid med dette princip. Det er ikke bæredygtigt at placere en motorvej der gennemskærer væsentlige natur- og rekreative områder, når der oven i købet findes et alternativt, som ikke er i konflikt med disse hensyn.

Det drejer sig ikke kun om udflugtsstedet Egholm, men også de rekreative områder Lindholm Fjordpark, Hasseris Enge, Strandengene bag Mølholmsøerne, området ved Vandskisøen og den sydlige del af Østeraadalen. Disse områder udgør en del af DEN NATIONALE FORMUE.

Områderne tilbyder landskab, der sprænger rammerne for de frimærkeudsnit af jord og himmel, som mange ellers er henvist til i storbyens firkantede rum.



Det at en by også ER det åbne landskab med plads til himmel gør den særdeles attraktiv at leve i. Man behøver ikke køre hen til naturen, den er en del af folkets hverdagsliv i 9000 Aalborg. Dette kan ses på den kolossal store mængde af børn, unge og voksne, der på hver deres måde, dagligt benytter områderne i fritiden.

Områderne er et fantastiske potentiale for dyr, natur, fritid, folkelivet og familielivet i al almindelighed og det vil gå tabt for eftertiden, hvis motorvejen placeres som en kile i ind disse, særdeles bynære, naturområder.

ET LANDS NATURSKØNHEDER ER EN NATIONALFORMUE, hvoraf slægt på slægt lever. En eneste generation kan lægge et område øde, som ikke snesevis af efterfølgende generationer kan bringe på fode igen. Region Nordjylland har brugt mange økonomiske ressourcer på massivt at markedsføre Den Vestlige 3. Limfjordsforbindelse NU til trods for, at linjeføringen over Egholm slog danmarkrekord i indsigelse. Denne stærke og tydelige tilkendegivelse fra regionens borgere står i skærende kontrast til ovennævnte adfærd.

Hvis man reducerer naturen, bliver det på langt sigt et stort tab for hele samfundet. Værdiskabelse er meget mere kompleks end bare det, der giver overskud på bundlinjen. Hvis man hovedløst tager en værdi som Egholm og de andre bynære naturområder 9000 Aalborg og tilføjer dem en motorvej ud fra kortsigtede økonomiske overvejelser, tænker man ikke fremad og langsigtet.



Forude ligger godt en halv milliard fra bl.a. EU's strukturfonde, som Regionen venter på at kunne investere. Skal jeg afvente, at regionen vælger at starte en ny kampagne for Egholmlinjeføringen? "Vi står samlet i Nordjylland om, at Egholmlinjen er den bedste løsning" - siges der igen og igen. Jeg deltog i høringsmødet i Rebild, hvor det også der blev gentagne adskillige gange.

En meningsmåling foretaget i 2014 af Jysk Analyseinstitut viser dog, at kun 19 % af borgerne under 40 år ønsker en motorvej over Egholm, mens 62 % foretrækker en udvidelse ved den nuværende tunnel. I forhold til god demokratisk tænkning, synes det meget bekymrende, at Region Nordjylland massivt overhører dem de trods alt bør repræsentere.

På side 8 – 9 i REVUS står der:

Vision for Nordjylland, vækst og udvikling.

De bærende principper er:

- Bæredygtig vækst
- Sammenhæng og balance
- Åbenhed og samarbejde
- Nytænkning

Jeg synes disse punkter lover godt for Nordjyllands fremtid, men sammenholdes de med beretningen ovenfor, oplever jeg manglende sammenhæng mellem ord og handling..

Region bør derfor efter denne høringsrunde være åben for at åbne sagen om Limfjordsforbindelsen og vurdere linjeføringen på ny. Det er jo i høj grad den unge befolkningsgruppe, der skal leve med resultatet. De unge er regionens menneskelige vækstgrundlag og de har med stor tydelighed markeret, at de foretrækker et ekstra rør.

Henvisninger til Egholm-linjen foreslås fjernet fra de steder, hvor den forekommer i den regionale vækst- og udviklingsplan. Man kan godt skrive, man ønsker en 3. Limfjordsforbindelse i planen, men de samme steder vil det være en god ide at skrive, at der er behov for en ny vurdering af linjeføringen for pga

- den massive kritik
- at undersøgelser viser, at befolkningen er så meget imod
- at der muligvis findes en bedre og billigere løsning

Der er endvidere det faktum, at Egholmlinjen kun vil kunne aflaste tunnelen med 16 % ifølge konsolideringsrapporten fra Vejdirektoratet 2014. Det betyder at regionen efter 10 år igen vil have den samme trafiksituation som nu. Køddannelser i forbindelse med vejarbejde og uheld vil fortsat være en del af Aalborgs trafikbilleder. Hvis der i stedet blev etableret et ekstra rør, kunne man med intelligent trafikstyring nemt omdirigere billisterne og på den måde undgå køddannelse. Denne løsning kan spare staten for 3-4 mia. kr. og bør gennemregnes.

Tænk hvis videnskaben, forskningen ikke var åben for nye muligheder? Ville Darwin så have haft en mulighed?

Tænkt hvis det var forbudt at blive klogere, ville jorden så stadigvæk være flad? Det er naturligvis i dag banalt at stille disse to spørgsmål, men de viser evnen og nødvendigheden af at vove nytænkning.

Forleden dag hørte jeg i radioen nogle forskere udtale følgende: På nuværende tidspunkt er dette vores bedste teori, men i det øjeblik vi finder noget der er bedre, så er armene oppe over hovedet. Denne tænkning skaber udviklingen – fordi man tør og ikke lider af angsten for at virke utroværdig fordi en løsning blev forkastet til fordel for en anden og bedre.

Jeg har indtil nu oplevet en modvilje fra Regionens side i forhold til åbenhed og nytænkning vedrørende placering af Den 3. Limfjordforbindelse, som blev tegnet i 1958, men jeg formoder at høringsvar fra borgernes side, er tænkt som værdifuldt materiale ved valg af fremtidens strategi.

Hvorfor have visioner, hvis de løsninger I peger på, er i direkte modstrid dermed?

Med venlig hilsen

Pelle Gjørtz Fast	Vestergade 46,	9681 Ranum	Tlf. 31 44 46 30
-------------------	----------------	------------	------------------

Cecilia Gjørtz Fast	Malurtvej 8,	9000 Aalborg	Tlf. 22 80 94 49
---------------------	--------------	--------------	------------------

Lisbeth Gjørtz Fast	Nørholmsvej 101	9000 Aalborg	Tlf. 26 14 83 33
---------------------	-----------------	--------------	------------------

Mail. kontakt@lisbethfast.dk

Indsatsområde: Et attraktivt Nordjylland for borgerne, besøgende og erhvervslivet.

På side 18 står der: *Nordjylland har meget at byde på, men der skal satses på at styrke kvaliteten og fremme formidlingen og adgangen til den nordjyske natur og kultur.*

Nordjyderne ønsker at bo i attraktive områder med rig natur, rent miljø og et godt kulturliv.

Aalborg udstråler med tydelig styrke sin position som betydningsfuld uddannelses by. Der er et stadig stigende optag af studerende på bl.a. Aalborg Universitet og dette skulle naturligvis gerne være således, at de færdige kandidater har lyst til at blive boende bagefter.

Fremskrivning af befolkningsprognoser viser, at især Aalborg vokser - med mere end 16.000 flere indbyggere om 10 år. Resten af Nordjylland har langt mindre fremgang eller ligefrem tilbagegang, så som Jammerbugt Kommune. Det gør det endnu vigtigere at sikre et attraktivt Aalborg.

Byen har gennem det senere årti gennemgået en massiv forvandling. Byens rum har udviklet sig kolossalt og såvel den musiske og kunstneriske platform er blevet udfoldet på flot vis. Aalborg er virkelig trådt i karakter som kulturby. Dette kan naturligvis bidrage positivt til bosætningen, erhvervsudvikling, sammenhængskraft og livskvalitet.

Ud over byens mange kulturtilbud har Aalborg en ganske særlig naturprofil. Byens borgere har endnu let adgang til flotte, enestående og fredfyldte naturområder. Det at en by også ER det åbne landskab, gør den særdeles attraktiv at leve i. Man behøver ikke køre hen til naturen, den er en del af folkets hverdagsliv - en faktor der ifølge VVM-redegørelsen er værdisat til 0 kr.

Byen har også en ø ca. 4 km fra centrum. Der årligt besøges af 60.000 mennesker.

Hvorfor tager så mange over til Egholm, der sker jo dybest set ikke noget? Forklaringen ligger i at netop der har byen et sted, hvor der ingen støj er. Børnene, de unge, de voksne, de ældre kan lande inden i sig selv og opleve det nære liv for en stund. Egholm samt fjord linjen på Nørresundby/Aalborg siden er faktisk det eneste sted, der er tilbage for byens folk, hvor vi har direkte adgang til den uberørte fjord linje, et enestående landskab med et særdeles rigt fugleliv. Her er udsyn til sejlerlivet, friluftlivet, fuglelivet, Danmarks ansvarsart nr.1, Lysbuget knortegås m.fl., ø-livet og menneskelivet i alt sin uforstillede enkelhed. Her er mulighed for at høre fjordens lyd og stilhed.

Naturen omkring Aalborg repræsenterer en formue som tilhører os alle. Folk ønsker at bo nær flotte naturområder, hvilket med al tydelig afspejler sig bl.a. i huspriserne i Aalborgs åbne naturområder mod vest - Hasseris Enge. Dette område ligger meget lavt, så motorvejen vil her blive placeret på en vold, der vil forstærke støjvirkningen ind over Hasseris – Aalborgs mest attraktive boligområde. Desuden skaber den fremherskende vestenvind en ekstra effekt, der med tydelighed ikke er taget hensyn til i VVM-rapporten. Hvis ikke regionens hovedby har attraktive boligområder, vil det skade regionen som helhed.

Problemet med at naturens bevarelse stort set ikke tæller, når der skal tales om vækst og trivsel er særdeles centralt. Her er det argumenter om kødannelser, nedsættelse af transporttid med 6 min., som der tælles i det nuværende politiske landskab – det er det, der kan forstås. Naturargumenter latterliggøres ofte. Eksempelvis svarede Ulla Astmann følgende, da blev hun bliver spurgt om der ikke findes bilag IV-arter i linjeføringen: *"Man snakker lidt om en strandtudse, men den er kun fundet i død form."*

Den 16/6 2015 mødtes 4 folketingskandidater, Bjarne Laustsen og Ane Halsboe-Jørgensen, Karsten Lauritzen og Preben Bang Henriksen, på Egholm. Sammen tog de "det første spadestik" til Egholmmotorvejen. Til denne ceremoni, som de selv havde arrangeret, var alene pressen inviteret. En repræsentant fra Danmarks Naturfredningsforenings studenterafdeling i Aalborg fik nys om optrinet og tog til Egholm, for at demonstrere mod det første spadestik. På et tidspunkt får hun mulighed for at stille et spørgsmål. Hun henvendte sig til Preben Bang Henriksen, for at høre, hvad han havde at sige om de miljø- og naturmæssige belastninger, som motorvejen over Egholm ville medføre, det nævnte de nemlig intet om selv. Hun anvendte især strandtudsens som et specifikt eksempel på en af de arter, der vil blive berørt af anlægningen.

Preben B. Henriksen svarede (jeg citerer): "Er det nu så vigtigt med en eller anden tudse? Repræsentanten fra Danmarks Naturfredningsforening (DN) læser på universitet – hendes afsluttende beretning om forløbet var: "Jeg græd på vej hjem med færgen. Det var hårdt i dag :("

Jeg har valgt at beskrive disse to svar for at synliggøre, med hvilken arrogance der svares og det er ikke de to eneste tilfælde. Disse svar udstråler en ligegyldig holdning til naturen og en manglende anstrengelse for at gøre sit bedste. Træffe beslutninger der rækker ud over ens egen tid og som ikke forringer vores efterkommeres livsbetingelser, det er den anstændige politikkers fundament.

1.330.000 million kr. for genudsætning af 100 strandtudser.

På Egholm findes der strandtudser. Egholms Venner, rep. fra DN samt naturvejleder Esben Buch har hen over foråret udført et stort arbejde med at kortlægge strandtudsens udbredelse på Egholm. 23 nye fund er nu registeret. Der er endvidere en stor population på Nørholmsvej. Udfletningsanlægget er placeret lige i deres epicenter. Disse populationer er ikke nævnt i VVM-redegørelsen.!!

Hvad gør andre kommuner/regioner for deres bilag IV-arter?

Jo andre kommuner har enorm fokus på bevarelse af strandtudsens, se følgende link.

De forholder sig konstruktivt til de særlige krav om forpligtelser der kræves til at sætte ind overfor bilag-IV arter.

Faaborg-Midtfyn, Odense og Nordfyns Kommuner har sammen med NaturErhvervsstyrelsen genudsat 100 strandtudser i deres nye ynglesteder. Det har kostet NaturErhvervsstyrelsen og de 3 kommuner 1.330.000 mio. kroner - eller 13.300 kroner per udsat tudse. Man kan læse mere under:

- <http://www.dr.dk/Nyheder/Regionale/Fyn/2014/09/15/085715.htm>
- Odense, Faaborg-Midtfyn og Nordfyns Kommuner
<http://www.dr.dk/Nyheder/Regionale/Fyn/2014/09/15/085715.htm>
<http://www.dr.dk/Nyheder/Regionale/Fyn/2014/09/15/085715.htm>
- Jammerbugt Kommune <http://www.jammerbugt.dk/borger/miljoe,-natur-og-energi/natur/naturpleje-i-jammerbugt/strandtudse/>
- Randers Kommune <https://natur.randers.dk/FrontEnd.aspx?id=9722>

Region Nordjylland har tilsyneladende en helt anden målsætning, så derfor arbejdes der massivt på at få vedtaget en anlægslov over Egholm. Region Nordjylland vælger at asfaltere strandtudsens levesteder eller fjerne eksistensgrundlaget grundet bilernes støj - til fordel for en motorvej. Jeg synes det udstråler manglende moderne, hensyntagende by- og egnsudvikling.

Måske kunne man foreslå Regionen at starte en strandtudseindsamling lige her og nu, for salg af disse tudser kunne være med til at fremskynde motorvejens kommen, grundet deres store kurs. Jeg er bevidst om mit høringssvar har indbygget sarkasme, men adgang til dialog, synes efter flere års forsøg, ganske svært.

Lad os forestille os, at I i stedet tænkte. *"Vi er så heldige at have bilag IV-arter i vores område. Det er virkelig helt enestående. Det at kunne tilbyde ganske særlig naturoplevelse i byens umiddelbare nærhed er virkelig stor – både for lokalbefolkningen, men sandelig også som en turistattraktion.*

(Jeg vil lige for god ordens skyld gøre opmærksom på at strandtudsens er beskyttet af EU-habitats direktiv og af Bern konventionen, hvilket stiller tydelige beskyttelseskrav uanset politisk holdning).

Jeg har ikke berørt forekomsten af den lysbugede knortegås som en stor del af året opholder sig ved Egholm. Denne art er Danmarks ansvarsart nr. 1, hvilket i realiteten betyder, at det er den fugl, som Danmark har det største ansvar for at beskytte. I VVM redegørelsen fra 2011 er det nævnt, at lysbuget knortegås har en bevaringsstatus, som hedder: akut truet men stigende i antal, men de nyeste undersøgelser konkluderer, at det er helt forkert. De er akut truet og deres antal er faldende på verdensplan. Det er ikke unormalt at se op til 3000stk. på Egholm, når de ankommer i september måned.

På Egholm går motorvejen tværs igennem leveområdet for lysbugede knortegæs. Man mener, at der nu kun er ca. 6500 individer tilbage. Ornitologer advarer om, at fuglen er alvorligt truet, bl.a. fordi de trænges væk fra deres ynglepladser på Svalbard af større gåsearter, og på det seneste også af isbjørne, som trænger sig ind på ynglepladserne og plyndrer rederne. Derfor kommer der for få ungfugle på vingerne til at bestanden på sigt kan sikre sin bestånd, og derfor er det særdeles vigtigt, at Danmark, som jo ofte huser hele verdensbestanden i vinter halvåret, gør en ekstra indsats for at tilgodese fuglene de 9 mdr. af året, hvor de er her...

Hvis der placeres en motorvej, gennem et af deres vigtigste fouragerings-områder er det en grov overtrædelse af et EU-direktiv, hvilket hverken Region, Kommuner, eller Folketing har bemyndigelse til. I stedet bør regionen gå aktivt ind i bestræbelserne på at frede og sikre de områder, som er vigtigst for gæssene. Der er dokumenteret stor forekomst af lysbugede knortegæs på og omkring Egholm gennem de sidste 10 – 15 år, og forekomsten ved Egholm er stigende, da der her, som et af de få steder i fjorden er tiltagende forekomst af Ålegræs. Både antal, bevaringsstatus, og geografisk udbredelse er forkert i VVM-redegørelsen, og har derfor givet politikerne et forkert grundlag for at træffe en lovlig beslutning.

Tilstedeværelse af disse fugle, bidrager til, at Nordjylland kan tilbyde en helt særligt attraktion som end også på verdensplan kan tiltrække turisme. Byen Aalborg har altså mulighed for at kunne tilbyde højt udbud indenfor kulturlivet, kombineret med store naturoplevelser af verdensunik karakter. Disse muligheder for oplevelser er ligeledes en vigtig faktor når det drejer sig om at fastholde og tiltrække kvalificeret arbejdskraft til regionens hovedby.

Hvis Regionen vælger at arbejde ud fra en anden strategi, grundet ovenstående tunge argumenter, vil DK undgå international bevågenhed, grundet overtrædelse af indgåede internationale aftaler og samtidig vil Nordjylland virkelig kunne placere sig som særdeles attraktiv region på landkortet.

På side 18 står der: *De stedbundne kvaliteter skal udnyttes bedre.* Dette kan heller ikke forenes med en motorvej, der gennemskærer Egholm og de andre naturområder med særlig karakter.

Jeg håber at overstående redegørelser og argumenter kan være med til at belyse modsætningen i at satse på Egholm-motorvejen (under hovedmålet Et sammenhængende Nordjylland) og samtidig at satse på "Nordjyderne ønsker at bo i attraktive områder med rig natur, rent miljø og et godt kulturliv." (under hovedmålet Et attraktivt Nordjylland).

Michael Fast	Nørholmsvej 101	9000 Aalborg	Tlf. 60 24 70 78
Lisbet Gjørtz Fast	Nørholmsvej 101	9000 Aalborg	Tlf. 26 14 83 33

Til Region Nordjylland

Kommentarer og forslag til "Mulighedernes Nordjylland. Regional Vækst- og Udviklingsstrategi 2015 – 2018" fra Dansk Cyklist Forbunds Afdeling i Aalborg

Dansk Cyklist Forbunds afdeling i Aalborg takker for muligheden for at kommentere forslaget til "Mulighedernes Nordjylland. Regional Vækst- og Udviklingsstrategi 2015 – 2018".

Vi foreslår, at Regionsrådet skriver cyklen mere tydeligt ind i Regionens målsætninger, da vi ser cyklen som et vigtigt element i Nordjyllands fremtid. Cyklistforbundet ønsker naturligvis ikke at afskaffe bilen som transportform, men vi mener, at Nordjylland som region må være med til at sikre, at bilen bliver brugt med langt mere sund fornuft og omtanke end tilfældet er i dag, bl.a. ved at investere i planer og løsninger, der fremmer cyklisme, kollektive transportformer og kombinationstransport.

Vil foreslår, at vi i Nordjylland satser på bæredygtig udvikling også på transportområdet – og hermed bør cyklen spille en vigtigere rolle i Nordjyllands fremtidsplaner og dermed bidrage til bæredygtighed og grønne løsninger til gavn for sundhed, klima og miljø.

Bæredygtighed og grøn omstilling indebærer faktisk også store samfundsøkonomiske fordele, bare på en anden måde end den overvejende privat-motoriserede tilgang.

Cyklens potentialer i Nordjylland

Cykling spiller i dag en betydelig rolle for nordjydernes mobilitet, sundhed, miljø og rekreative oplevelser. Men potentialet er langt større. Mange flere nordjyder kan få endnu mere glæde af cyklen i dagligdagen, til pendling og til rekreative formål.

Cykling og bæredygtig turisme i form af cykelturisme kan være med til at begrænse udgifter på sundhedsområdet og støtte erhvervet, hvis man satser målrettet på at sikre de bedst mulige betingelser for cykling og cyklisme gennem den regionale planlægning.

Cyklistforbundet foreslår, at Regionen eksempelvis bidrager til at fremme cykling i Nordjylland gennem følgende initiativer:

- Bedre cykelinfrastruktur. Her kan regionen med fordel sammen med kommunerne udarbejde en strategi for et opdateret og sammenhængende cykelrutenet i hele regionen – samt med tilslutning til de andre regioners cykelrutenet og de nationale cykelruter.

- Bedre formidling. Region Nordjylland kan med fordel styrke formidlingen af det eksisterende cykelrutenet på tværs i regionen. Med bedre og bedre cykler, herunder elcykler, kan vi forvente at cykling over længere afstande end i dag vil blive almindelige, såvel som pendling, som rekreative ture og som led i cykelturismen. Elcykler har en typisk hastighed på ca. 25 km/t og de kan typisk holde til cykelture på ca. 50 km. Denne udvikling stiller krav om, at cyklisterne kan få et godt overblik over cykelmulighederne i regionen – såvel til pendling som til rekreativ cykling.
- Cyklen skal tænkes tæt sammen med kollektiv trafik, så cyklen kan tages med i tog, bus, nærbane, flexture og taxa. Hermed kan passagererne spare meget tid på rejsen til og fra den kollektive trafik og på strækningen fra station/stoppested til rejsens endemål. Bedre kombination og cykling og kollektiv trafik kan også styrke det samlede trafikudbud i yderområderne, f.eks. ved at flexstur og cykelmedtagning kan kombineres. I forvejen skal taxa-materiel, som ofte benyttes på flexture, egnet til at medbringe mindst en cykel.
- Regionens egne arbejdspladser bør gøre det mere attraktivt for medarbejderne at cykle til og fra arbejde samt til opgaver i forb. med arbejdet, f.eks. gennem gode cykelparkeringer, firmacykler, bade- omklædningsmuligheder m.v. Et nyt Supersygehus bør indrettes efter at det bliver attraktivt for medarbejdere og besøgende at cykle til og fra supersygehuset. Tilsvarende kan bedre cykelinfrastruktur få besøgende og ambulante patienter til at vælge cyklen – evt. i kombination med kollektiv trafik.

Vej- og broinvesteringer bekymrer

Cyklistforbundet er samtidig bekymret over at Regionen i oplægget til strategien for Region Nordjylland lægger op til massive milliardinvesteringer i nye trafik anlæg der med stor sandsynlighed vil skabe markant øget bilisme, mere forurening, flere uheld, mere pres på byernes vejnet, parkeringspladser m.v.

Her tænker vi bl.a. på følgende forslag nævnt i planen:

- Ny fast Limfjordsforbindelse
- Nye vejanlæg på strækningerne Thisted-Aalborg og Hanstholm-Skive-Herning
- Ny Hærvejsmørtorvej og
- Fast forbindelse over Kattegat.

Disse nye infrastrukturelle investeringer til mange milliarder kr. vil harmonere meget dårligt med et signal om, at Regionen ønsker at satse på bæredygtig og grøn udvikling – også på trafikområdet. Endvidere vil milliarderne beslaglægge økonomisk råderum til langt mere

bæredygtige investeringer i at reducere trafik, satse på bæredygtig trafik m.v.

Vælger Regionen alligevel at arbejde for disse store milliardinvesteringer i bilismen, så foreslår vi at Regionen trods alt sikrer at disse nye vejanlæg suppleres med cykelruter og at der skabes god mulighed for at passere vejene til fods og på cykel, så nye vejanlæg ikke udgør yderligere en barriere for bæredygtig trafik, som det er tilfældet med de nuværende motorveje. Konkret bør en motorvej over Limfjorden forsyne smed cykelsti.

Trafikvækst er menneskeskabt – ikke en naturlov

Cyklistforbundet læser Regionens oplæg som om, at trafikvækst i oplægget nærmest er indskrevet som en naturlov. I Cyklistforbundet mener vi, at myndighederne bør arbejde for at begrænse trafikvæksten og vores mobilitetsbehov bl.a. gennem regional planlægning.

De politiske fremtidsplaner bør bidrage til at reducere transportbehovet i stedet for at imødekomme trafikens (umættelige) behov for vækst og dermed nye milliardinvesteringer – investeringer, som kun vil skabe yderligere trafik, forurening, uheld, pladsmangel - og fornyede behov for yderligere investeringer.

Vi skal have skabt en bedre balance mellem motoriseret transport og det store potentiale af transport og anden aktivitet, der kunne klares bæredygtigt sundt, hvis vi som samfund og region tog egne målsætninger og visioner lidt mere alvorligt i planproces og dagligdag.

Klar til cykeldialog?

Cyklistforbundet indgår gerne i konkrete dialoger og arbejdsgrupper om, hvordan vi kan skabe rammerne for at Nordjylland og bliver en bæredygtig region – også på transportområdet.

Venlig hilsen

Cyklistforbundet, Aalborg-afdelingen.

Region Nordjylland
Niels Bohrs Vej 30
9220 Aalborg Øst

Høringssvar til REVUS 2015-2018 Fra Netværk for Bæredygtig Erhvervsudvikling

Udfoldning af det bærende princip i REVUS omkring bæredygtig vækst

Efter at have læst oplægget til "Mulighedernes Nordjylland" - REVUS (2015-2018) er det glædeligt, at et af de bærende principper er – "bæredygtig Vækst".

De nærmere beskrivelser af indsatsområderne i oplægget og de fremhævede initiativer adresserer dog kun i begrænset omfang - bæredygtighed og de muligheder, som knytter sig hertil. Enkelte steder er brugt ordet "grønne" – og som med fordel kunne præciseres og evt. erstattes af ordet bæredygtige – som er et bredere begreb, og rummer både miljø, økonomi og sociale forhold (fx i indsatsområde - et attraktiv Nordjylland).

Det anbefales, at det bærende princip omkring bæredygtighed foldes mere ud og integreres i de beskrivelser og i særdeleshed i initiativerne.

Udover, at det vil tydeliggøre den bæredygtige vækstindsats i Nordjylland, så vil det også passe sammen med en fælles erhvervsfremmeindsats med fx Region Midt, som i deres nye REVUS tydeligt har beskrevet et fokus på bæredygtig ressourceanvendelse og bæredygtig omstilling i regionen. Det anbefales, at køre et tydeligt parløb omkring indsatsen, for at understøtte virksomhederne, herunder de virksomheder som agerer i en international sammenhæng, hvor fx CSR ofte er en konkurrenceparameter / forudsætning for afsætning af produkter.

Nordjyllands andel af de mulige økonomiske gevinster i klima og ressourcefokus

Opgørelser viser, at der er et betydeligt økonomisk potentiale for erhvervslivet ved at satse på ressourceoptimering og cirkulær økonomi. Det er både en national opgørelse fx fra Erhvervsstyrelsen, men også en europæisk opgørelse. Hertil kommer, at Aalborg Universitet har betydelige kompetencer på området som bl.a. bringes i anvendelse i samarbejde med virksomhederne i regi af Netværk for Bæredygtig Erhvervsudvikling. Ressourceoptimering og cirkulær økonomi dækker over en række muligheder både i forhold til bæredygtig optimeret produktion, industri symbioser og fx nye forretningsmodeller og produkter. REVUS bør tydeligt understøtte, at det nordjyske erhvervsliv kan realisere de økonomiske gevinster, der findes ved at have fokus på ressourceoptimering.

Øget fokus på at Region Nordjylland bidrager til at understøtte grøn omstilling

Netværk for Bæredygtig Erhvervsudvikling er et nordjyske netværk p.t. med 3 kommuner og 80 virksomheder, og med en ambition om at blive et regionalt dækkende netværk. På nuværende tidspunkt har netværket anmodet Region Nordjylland om også at indtræde i netværket. Netværket arbejder for at

Netværk for Bæredygtig Erhvervsudvikling NordDanmark



bæredygtighed kan blive en markant konkurrenceparameter for nordjyske virksomheder samt en niche for virksomheder indenfor nogle brancher - fx DGNB indenfor byggeri. Fokus er, at i samarbejde med virksomhederne at lave projekter indenfor ressourceoptimering og genanvendelse, CSR, B2B og nye forretningsmodeller fx baseret på cirkulær økonomi og leverandør/ kundesamarbejde. Endelig er der et særlig fokus på at offentlig privat partnerskab, herunder offentlige grønne indkøb, kan bidrage til grøn omstilling og innovation hos virksomhederne.

Netværk for Bæredygtig Erhvervsudvikling anbefaler, at REVUS eksplicit tilføjer en ny satsning på grøn omstilling, som en driver for nytænkning og innovation, øget konkurrencekraft, fastholdelse af akademikere og potentielt nye iværksættervirksomheder.

Det vil bidrage til at ruste virksomhederne til fremover at agere i et marked med stigende råvarepriser, og til at fastholde og sikre arbejdspladser ved at oparbejde denne niche indenfor klima og ressourcedagsordenen. Endelig vil fokus på bæredygtighed medvirke til at understøtte et offentlig privat samarbejde med fx nye udbudsformer, leasings- og serviceydelser. Derfor er det afgørende at bæredygtig vækst også tydeliggøres:

Cirkulær økonomi og innovation – erhvervsfremme ved udnyttelse af nordjyske kompetencer til at være med i front på en ny trend (Indsatsområde: Et Nordjylland i vækst)

Grøn industri symbiose - affald som ressource med et øget samarbejde mellem virksomheder omkring ressourceforebyggelse, genbrug/ genanvendelse og symbioser (Indsatsområde: Et Nordjylland i vækst)

Bæredygtig byggeri bl.a. via offentlig privat partnerskab, DGNB byggeri - herunder energieffektive byggerier m.v.

Branding af Nordjylland, som en region med en tydelig satsning på grøn omstilling fx via grønne teknologier, klimavenlig energiproduktion og transportløsninger og fx bæredygtig aktiv turisme - som en ny niche i Nordjylland (indsatsområde - et attraktivt Nordjylland).

Grønne og bæredygtige indkøb - som en driver for den grønne omstilling i Nordjylland, baseret på helhedstænkning og totaløkonomi (Indsatsområde: Et Nordjylland i vækst).

Venlig hilsen


Jens Højer
Formand


Arne Boelt
Næstformand

for Netværk for Bæredygtig Erhvervsudvikling NordDanmark

Sekretariatsadresse:

Netværk for Bæredygtig Erhvervsudvikling NordDanmark

Stigsborg Brygge 5, 9400 Nørresundby. Tlf.: 99322433, Mail: lene.nielsen@aalborg.dk



SEKRETARIAT FOR REGIONAL UDVIKLING
NIELS BOHRS VEJ 30
9220 AALBORG Ø

25/06/2015

Vedr.: Høring af den regionale vækst- og udviklingsstrategi (REVUS)

Vi har med stor interesse læst den regionale vækst og udviklingsstrategi og vil gerne kvittere for, at den Kollektiv trafik fremhæves under et af de tre centrale indsatsområder 'et sammenhængende Nordjylland'.

NT arbejder med en ambitiøs strategi, hvor vi netop anser mobilitet som et bæredygtigt udviklingsværktøj til at skabe vækst i Nordjylland. Vi har et strategisk fokus på at skabe kollektive transporttilbud til mangfoldigheden, og vi vil i fremtiden arbejde for at etablere nye partnerskaber, der kan løfte den kollektive trafik til nye højder.

Dette ser vi som i god overensstemmelse med regionens ambitiøse målsætninger om flere passagerer i den kollektive trafik (15% i 2020), øget kundetilfredshed (65% i 2020), nye partnerskaber i form af det fremtidige ansvar for den regionale togdrift, samt fokus på bæredygtighed og reduktion af CO2 emissioner fra de regionale ruter (-7% i 2020). Gode ambitiøse målsætninger som vi gerne bakker op om, og ser frem til at samarbejde omkring. Samtidigt ser vi den regionale vækst og udviklingsstrategi som værende i god tråd med de visioner for den kollektive trafik, der er udstukket i hhv. KL's vision 'Fælles ansvar på fælles udfordringer' og i Danske Regioners vision 'Alle ombord'.

Når Region Nordjylland i 2017 overtager ansvaret for den regionale togdrift, bliver der endnu bedre muligheder for koordinering af den kollektive trafik, og det regionale hovednet vil blive væsentligt styrket. Derfor vil vi opfordre til, at der i fremtiden arbejdes på at sikre en velfungerende tilbringertrafik til hovednettet. Passagerne vil opleve en øget mobilitet når frekvensen på hovednettet forbedres, men effekten vil først blive optimal, hvis også tilbringertrafikken til og fra hovednettet opgraderes. Vi ser dette som en afgørende forudsætning for at skabe gunstige vilkår for passagervækst. Samtidigt vil et velfungerende tilbringernet bidrage til enkelthed, sammenhæng og kvalitet i den kollektive trafik.

Venlig Hilsen

Jens Otto Størup

Direktør Nordjyllands Trafikselskab
(+45) 53733300 // jos@NTmail.dk
NordjyllandsTrafikselskab.dk

Alt for mange **værdifulde naturområder** vil blive ødelagt af Egholm-motorvejen. Det drejer sig ikke kun om udflugtsstedet Egholm men også de rekreative områder Lindholm Fjordpark, Hasseris Enge, Strandengene bag Mølholmsøerne, området ved Vandskisøen og den sydlige del af Østeraadalen.

- Let adgang til flotte, enestående og fredfyldte naturområder er en vigtig faktor når det drejer sig om at **tiltrække kvalificeret arbejdskraft** til regionens hovedby. At folk ønsker at bo nær flotte naturområder, afspejler sig bl.a. i huspriserne. Aalborgs åbne naturområder mod vest er et aktiv især når det gælder konkurrencen med København, der med rette kan kaldes klaustrofobisk.
- På Egholm går motorvejen tværs igennem leveområdet for lysbugede knortegæs. Og frakørslen ved Nørholmsvej er placeret oven på et sted, hvor der lever mange strandtudser. Begge disse dyr er **udryddelsestruede** og regnes for særligt prioriterede.
- Egholm-motorvejen vil på Hasseris Enge vil gå gennem vigtige indvindingsområder for **drikkevand** i Aalborg. Det er så følsomt, at beboerne har forbud mod at tisse i haven. Alle ved, hvordan snedriver bliver sorte langs store veje. Denne forurening vil nå grundvandet. Og hvad vil der ske, hvis en tankbil vælter?
- På Hasseris Enge vil Egholm-motorvejen desuden blive placeret i et område, som kun ligger 1,5 meter over havets overflade, og som derfor er uegnet til **byudvikling**. Heller ikke visionen om, at en vestlig motorvej skal kunne fungere som ringvej for Aalborg, holder ved nærmere eftersyn, fordi omvejene f.eks. fra Nørresundby til Aalborg er alt for store via Egholm og Nørholmsvej.
- Da Hasseris Enge ligger meget lavt, vil motorvejen her blive placeret på en vold, der vil forstærke **støjvirkningen ind over Hasseris**. Desuden skaber den fremherskende vestenvind en ekstra effekt, der formentlig ikke er taget hensyn til i VVM-rapporten (jfr. kortet side 79). Hvis ikke regionens hovedby har attraktive boligområder, vil det skade regionen som helhed.
- Motorvejen vil **kun skabe genveje for 6-7000 biler dagligt** (fra Jammerbugt) og det kommer i høj grad til at dreje sig om indkøbs trafik og sommerhustrafik. Dette står slet ikke mål med prisen. Trafikken fra Hirtshals-Hjørring-Brønderslev kan lige så godt køre øst om Aalborg, blot der er et ekstra rør.
- Godstrafikken fra Hirtshals Havn kan formentlig opnå større fordele ved at man **elektrificerer jernbanen** det sidste stykke fra Hjørring til Hirtshals Havn.
- Aalborgs **udvikling trækker mod øst**, og ikke mindst det nye Regionssygehus nødvendiggør, at det østlige vejssystem og forbindelsen fra Vendsyssel til Aalborg Øst fungerer upåklageligt. Forsinkelser p.g.a. stop ved Limfjordstunnelen kan være skæbnesvangre for ambulancer på vej mod Regionssygehuset, hvis ikke der findes et ekstra rør.

- Beslutningen om Egholm-motorvejen var baseret på **beregninger, der overdrev** dens trafikmængde i år 2020 med 50 %. På tidspunktet for beslutningen i Aalborg Byråd og regionen var man heller ikke klar over, at Egholm-motorvejen ligger så langt ude mod øst, at den kun vil aflaste Limfjordstunnelen med 16 % og Limfjordsbroen med 15 % (kilde: Konsolideringsrapporten 2014).
- Beregningerne, der viser at den vestlige motorvej giver størst samfundsøkonomisk afkast er på flere områder kritiseret for at være **fejlbehæftet** bl.a. i bogen "Det store pengespild" uden at man har villet forholde sig til kritikken (se bogens side V). En stor fejlinvestering kan blive konsekvensen.
- Der er fremkommet et forslag til optimeret østlig løsning, **3-tals løsningen**, med kun et enkelt rør ved Limfjordstunnelen. Denne løsning kan spare staten for 3-4 mia. kr og bør gennemregnes.
- **Prisen** på motorvejen via Egholm er særdeles høj sammenlignet med andre motorvejsstrækninger i Danmark: 6,2 mia. i 2011-priser.
- Ved valg af den vestlige løsning skal desuden tillægges 2-3 mia. kr. til et ekstra rør ved den nuværende tunnel, som vil være nødvendigt **efter blot 10 år** ved 16 % stigning i trafikken fra 2020 til 2030 (ligesom 2010-2020).
- En Limfjordsløsning for samlet 8-9 mia. kr. er **urealistisk** hvis man tager i betragtning at der kun anlægges motorveje for 4 mia. i hele Danmark pr. år.
- Regionen bør overveje, hvordan besparelsen ved valg af en østlig løsning - ca. 4 mia kr - kan gavne Nordjyllands udvikling ved anden anvendelse. F.eks. kan man for en sådan sum penge uddanne **4000 ekstra kandidater** på Aalborg Universitet.
- Med kun 16 % aflastning af Limfjordstunnelen vil **uheldene i Limfjordstunnelen fortsætte** og hvis der ikke er bygget et ekstra rør ved Limfjordstunnelen, vil de 60-80.000 biler, der passerer denne vej fortsat lide under vilkårlige forsinkelser på ½ til to timer. I dag opstår den slags forsinkelser på E45 flere gange om ugen.
- En ny motorvej vest om Aalborg vil jævnføre forskere på Aalborg Universitet medføre trafikspring på 20-30 % (og ikke 0,35 % som nævnt i VVM-redegørelsen). Nye veje skaber ny trafik. Dette medfører **øget CO2-effekt** som vil overgå CO2-besparelsen via genvejen for den eksisterende trafikmængde.

- Når en meningsmåling foretaget 2014 viser, at **kun 19 %** af borgerne under 40 år ønsker en motorvej over Egholm, mens **62 % foretrækker en udvidelse** ved den nuværende tunnel, bør regionen være åben for at åbne denne sag og vurdere linjeføringen på ny. Det er jo i høj grad den unge befolkningsgruppe, der skal leve med resultatet.
- **Beslutningsprocessen** omkring linjeføringen har været præget af så mange uregelmæssigheder, at sagen må vurderes om. Det virker eksempelvis mærkeligt, at selve høringen var placeret i en sommerferie, at over 1500 indsigelser ikke har resulteret i nogen form for ændring af projektet og at det ikke er muligt at klage over faktuelle fejl i miljøvurderingen.

Center Plan Byg og Vej

Sekretariat for Regional Udvikling
Region Nordjylland
Niels Bohrs Vej 30
9220 Aalborg Ø

Hobrovej 110 | 9530 Støvring
Telefon 99 88 99 88
raadhus@rebild.dk | www.rebild.dk

Journalnr: 30.18.00-K04-1-15
Ref.: Joan Bak Korsholm
Telefon: 99887681
E-mail: jbko@rebild.dk

Dato: 26-06-2015

Høringssvar til Regional vækst- og udviklingsstrategi

Byrådet har på møde den 28. maj behandlet den Regionale Vækst- og Udviklingsstrategi.

Byrådet i Rebild anerkender, at vi i Nordjylland dels har en række fælles udfordringer, men også at vi bedst løser dem i fællesskab. Vi står stærkere, når vi samarbejder, og det vidner udspillet til Regional vækst- og udviklingsstrategi også om.

Tilblivelsen er sket med input fra forskellige kredse og forums og viser, at samarbejdet er bredt forankret.

Rebild Kommune er enig i visionen for Nordjylland og valg af indsatsområder, samt at der til indsatsområderne er opstillet initiativer, som ikke er stationære. Det signalerer, at prioriteterne løbende kan justeres og tilpasses de muligheder, der opstår.

I den sammenhæng ønsker byrådet dog – i forhold til strategien, at der særligt i forhold til ”det sammenhængende Nordjylland” også er fokus på andre sammenhængskræfter, ligesom indsatsområderne generelt ikke må blive for snævre. Det er eksempelvis af stor vigtighed, at vækst- og udviklingsstrategien gør det muligt at gennemføre nye initiativer, der kan understøtte bl.a. fremstillingssektoren og bygge- og anlægssektoren i Nordjylland, herunder ikke blot gennem de allerede definerede klyngesatsninger. De 2 sektorer er, som det også fremgår af strategien, vigtige for væksten og jobskabelsen, hvorfor det rummer erhvervsmæssige potentialer at udvikle på disse.

I relation til turisme og oplevelsesøkonomi synes det oplagt at fremhæve outdoor-turismen som et indsatsområde. Efterspørgslen efter outdoor-produkter er stødt stigende og Nordjylland har mange områder, der indbyder til aktive og sunde oplevelser i naturen.

Rebild Kommune er ikke udpeget som et yderområde, men finder det alligevel relevant, at der også i strategien indskrives indsatser for yderområderne – i erkendelse af, at Nordjylland skal løfte i flok og at hinandens styrker også er vores styrker.

Med venlig hilsen

Leon Sebbelin
Borgmester



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv

2200 København N

www.baeredygtigtrafik.dk

26. juni 2015

Region Nordjylland

Region Nordjyllands forslag til Regional vækst- og udviklingsstrategi

Rådet for Bæredygtig Trafik (i det følgende RBT) har en række kommentarer til Region Nordjyllands forslag til den regionale vækst- og udviklingsstrategi.

I det følgende er der kommenteret på strategiens hovedkapitel om Et sammenhængende Nordjylland og på det specifikke bilag om Mobilitet i Nordjylland.

Et sammenhængende Nordjylland

Infrastruktur

RBT stiller spørgsmål ved om Limfjordstunnelen er en reel flaskehals. Vi finder, at der ved de planlagte tiltag indenfor den kollektive trafik må forventes overført en pæn del af biltrafikken til primært jernbanen. Hertil kommer muligheden for at anvende ITS til at dirigere trafikken med en hastighed, der gør at trafikken glider mere ensartet. Hertil kommer at en overflytning af godstransport fra vej til bane vil afhjælpe trængslen betragteligt.

RBT finder at en ny Limfjordsforbindelse vil give en helt unødvendig og dyr overkapacitet på vejnettet, og derved modvirke ønskerne om en grøn transport med overflytning af bilister til den kollektive trafik. Dette vil også betyde, at mange af de investeringer, der nu er vedtaget for banetrafikken ikke vil blive fuldt udnyttet.

RBT er meget tilfreds med den planlagte elektrificering af jernbanen til såvel Frederikshavn som Hirtshals. Vi ser gerne at også Skagensbanen elektrificeres som en del af et sammenhængende regionalt jernbanenet.

RBT ønsker at havnene sikres forbindelse til banenettet for at sikre en miljøvenlig godstransport, hvor store dele af lastbiltrafikken kan overføres til jernbanen.

Kollektiv trafik

RBT finder at en god kollektiv trafikbetjening af landområderne er af stor betydning for at fastholde bosætning og beskæftigelse i hele regionen.

RBT forventer at den planlagte udvidelse af den regionale togbetjening følges op med yderligere tiltag, herunder en forlængelse af betjeningen til Hobro og evt. Randers.

RBT har med tilfredshed noteret os, at der er valgt en kvalitetsløsning med etablering af en letbane i stedet for en discountløsning med busdrift. Vi foreslår, at der ses på eventuelle udvidelser af letbanen med nye etaper og forbindelser, f.eks. over Limfjorden til Nørre Sundby.

Ny teknologi

RBT finder at ITS vil kunne afhjælpe mange trængselsproblemer på vejene, også til nytte for busdriften.

Mobilitet i Nordjylland

Vej

RBT finder som nævnt tidligere, ikke at der er behov for en dyr 3. Limfjordsforbindelse. Vi henviser til vores høringssvar af 26. august 2011 til VVM redegørelsen for 3. Limfjordsforbindelse, der er bilagt.

Med de vedtagne udbygninger af jernbanenettet med Togfonden og Timemodellen, vil megen trafik fremover nemt kunne omlægges fra vej til bane, såvel gods som personer.

Der er således heller ikke det store behov for at udbygge vejforbindelserne i Jyllandskorridoren (E 45) ligesom en Hærvejsmotorvej er helt overflødig.

Alene Hærvejsmotorvejen som vil være miljødelæggende for store dele af Jylland skønnes at ville koste 20 milliarder kr. Hvis dertil lægges den ekstra motorvejsforbindelse over Egholm, kommer alene disse 2 projekter op til en pris omkring de 27 milliarder, det samme som Togfonden koster til gavn og nytte for hele landet.

Havne

RBT finder det vigtigt, at der er gode jernbanetilslutninger til havnene for at kunne overflytte godstransport fra vej til bane. Det gælder ikke bare for de eksisterende tilslutninger til Aalborg, Hirtshals og Skagen, men også en fastholdelse af jernbanetilslutning i Frederikshavn, og på sigt en jernbaneforbindelse til Hanstholm havn.

ITS

RBT finder at et Trafikstyringssystem i Limfjordstunnelen vil kunne afhjælpe langt den største del af trængslen ved at justere hastigheden til den optimal i forhold til antallet af biler.

Kollektiv trafik

RBT er betænkelig ved at regionens overdragelse af mindre busruter til kommunerne evt. kan gå ud over en tilstrækkelig god betjening af landområderne. Vi anbefaler derfor, at der sættes fokus på dette.

Baner

RBT er som nævnt tilfreds med, at der kommer eldrift på banerne i Nordjylland, og ønsker at dette også kommer til at gælde Skagensbanen, således at det samlede jernbanenet i Nordjylland drives miljø- og klimavenligt. Også godsbanen til Aalborg havn bør elektrificeres af hensyn til en effektiv betjening.

RBT finder at hastighedsopgraderingerne af det statslige jernbanenet til Frederikshavn bør følges op af en tilsvarende opgradering af jernbanerne til Hirtshals og Skagen.

Jernbanen mellem Aalborg og Hjørring bør udbygges til dobbeltspor for at sikre en tilstrækkelig kapacitet til såvel den regionale togbetjening som en udbygget godstrafik.

RBT finder af den nye jernbane til lufthavnen også bør integreres i den regionale togbetjening. Evt. ved en udvidelse af denne til også at omfatte en linje mellem lufthavnen og havnen via godsbanen med betjening af byområderne Gug, Gistrup og Nørre Tranders.

RBT finder som nævnt, at letbanen bør ses som en første etape af et net med linjer til bl.a. Nørre Sundby og videre mod Nørre Utrup.

For Rådet for Bæredygtig Trafik

Kjeld A. Larsen, formand
Niels Wellendorf, bestyrelsesmedlem

Afsender: Thisted Kommune

Til
Region Nordjylland
Sekretariat for regional udvikling
Niels Bohrs Vej 30
9220 Aalborg Ø
region@rn.dk



Thisted Kommunalbestyrelse

17. juni 2015

CPR/CVR:
BrevID.: 1948178
Medarbejder: HEJ

Høringssvar vedr. Regional Vækst- og Udviklingsstrategi 2015-2018

Thisted Kommunalbestyrelse har med stor interesse læst Region Nordjyllands oplæg til den regionale vækst- og udviklingsstrategi 2015-2018.

På det overordnede plan hæfter vi os ved, at strategien er sammenhængende og gennearbejdet, samt at den i hovedtræk favner de for Nordjylland absolut vigtigste indsatsområder, herunder de mange regionale samarbejdsfora, der samlet set skal understøtte vækst og udvikling i Region Nordjylland. Også Thisted Kommune er således godt favnet af strategien. Vi finder det meget positivt, at alle egne af Nordjylland tiltænkes en central placering, også i den fremtidige udviklingsindsats.

Som sådan har vi kun få bemærkninger, som vi sammenfatter i følgende punkter:

1. Vi ser gerne en mere konkret formulering i forhold til det at sikre videns- og uddannelsesniveauet i alle dele af Nordjylland. Som det også blev drøftet ved høringsmødet i Thisted, den 18. maj 2015, kunne en endnu tættere kobling mellem Aalborg Universitet og regionens yderkommuner bidrage til en markant styrkelse af videns- og uddannelsesniveauet i vore kommuner.

En model herfor kunne være, at dele af udvalgte studier/semestre/forskningsindsatser placeres i yderkommunerne. Her tænker vi særligt på uddannelses- og forskningselementer, der kunne understøtte de markante styrkepositioner, som i forvejen kendetegner de enkelte kommuner. Ivores eget tilfælde kunne det dreje sig om uddannelses- og forskningselementer, der relaterer til vedvarende energi, herunder udvikling og test af nye teknologier. Eller det kunne dreje sig om aktiviteter, der relaterer til for eksempel biologi og andre naturfaglige retninger, med reference til den stigende biologiske interesse for Nationalpark Thy.

Med en sådan tilgang vil mulighederne styrkes for, at Aalborg Universitet knyttes stærkere til yderkommunerne, at flere unge finder interesse for de videregående uddannelser samt at erhvervslivet kobles tættere til uddannelses- og forskningsmiljøerne. Ved at følge dette spor kan vi udvikle vore kompetencer på eksisterende styrkepositioner, ligesom det vil kunne øge tiltrækningskraften i forhold til unge.

2. I strategioplægget lægges der - helt forståeligt - vægt på det sammenhængende Nordjylland. Den forbindelse vil vi gerne opfordre til et fortsat fokus på, at alle indbyggere i Region Nordjylland tilbydes samme regionale TV-signal.

Som situationen er i dag, er vi i regionens vestlige del fortsat omfattet af TV Midt-Vest, mens man i den øvrige del af regionen er omfattet af TV Nord. Det betyder fortsat en hel del for, hvordan borgerne orienterer sig om alt fra daglige nyheder til de mere overordnede regionale forhold. Et fælles blik for hvad der rører sig regionalt, kunne bidrage til en styrkelse af målet om et sammenhængende Nordjylland.

3. På det infrastrukturelle område har vi følgende bemærkninger:

For det første ser vi gerne, at ordlyden om vejforbindelserne Hanstholm-Skive-Herning samt Thisted-Aalborg skærpes. Idet nuværende oplæg tales der om "forbedring" af vejnettet, mens vi gerne ser, at der tales om en "reel udbygning". En reel udbygning af vejforbindelserne vil have afgørende betydning i forhold såvel en udvidelse af Hanstholm Havn som i forhold til det at skabe et stadig mere sammenhængende Nordjylland, hvor arbejdskraften fortsat vil finde det attraktivt at bevæge sig også i øst-vestgående retning.

Dertil kommer at kun hovedvej 11 mellem Thisted og Aalborg er nævnt som indsatsområde i udviklingsstrategien. Vi ønsker tilføjet, at hele hovedvej 11, og dermed også strækningen mellem Thisted og Holstebro, indgår i prioriteringerne.

For det andet ligger det os på sinde, at Thybanen specifikt nævnes som et vigtigt infrastrukturelt element, også i fremtidige udviklingsplaner. Banen har stor betydning, ikke mindst i forhold til at knytte Thy sammen med øvrige landsdele. Som situationen er i dag, har vi en bane, hvor hastigheden er begrænset – et forhold som mindsker attraktiviteten ved at benytte den kollektive trafik. Da vi er enige i udviklingsstrategiens fokus på at tilbyde attraktiv kollektiv trafik, finder vi det vigtigt, at netop Thybanen også indgår i fremtidige prioriteringer, når det drejer sig om den regionale togtrafik.

Vi håber, at Region Nordjylland vil indtænke disse bemærkninger i en ellers rigtig god udviklingsstrategi.

Med venlig hilsen,
på vegne af Thisted Kommunalbestyrelse


Lene Kildegaard Jensen
borgmester


Carsten Sand Nielsen
kommunaldirektør

Høringssvar vedr. Regional Vækst- og Udviklingsstrategi 2015-2018

Thy Erhvervsforum er en privat medlemsorganisation med 320 medlemsvirksomheder i Thisted Kommune. Vi har med interesse deltaget ved workshopen, som blev afholdt d. 18. maj i Thisted samt læst Region Nordjyllands oplæg til den regionale vækst- og udviklingsstrategi 2015-2018.

Vi finder, at strategien indfanger de væsentligste indsatsområder for Nordjylland, og vi er særligt begejstret for, at alle områder, og dermed kommuner, i Nordjylland tænkes med i det overordnede billede af, hvordan både udfordringer samt potentialer skal mødes fremadrettet.

Følgende er dog bemærkninger, som vi gerne ser behandlet i den endelig udformning af den regionale vækst- og udviklingsstrategi:

Vedr. den egnsvisse karakteristika

- På side 5 af strategien vises en figur vedr. Nordjyllands egnsvisse karakteristika. Beskrivelserne af de bestemte erhvervsområder i Thy-Mors, mener vi mangler et fokus på de produktions- og fremstillingsvirksomheder, som ligeledes findes i dette område. Herunder Cimbria, Ideal, Outrup, Tican, DOLLE, Bila m.fl. Der mangler ligeledes en general bemærkning omkring fødevareklyngens betydning i dette område, idet denne beskæftiger op mod 19% af arbejdsstyrken. Til sammenligning er dette 13% i Nordjylland og 9% på landsplan.

Vedr. indsatsområdet – et sammenhængende Nordjylland

- Virksomhederne i Thisted Kommune er helt afhængige af infrastrukturelle udbygninger, så de store dele af vores erhvervsstruktur, som afhænger af bl.a. vejforholdene, såsom fiskeeksportørerne, fremstillingsvirksomhederne og den øvrige fødevareklynge, understøttes bedre. Derfor foreslår vi mere konkrete forslag til, hvordan udbygninger af vejnettet vil finde sted.
- Mobiliteten og pendlingen til og fra Thisted Kommune er ligeledes underlagt den nuværende infrastruktur, og denne skal udbygges med synlige forbedringer, såfremt Thisted Kommune fortsat skal tilbyde en indpendlings mulighed for regionens arbejdskraft. Op mod 1,5 timers transporttid hver vej mellem Aalborg og Thisted er ikke en langtidsholdbar løsning. Derfor skal der, udover konkrete udbygninger, ligeledes arbejdes med intelligente løsninger, såsom flow-regulerende lyskryds og 2+1 løsninger.
- Under de konkrete initiativer fremføres det, at man vil understøtte de nordjyske havnes udvikling. Dette bør konkretiseres således, at udviklingsplanerne for de nordjyske havne ses som understøttende for den maritime vækst i Nordjylland. Herunder som vækstmotorer for en lokalt forankret vækst, som, med udvidelsen af Hanstholm Havn, ligeledes vil bidrage til regionen som helhed.

Vedr. indsatsområdet – et Nordjylland i vækst

- Her bør det nævnes, at man ønsker, at uddannelsesstilbud på alle niveauer (ungdomsuddannelser, KVVU, og evt. andre voksenuddannelser på videregående niveau) tilbydes i hvert arbejdsopland. Sidstnævnte gennem relevante master og overbygningsuddannelser. Evt. gennem fjernundervisning, såsom Maskinmesteruddannelsen. Dette giver mulighed for, at unge mennesker kan videreuddanne sig i deres lokalområde med relevans for den lokale erhvervsstruktur.

- *Der bør arbejdes med udviklingen af flere forløb, der integrerer udenlandsk arbejdskraft som en ressource for den lokale udvikling. Hertil tænkes forsøg med organisationer, som kan formidle relevante kontakter, såsom AIESEC, Work In Denmark etc.*
- *Regionalt støttede klyngeinitiativer bør som opdrag tilsigtes en funktion som erhvervsfremmeaktør, så de bliver tematisk forretningsudviklende for de specifikke brancher (jf. MARCOD, Nordjysk Fødevarerhverv etc.).*

Vedr. et attraktivt Nordjylland

- *Det tilsigtes, at man skaber større synergi mellem erhvervsudvikling, oplevelsesøkonomi og stedskvaliteterne i det enkelte kommuner. Således bør vidensinstitutionerne Aalborg Universitet og UCN tildeles en opgaver med at skabe metodegrundlag og business cases omkring områdernes potentialer for udvikling og vækst indenfor bosætning, turisme- og erhvervsudvikling.*

Vedr. internt og eksternt samarbejde

- *Her bør samarbejde med de danske innovationscentre afsøges, idet de er placeret i en række af verdens største økonomier med stort eksportpotentiale for de nordjyske virksomheder.*
- *Derudover bør et samarbejde med Invest in Denmark styrke mulighederne for udenlandsk investeringslyst i Nordjylland. Dette kunne særligt være indenfor klima og energi samt den blå vækst, hvor havnenes udvidelsesplaner giver mulighed for tiltrækning af udenlandske virksomheder og investeringer.*

Thy Erhvervsforum håber, at Region Nordjylland vil medtænke disse kommentarer i den endelige udgave af den regionale vækst- og udviklingsstrategi.

På vegne af bestyrelsen i Thy Erhvervsforum

Martin Hoxer

Erhvervschef i Thy Erhvervsforum

Sekretariat for Regional Udvikling
Niels Bohrs Vej 30
9220 Aalborg Øst

University College Nordjylland
Selma Lagerlöfs Vej 2
Postboks 38
9100 Aalborg
Tlf. 72 69 50 00
ledelsessekretariatet@ucn.dk
www.ucn.dk

Høringssvar vedr. Regional Vækst- og udviklingsstrategi 2015 - 2018

University College Nordjylland (UCN) har fulgt arbejdet med Region Nordjyllands strategi og læst 'Mulighedernes Nordjylland' med stor interesse. UCN vil gerne sige tak for en spændende og visionær strategi for den regionale udvikling i Nordjylland frem mod 2018, som UCN gerne vil bidrage til at realisere.

Dato: 15. juni 2015
Ref.: Trine Kamp Schubert
Direkte tlf.: 72 69 03 17
E-mail: trs@ucn.dk

UCN vil også gerne kvittere for Regionens invitation til at deltage i de offentlige høringsmøder vedr. REVUS i Nordjylland. UCN har deltaget på høringsmøderne i Hjørring og Rebild og bifalder den involvering og dialog om Vækst- og Udviklingsstrategien, som høringsmøderne har givet mulighed for.

UCN har et konkret ønske om, at de videregående uddannelsesinstitutioner i Nordjylland omtales samlet i strategien, så de adresseres som 'de videregående uddannelsesinstitutioner' fremfor at enkelte uddannelsesinstitutioner fremhæves (Eksempelvis på side 7 i REVUS, hvor man under afsnittet 'Uddannelse' konkret bør ændre *Aalborg Universitet* til: *De videregående uddannelsesinstitutioner*).

UCN vurderer at de studerende på de videregående uddannelser med fordel kunne skrives ind i strategien, som vigtige vækstdrivere for den regionale udvikling i forhold til innovation, udvikling og vækst. De studerende bidrager således til regionens arbejde med at gøre Nordjylland til et attraktivt sted at bosætte sig gennem deres engagement, initiativer og konkrete bidrag indenfor eksempelvis oplevelsesøkonomi og innovationsprojekter, hvilket bør nævnes og anerkendes.

I REVUS er der fokus på et stærkt samarbejde på tværs i Nordjylland, hvilket UCN ønsker at bidrage til, eksempelvis gennem et styrket samarbejde med Aalborg Universitet omkring forskningsprojekter og videnproduktion. Herudover bidrager UCN sammen med de øvrige uddannelsesinstitutioner i Nordjylland til at realisere målsætningen om gennemførsel af det dobbelte kompetenceløft, hvor f.eks. faglærte har mulighed for at videreuddannes til videregående niveau gennem akademiuddannelse.

Med venlig hilsen

Lene Augusta Jørgensen
Rektor, UCN



Region Nordjylland

Sendt digitalt via: www.revus.dk

Dato: 17. juni 2015

Erhverv, Turisme, Plan og
Udvikling
Himmerlandsgade 27
9600 Aars

Sagsnr.:
820-2015-23561
Dokumentnr.:
820-2015-132678

Sagsbehandler :
Merete Bach Hansen
Telefon: 9966 7014
Mobil:
Mail: mbh@vesthimmerland.dk

Høringssvar til den Regionale Vækst- og Udviklingsstrategi 2015-2018 "Mulighedernes Nordjylland"

Økonomiudvalget i Vesthimmerlands Kommune har med stor interesse læst Regionens forslag til den Regionale Vækst- og Udviklingsstrategi 2015-2018, der er sendt i høring.

Strategimaterialet sender et klart signal om, at vi i det samlede Nordjylland ser på mulighederne – frem for begrænsningerne. Ligeledes lægges der op til et styrket samarbejde Regionen og de Nordjyske kommuner i mellem. Især vil vi gerne rose det indledende afsnit om et stærkt samarbejde om Nordjylland og den gode proces der generelt har været omkring udarbejdelsen af strategien, hvor både Regionen, Vækstforum og kommunerne har deltaget.

Omdrejningspunkterne i den regionale vækst- og udviklingsstrategi er de tre indsatsområder:

1. Etsammenhængende Nordjylland
2. Et Nordjylland i vækst, og
3. Et attraktivt Nordjylland.

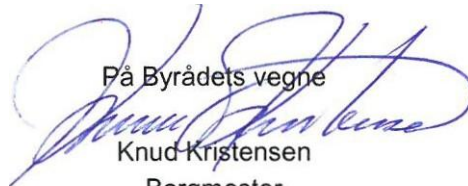
Derudover har Nordjyllands yderområder et særligt fokus, hvor målet er, at yderområderne skal udvikles som ligeværdige, levende, erhvervsaktive og bæredygtige lokalsamfund.

Alle omdrejningspunkterne efterfølges af en række prioriterede initiativer, som Regionsrådet ønsker et samarbejde omkring. Det bør også gælde for afsnittet om Nordjyllands yderområder, som vi har en hel klar opfattelse af og forventning til, at Regionen ønsker et styrket samarbejde omkring.

Bosætningspotentialet i indsatsområdet "Et attraktivt Nordjylland" kunne med fordel indarbejdes i dette område, og derved sikre en naturlig sammenhæng til afsnittet om Nordjyllands yderområder.

Strategien afsluttes med en række målbare effekter, hvor vi under det sammenhængende Nordjylland mangler en konkret målsætning vedr. Aggersundbroen, som er afgørende for infrastrukturen i Vesthimmerland.

Vi ser derfor frem til en positiv dialog om at omsætte den endelige plan til virkelighed – med ønsket om at skabe en sammenhængende Region i et stærkt Nordjylland.

På Byrådets vegne

Knud Kristensen
Borgmester

Region Nordjylland
Niels Bohrs Vej 30
9220 Aalborg Øst

Dato:
26. juni 2015

hfoPlanNr. :
22-301

E-mail adr.:
jf@aalborghavn.dk

Direkte tlf.:
9930 1540

Regional udviklingsplan i offentlig høring.

Aalborg Havn er en af de store havne i Nordjylland og samtidig et multimodalt transportcenter

Aalborg Havn er i gang med en spændende strategiproces med overskriften "Den intelligente Havn." Den intelligente havn opererer inden for de tre hovedområder virksomhed, ramme og integrator.

Processen involverer alle havnens medarbejdere og fører til en række nye initiativer og processer. Her kan kort nævnes udvikling af KPI'er, håndtering af risici, initiering af nye netværk og større synlighed.

Et af punkterne i integratortrollen er at bidrage til regionale og kommunale udviklingsmål.

Vi kan konstatere, at Aalborg Havn bidrager til alle hovedoverskrifter i den regionale vækst- og udviklingsstrategi 2015-2018, "Mulighedernes Nordjylland." Aalborg Havn er altid parat til at deltage i det regionale arbejde inden for havnens områder, og samtidig er havnen interesseret i at blive understøttet af regionen på de områder, hvor det kan give resultater.

Aalborg Havn deltager aktivt inden for de tre hovedtemaer, og inden for hvert af hovedtemaerne anslår vi et tema af særlig relevans for Aalborg Havn, og samtidig nævner vi kort andre sammenhænge, der er relevante for Aalborg Havn.

Et sammenhængende Nordjylland

Transportcentret er et hovedtema for Aalborg Havn. Nordjysk Transportcenter har eksisteret i mange år, og det omfatter både lagerhoteller, distributionsterminaler, dieseltankstation og containerterminal. Et anlæg til lastvognsvask og -service er under opførelse.

Transportcentret er det eneste danske transportcenter, der betjener lastvogne og modulvogntog, søfarten inklusive containerterminal og godstransport på bane. Det har krævet investeringer at nå så langt, og det vil fortsat kræve investeringer at udbygge transportcentret.

Søfarten har naturligvis en afgørende betydning for havnens virke, og opretholdelse af sejlruten til og fra Aalborg er af afgørende betydning. Opretholdelse af vanddybden i havnen inklusive bortskaffelse af de oprensede materialer er en forudsætning for havnevirksomheden.

Herudover kræver det en både kommerciel og politisk tilgang at fastholde og udbygge transportmulighederne. Det drejer sig for landsvejstransporten om at komme hurtigt til og fra motorvej E45 (projektet udbygning af Tranholmvej), ad motorvejen mod syd til København og Tyskland og tværs over fjorden mod nord.

Vi skal også fokusere på vilkårene for godstransport på skinner. Det er afgørende, at der er fornuftige køreplaner for godstransport, og stamsporet mellem Aalborg Bane-gård og Aalborg Havn skal opretholdes; eventuelt skal der etableres en shunt med direkte adgang til hovedsporet syd for Aalborg.

Aalborg Havn bidrager også på andre punkter til det sammenhængende Nordjylland:

Mobilitet er i fokus, og systemet til online oplysninger om trafikken til og fra havnen giver værdifuld viden om trafikflow, ventetider m.v.

Havnen er en af de store nordjyske havne, og Aalborg Havn deltager gerne i et udbygget **samarbejde mellem de nordjyske havne**.

Aalborg Havn er en komplet havn på **TEN-T netværk** for havne og et knudepunkt på netværkene for bane og vej. Denne position skal fastholdes og udbygges.

Vi følger interesseret med i **Jyllandskorridoren og Nordic Link** og deltager i samarbejdet.

Et Nordjylland i vækst

Aalborg Havn har oplevet en vækst på 50 % på flere parametre fra 2007 til 2014. Det gælder både beskæftigelseseffekten, indkomstkabelsen, skatteprovenuet og produktionsværdien. Isamme periode er havnens omsætning vokset til det dobbelte.

Vi forudsiger en vækst af samme størrelse i den næste syvårs periode, og der bliver behov for yderligere havnearealer.

Aalborg Havn har anmodet Aalborg Kommune om at udvide arealerne udlagt til havneområde øst for Aalborg med 1mio. m² mod øst for 1mio. m² mod vest.

Den østlige udvidelse sker dels på landarealer og dels på fjordarealer. Derfor skal der formentlig gennemføres en VVM-undersøgelse for at kunne iværksætte nye havneaktiviteter på området og etablere havneanlæg mod fjorden. Anvendelsen vil blandt

andet blive til virksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 7), hvor vi ser et særligt behov.

Tilsvarende ønskes en vestlig udvidelse på nuværende landarealer. Pladsbehovet til montage, oplagring og produktion af voluminøse konstruktioner er stadigt stigende, og efterspørgslen kan kun mødes ved en udvidelse af havnearealet. Der skal hverken etableres omkostningstunge opfyldninger, bolværker eller indfatninger i forbindelse med udvidelsen mod vest.

Aalborg Havns **regionale betydning** som en havn for mange forskellige godsarter er en realitet, og der er potentiale til yderligere vækst. Tilsammen med de to private havne for Aalborg Portland og Vendsysselværket udgør havnesystemet ved den østlige del af Limfjorden et betydeligt energi- og produktionscenter.

Aalborg Havn bidrager til væksten i bosætning og beskæftigelse gennem samarbejde om **Smart City**. Udviklingen af havnen og ikke mindst udviklingen af Stigsborg Havnefront på nordsiden af fjorden vil blive gennemført med inddragelse af konceptet for Smart City.

Et attraktivt Nordjylland

Aalborg Havn har arbejdet målrettet med **miljø** i mange år. Som et led i miljøarbejdet er havnen miljøcertificeret efter SO 14.001-standarden.

Forbedringer af miljøforholdene og energitiltag sker parallelt og i trit med havnens vækst.

Målet for Aalborg Havn er en CO₂-fri havn. År for år sker der reduktion i udledning af CO₂, og selv om det er nemmest at finde de første 25% reduktion, arbejdes der mod målet.

Krydstogtturisme er særdeles attraktivt for turismen – og for oplevelsen af en levende havn. Aalborg Havn kan byde på helt unikke forhold med en midtby, der ligger 100 m fra krydstogtkajen. I 2015 og 2016 ankommer der henholdsvis 16 og 25 krydstogtskibe, og 2017 ser allerede lovende ud.

Næste skridt i forbindelse med regionplanprocessen kan være et møde mellem regionen og Aalborg Havn, hvor vi kan uddybe punkterne i brevet.

Med venlig hilsen



Nr--

Jørgen Frandsen
Ejendomschef



Punkt 21.

Offentlig høring om Regional Vækst- og Udviklingsplan 2015

2013-3399

Magistraten indstiller, at byrådet godkender Aalborg Kommunes høringssvar til "Regional Vækst- og Udviklingsstrategi 2015-2018", som anført i sagsbeskrivelsen.

Forslaget til høringssvar er udarbejdet af Plan- og Koordineringsgruppen, hvor alle kommunens forvaltninger er repræsenteret.

Beslutning:

Socialistisk Folkeparti har ønsket følgende ført til referat:

"Socialistisk Folkeparti kan generelt tilslutte sig høringssvaret, men kan ikke tilslutte sig en ukritisk anbefaling af punktet "Et sammenhængende Nordjylland", idet det under dette punkt som noget centralt indgår, at en 3. Limfjordsforbindelse skal gå over Egholm. SF ønsker ikke en motorvej over Egholm, men ønsker, at en alternativ placering, der via en tunnel ved Nordjyllandsværket og Aalborg Østhavn forbinder E39 og E45 med Aalborg Øst og Egnspanvej, undersøges nærmere."

Radikale Venstre og Enhedslisten tilslutter sig Socialistisk Folkepartis bemærkning.

Godkendt.

Mariann Nørgaard var fraværende.



Sagsbeskrivelse

Regionsrådet vedtog den 18. april 2015, at forslag til Regional Vækst- og Udviklingsplan 2015-2018 (RE-VUS) sendes i høring fra den 30. april til den 26. juni 2015. Der har i den forbindelse været afholdt 3 borgermøder i henholdvist Thisted, Skørping og Hjørring.

Forslaget indeholder Regionsrådets strategi for den fremtidige udvikling i regionen, og strategien lægger den kurs som Regionsrådet i samarbejde med Vækstforum, kommunerne og andre parter vil følge i de kommende år.

Forslaget indeholder følgende afsnit:

1. Nordjylland i dag
2. Et stærkt samarbejde om Nordjylland
3. Vision og bærende principper
4. Indsatsområde: Et sammenhængende Nordjylland
5. Indsatsområde: Et Nordjylland i vækst
6. Indsatsområde: Et attraktivt Nordjylland
7. Nordjyllands yderområder
8. Internt og eksternt samarbejde
9. Strategiens effekter
10. Bilag

Nordjylland i dag

Afsnittet rummer en status på, hvordan Nordjylland ser ud i dag med hensyn til uddannelse og kompetence, erhverv og innovation, beskæftigelse og ledighed og en stærk nordjysk identitet, som beskriver de forskellige egnes særpræg og potentialer.

Det nævnes i afsnittet at "Aalborg fungerer i vid udstrækning som centrum for landsdelen (byregionsfunktion)".

Aalborg Kommunes bemærkning:

- **Aalborg Kommune finder det nystartede initiativ "Business region North Denmark" (BRN) særdeles afgørende og væsentlig for Nordjylland i dag og fremover. Derfor foreslås, at BRN beskrives i dette afsnit af REVUS – forslaget, som en del af "Nordjylland i dag".**

Et stærkt samarbejde om Nordjylland

Afsnittet beskriver en lang række udfordringer og muligheder, som gælder for det attraktive Nordjylland som helhed, og dermed danner grundlag for det fremtidige samarbejde mellem alle kommuner og regionen.

Afsnittet er udarbejdet i fællesskab mellem de nordjyske kommuner og Region Nordjylland, og afsnittet vil således også optræde identisk i alle 11 nordjyske kommuners Planstrategier.

Aalborg Kommunes bemærkning:

- **Aalborg Kommune finder det særdeles positivt at regionen og de 11 kommuner i regionen alle betoner vilje til, og ønsket om, et bredt regionalt samarbejde. En samlet tilkendegivelse af denne art er et enestående udtryk for koordinering og samskabelse af fremtidens Norddanmark.**
- **I afsnittet er det kort beskrevet, at byregions-tankegangen er et væsentligt vilkår for en positiv udvikling i Nordjylland. Dette fremtidsrettede udviklings- og vækstperspektiv er desværre fraværende i resten af REVUS-forslaget.**

Vision for Nordjyllands vækst og udvikling

Der er tre indsatsområder i visionen, nemlig "Et sammenhængende Nordjylland", "Et Nordjylland i vækst" og "Et attraktivt Nordjylland".

Hertil kommer de bærende principper, som beskriver, hvordan Regionsrådet og Vækstforum sætter handling bag ordene. Disse bærende principper er:

- Bæredygtig vækst
- Sammenhæng og balance
- Globaliserings muligheder



- Åbenhed og samarbejde
- Nytænkning.

Aalborg Kommunes bemærkning:

- *I REVUS er der anlagt en række vigtige betragtninger på Norddanmark som region, primært i afsnittet "Et stærkt samarbejde om Nordjylland". Det er afgørende vigtigt, at den igangværende og stærke samfundsmæssige og samfundsøkonomiske udvikling, som præger væksten globalt, nemlig urbaniseringstendenser omkring større og mindre byregioner, tages op i den regionale vækst- og udviklingsplan.*
- *Overalt i verden, og i stigende grad i Europa, er det urbaniseringen og udviklingen af byregionale samarbejdsperspektiver, der præger dagsordenen for samfundsudviklingen.*
- *Eksempelvis er der i REVUS ingen betragtninger om, at Aalborg som større universitetsby har en særlig rolle i regionen, og at fokus på sammenhængskraften mellem Aalborg og et net af attraktive og levedygtige byer i de forskellige egne i NordDanmark kan udvikle et stærkere NordDanmark.*
- *Det er synergien i fremtidens samarbejde på kryds og tværs af Nordjylland, der skaber sin egen vækst, og samtidig sikrer en ligeværdig konkurrencerelation til andre byregioner i Danmark, i Norden og i Europa.*
- *Det foreslås, at dette tema får en stærkere betoning i den endelige REVUS.*

Indsatsområde: Et sammenhængende Nordjylland

Der er i afsnittet fokus på, at "god infrastruktur er en forudsætning for vækst", samt at "den kollektive trafik er med til at binde regionen sammen". Desuden rummer afsnittet en række konkrete initiativer, som fordeler sig over hele regionen.

Aalborg Kommunes bemærkning:

- *Aalborg Kommune kan tilslutte sig indsatsområdet "Et sammenhængende Nordjylland". Det er især vigtigt at sætte fokus på sammenhængene og koblingen mellem de forskellige transportformer, for dermed at skabe en "smart" mobilitet i fremtidens Nordjylland.*

Indsatsområde: Et Nordjylland i vækst

Dette afsnit er orienteret mod vækst og udvikling indenfor erhvervslivet i Nordjylland. Der er fokus på at "Bygge på regionens stærke erhvervsområder", "Understøtte virksomheder med vilje til vækst", "Sikre tilstrækkelig kvalificeret arbejdskraft", samt en række konkrete initiativer, der skal styrke erhvervsudviklingen i Nordjylland.

Aalborg Kommunes bemærkning:

- *Aalborg Kommune kan tilslutte sig indsatsområdet "Et Nordjylland i vækst". Det er vigtigt at fokusere på grøn omstilling, smart byudvikling og bæredygtige samfundssystemer, herunder offentlig – privat samarbejde om bæredygtig udvikling i virksomhederne, byggebranchen, indkøb osv. i hele regionen.*

Indsatsområde: Et attraktivt Nordjylland

Afsnittet omhandler "Rig natur og aktivt kulturliv", "De stedbundne kvaliteter", "turisme og oplevelsesøkonomi skal udvikles", Attraktivitet handler også om miljø og energi" samt en række konkrete initiativer rette mod at gøre Nordjylland endnu mere attraktiv.

Aalborg Kommunes bemærkning:

- *Aalborg Kommune kan tilslutte sig afsnittets ordlyd, men savner generelt, at de nordjyske byers tiltrækningskraft indgår i beskrivelsen af det attraktive Nordjylland, herunder også Aalborg bys særlige potentialer i udviklingen af det attraktive Nordjylland.*
- *Afsnittet rummer overvejelser om energi og CO₂-reduktion, og i den forbindelse savner Aalborg Kommune et initiativ om branding af Nordjylland som en international førende Energi-, Klima- og Miljøregion baseret på eksempelvis Aalborg Commitments og andre styrkepositioner i Nordjylland*

Afsluttende bemærkning:



- *Aalborg Kommune er parat til at påtage sig de udfordringer og udnytte de muligheder og potentialer, som forslag til Regional Vækst – og Udviklingsstrategi rummer. Vi ser frem til et fortsat samarbejde mellem Regionen og regionens 11 kommuner.*



Sammendrag fra høringsmøder om forslag til Regional Vækst- og Udviklingsstrategi 2015 - 2018

Sammendrag fra høringsmøder



REGION NORDJYLLAND

PUBLIKATIONENS TITEL

Sammendrag fra høringsmøder

Udgivet af
Regional Udvikling

Region Nordjylland
Niels Bohrs Vej 30
9220 Aalborg Ø
97 64 80 00
www.rn.dk

Læs mere om Region Nordjylland på www.rn.dk



REGION NORDJYLLAND

REVUS høringsmøde i Thisted den 18. maj 2015 – sammendrag af mødet

Som led i høringsprocessen blev forslag til den regionale vækst- og udviklingsstrategi debatteret på EUC Nordvest i Thisted den 18. maj 2015. Omkring 60 personer deltog i mødet.

Regionsrådsformand Ulla Astman indledte mødet med at pointere vigtigheden i at arbejde sammen om den nye fælles plan, som vil blive en vigtig motor for udvikling og vækst. Ulla Astman nævnte i den forbindelse, at Vækstforum i de seneste 7 år har støttet erhvervsfremme med ca. 1.2 mia. kr. og skabt ca. 10.000 jobs.

Dorte Stigaard gennemgik herefter planforslaget "Mulighedernes Nordjylland", hvorefter deltagerne fordeltes ved 6 borde til drøftelse af forslagets 3 fokusområder (det sammenhængende Nordjylland, et Nordjylland i vækst, det attraktive Nordjylland).

Om Et sammenhængende Nordjylland var der bred enighed om behovet for en god infrastruktur som grundlag for vækst og bosætning. Således var det et stort ønske, at hovedvejen til Aalborg får et spor mere til en "2+1" løsning, og at der etableres intelligente trafikløsninger (ITS), for at sikre et bedre flow – særligt fra Fjerritslev til Aalborg.

I REVUS er der forslag om en ny forbindelse Thisted/Skive og Thisted/Aalborg. Et forslag til en bedre forbindelse end den forslåede kunne være Oddesund/Aalborg/Holstebro. Vejforbindelsen kan desuden nå motorvejen ved Holstebro. Forbindelsen vil binde de to regioner bedre sammen.

Alle indsatser er vigtige og alle nævnt i REVUS er vigtige, men det blev specifikt nævnt, at én ting kan stå tydeligere: "Udbygningen af Hanstholm Havn".

Forbedring af den **digitale infrastruktur** er helt afgørende. Den skal være på samme niveau i hele Nordjylland. For at få bedre bredbåndsforbindelser ud i hele regionen, kan kommuner og Regionen hjælpe, ved at lave udbud af bredbåndsforbindelser til offentlige institutioner. Der kan derved blive udlagt bredbånd mange steder, hvor udbydere ellers ikke vil prioritere at lægge en forbindelse.

Der er en stor daglig indpendling til Thisted af medarbejdere og studerende – men i det lange løb vil de dårlige vejforhold og transporttiden være en barriere for de mange indpendlere fra Aalborg.

X-bus fra Thisted til Aalborg stopper ikke ved lufthavnen. Man har nedlagt lufthavnen i Thisted – der burde sikres adgang til Aalborg Lufthavn.

Hanstholm Havn fremhævedes som vækstmotor og nøgle til udvikling, f.eks. inden for offshore og vindmølleudbygning. Støtte til dette vækstområde var et udbredt ønske.

Der skal ske en koordinering imellem DSB og lokalbanerne, så der bliver bedre forbindelser her imellem. Der skal fokuseres på, at skabe gode forbindelser til skoler og uddannelsesinstitutioner samt gode kollektive forbindelser for pendlere.

Om Et Nordjylland i Vækst pegedes på iværksætteri som et stort og vigtigt emne, og det fremhævedes, at Thy-Mors området har den største succes med iværksætteri i Danmark. Det blev foreslået, at Aalborg Universitet med fordel kan placere sin uddannelse i iværksætteri i området og trække på de mange gode iværksætter cases i Thy-Mors. Støtte til iværksættere er særligt vigtigt her, da chancerne for at større virksomheder lokaliserer sig i området, ikke er store.

Thisted kan være testcenter for Nordjylland.

Fraflytning – særligt de unge - er en af de helt store udfordringer i området. Det blev foreslået løst ved at udvide uddannelsesmulighederne i Thy-Mors, og ved at etablere laboratorier for e-learning, hvor univer-

siteter tilbyder studieretninger, der for hovedparten kan gennemføres i Thy-Mors. Laboratoriet vil samtidig betyde stor nærhed til lokale virksomheder, som vil kunne bruges i undervisningen og praktik, og virksomhederne vil kunne trække på højtuddannede studerende, som de måske kender fra praktik eller studiejobs.

Mere videregående uddannelse i yderområderne. AAU's ingeniørstudie kunne få en afdeling i Thisted og evt. lave Ph.d.ere fx inden for bølgeenergi (AAU) – måske enkelte semestre, praktik. Området har jo både merkantile og håndværkeruddannelser.

Thisted/Thy området er oplagt (i stedet for Hjørring og Frederikshavn) for oprettelse af en politiskolefilial fordi det ligger midt i mellem de to politikredse Holstebro og Aalborg.

Kap trådene til VIA lade UCN overtage.

Information om de mange styrker, gode initiativer og vækstpotentialer i området skal fortælles meget bedre. Der er behov for at brande området i den skrevne presse og i TV medierne. "Thy Mors på Rådhuspladsen" – vigtigt at fortælle de gode historier om Thy, både med udgangspunkt de stedsbundne – National Parken, men også de mange gode ting, der sker i området.

Om Et attraktivt Nordjylland pegedes på vigtigheden i hele tiden at udnytte det stedsbundne – Cold Hawaii og Nationalparken, så det bliver eksklusivt. Det skjulte guld.

Det pointeredes, at TVMidtVest og TVNord må arbejde sammen for at sikre en ordentligt dækning af området – en dækning, der i dag følger de gamle amtsgrænser. Mange i Thy/Mors har stadig stor tilknytning sydpå. Egnen skal huske sig selv på, at de tilhører Region Nordjylland, og omvendt skal Region Nordjylland huske at de også indbefatter Thy/Mors.

Kortet på side 5 i REVUS; Er det de rigtige prædikater som er kommet på stederne på kortet? Hanstholm Havn kan f.eks. fremhæves som en vigtig del af det maritime erhverv og porten til Skandinavien.

REVUS høringsmøde i Rebild den 21. maj 2015 – sammendrag af mødet.

Som led i høringsprocessen blev forslag til den regionale vækst- og udviklingsstrategi debatteret på Comwell i Rebild. 21. maj 2015. Omkring 50 personer deltog i mødet.

Regionsrådsformand Ulla Astman indledte mødet med at pointere vigtigheden i at arbejde sammen om den nye fælles plan, som vil blive en vigtig motor for udvikling og vækst. Ulla Astman nævnte i den forbindelse, at Vækstforum i de seneste 7 år har støttet erhvervsfremme med ca. 1.2 mia. kr. og skabt ca. 10.000 jobs.

Dorte Stigaard gennemgik herefter planforslaget "Mulighedernes Nordjylland", hvorefter deltagerne fordeltes ved 6 borde til drøftelse af forslagets 3 fokusområder (det sammenhængende Nordjylland, et Nordjylland i vækst, det attraktive Nordjylland).

Om Et sammenhængende Nordjylland pegedes på, at NT bør høre/konsultere skoler/institutioner og vognmænd i forbindelse med ændringer af køre/ruteplaner. På mødet var der stor interesse for at diskutere 3. Limfjordsforbindelse og skifergas. Om 3. limfjordsforbindelse bemærkede nogle af deltagerne, at en østlig forbindelse med et ekstra tunnelrør vil være billigere og mere fremtidssikker end den vedtagne vestlige forbindelse over Egholm. Andre deltagere udtrykte opbakning til en vestlig forbindelse.

Om eventuel udvinding af skifergas i Nordjylland udtryktes bekymring for store miljømæssige konsekvenser og en visuel påvirkning, der kan give store problemer for turisterhvervet og for tiltrækning til regionen.

Om Et Nordjylland i Vækst talte flere om vigtigheden af at støtte iværksættere – og det blev foreslået, at etablere et inkubationsmiljø hvor iværksættere undervises i samarbejde med universitetet og hvor de bl.a. lærer at lave en forretningsplan. Et miljø som følger og støtter iværksætterne tæt over nogle år – efter en metode der i nogle år med stor succes er anvendt i Boston.

Det blev foreslået at etablere et oplevelsesmuseum for produktionsvirksomheder, der kan anvendes som en platform for unge til at opleve hvad det vil sige, at være en del af en moderne produktionsvirksomhed.

Når en virksomhed opnår succes i yderområderne, så er der mange fordele, som loyal arbejdskraft og lavere husleje. Dette skal markedsføres meget mere.

Vi skal blive bedre til at italesætte de danske kompetencer (kombinationen af kloge hoveder og kloge hænder), der netop gør, at industrivirksomheder kan vækste i Danmark.

Alt for få statslige arbejdspladser i Nordjylland. SKAT er en succes at have i Nordjylland.

Universitetet skal være meget mere udfarende og søge viden om erhvervslivet og formidle dette til de studerende (hvad sker der i Thisted og i Hadsund) og at få virksomhederne til at være meget mere åbne over for at ansætte højtuddannede.

Uddannelserne skal koordineres bedre, og matche til virksomhedernes behov. Universitet skal være bedre til at uddanne og informere om det nordjyske erhvervsliv og mulighederne for beskæftigelse. Få de højtuddannede ind i virksomheder gennem videnspilot-ordningen – og få de studerende ind på studiejobs. Det vil sikre vækst i virksomhederne og beskæftigelse af højtuddannede. Gode transportmuligheder eller alternative transportmuligheder er en nødvendighed, hvis det skal være realistisk at oprette studiejobs i yderområderne. Vigtigt med studiejobs i hele Nordjylland men det skal ikke kun være universitetet men alle uddannelser der skal repræsenteres via studiejobs.

Sikre at uddannelserne dækkes i hele regionen både infrastruktur og digitalt. Alle skal kunne komme til ungdomsuddannelserne fra deres hjemegn og alle uddannelser rundt om i regionen skal kunne fungere rent digitalt, ellers vil de unge ikke søge derhen.

Det spiller en stor rolle, at de fleste grundforløb (erhvervsuddannelser) findes i nærområdet, men ikke i forhold til de længerevarende uddannelser. Frafaldet på erhvervsuddannelserne kan imødegås ved lave nogle mere attraktive uddannelsesmiljøer. Det er afgørende, at også de dygtige unge vælger en erhvervsuddannelse.

Om Et attraktivt Nordjylland ønskede byernes rolle som dynamo for vækst ønskes betonet mere. I REVUS kan der være mere fokus på bosætning, både fastholdelse af de borgere som allerede bor i områderne, men også at få tiltrukket nye til regionen. Aalborg er dynamoen i Region Nordjylland. De større byer i regionen er dynamoer for hvert deres lokalområde. Det materiale som er lavet er byforskrækket, og det er iøjnefaldende, at der kan laves en Regional Vækst- og Udviklingsstrategi uden at nævne Aalborg. Fællesafsnittet har en snert af Aalborg og er et rigtig godt afsnit. Vigtigt at lave en positiv retorik omkring udkant. Vi skal selv skabe de gode historier.

REVUS høringsmøde i Hjørring den 1. juni 2015 – sammendrag af mødet.

Som led i høringsprocessen blev forslag til den regionale vækst- og udviklingsstrategi debatteret på Hjørring Gymnasium den 1. juni 2015. Omkring 50 personer deltog i mødet.

Regionsrådsformand Ulla Astman indledte mødet med at pointere vigtigheden i at arbejde sammen om den nye fælles plan, som vil blive en vigtig motor for udvikling og vækst. Ulla Astman nævnte i den forbindelse, at Vækstforum i de seneste 7 år har støttet erhvervsfremme med ca. 1.2 mia. kr. og skabt ca. 10.000 jobs.

Dorte Stigaard gennemgik herefter planforslaget "Mulighedernes Nordjylland", hvorefter deltagerne fordeltes ved 6 borde til drøftelse af forslaget 3 fokusområder (et sammenhængende Nordjylland, et Nordjylland i vækst, et attraktivt Nordjylland).

Der var på mødet på Hjørring Gymnasium og HF kursus stor interesse for at debattere skifergas med det udgangspunkt, at indvinding af skifergas vil umuliggøre Det attraktivt Nordjylland og visionen i REVUS.

Om Et sammenhængende Nordjylland nævntes blandt andet problematikken omkring manglende eller dårlige bredbånds- og mobilforbindelser. Bredbånd blev anset for at være meget vigtigt og der var synspunkter som at hyppige busforbindelser i landområderne kan vi vælge fra, men bredbånd er det ikke muligt at vælge fra - det skal vi have. Selskaberne bør have forsyningspligt. Det bliver et problem for bosætningen, der hvor landområderne hægtes af.

Samarbejde mellem de nordjyske havne om blandt andet godstrafik blev nævnt som et område med stort potentiale.

Omkring Et attraktivt Nordjylland blev det nævnt, at særpræg og særkende er nødvendigt og Nordjylland skal være der, for at stoppe tilbagegangen i naturen. De stedbundne kvaliteter skal udnyttes og måske skal vi have mere præpareret natur – i stil med mountainbike ruter. Der ønskes flere rekreative ruter. Der skal sættes på det autentiske og historisk specifikke lokaliteter som folk har kærlighed til. Så skal arbejdspladserne nok komme.

Et attraktivt Nordjylland handler også om at tiltrække folk udefra – ikke kun fastholde de borgere, der er i Nordjylland. Der mangler en kommunikationsstrategi: Hvad er det, der gør os unikke? Hvor er mennesket "nordjyden" henne? F.eks. græsrodsbevægelsen "Venligboerne" er et nordjysk projekt, der er gjort landsdækkende.

Der mangler noget om byernes roller i Nordjylland – kun Aalborg er nævnt.

Folk handler ind hvor de arbejder – der skal skabes flere arbejdspladser i yderområderne hvis udviklingen skal vendes.

Debatten omkring Et Nordjylland i Vækst handlede om behov for korte og målrettede opkvalificeringsforløb, gerne erhvervsuddannelser ud på virksomhederne. Store erhvervsmuligheder i at havnene nu arbejder tæt sammen for at håndtere større opgaver.

Om iværksætteri pegedes på behovet for at fokusere endnu mere på kreativitet og talentudvikling og på at skabe kreative miljøer. Vi må ikke glemme de bestående virksomheder, der stadig skal passes og plejes. Vi har behov for at få fat i flere iværksættere end det åbenlyse talent. Forslag om at stimulere til og undervise i innovation og iværksætteri helt ned i folkeskolen for at motivere tidligt.

Sammenfatning af emnerne fra de 3 høringsmøder

Udvalget for Vækst, Innovation og Kompetence har på sine møder 28. maj og 22. juni drøftet høringsmøderne.

De 3 høringsmøder kom omkring alle 3 indsatsområder: Et sammenhængende Nordjylland, Et Nordjylland i Vækst og Et attraktivt Nordjylland.

Der var på høringsmøderne især stor interesse for at debattere 3. Limfjordsforbindelse samt skifergas. Begge disse emner har fået egne kapitler i hvidbogen med høringssvar.

På høringsmøderne fremkom der en række konkrete forslag til projekter eller lignende. Også de forslag som ikke afspejles i selve REVUS gøres tilgængelige for politikere mv. i hvidbog og sammendrag fra høringsmøder og kan anvendes i forbindelse med handlingsplaner og initiativer inden for de relevante sektorområder.