

Fra Hjørringgrenens udgangspunkt i tilslutningsanlægget ved Bouet på den eksisterende motorvej forløber linieføringen i den eksisterende hovedlandevejstracé frem til ca. 4 km syd for Vestbjerg. Derfra ligger vejlinien fra 1-2 km vest for og nogenlunde parallelt med den eksisterende hovedlandevejstracé til et skæringspunkt med denne ca. 1,5 km syd for Brønderslev. Linieføringen løber således vest om Vestbjerg, Sulsted og Tylstrup og i en afstand fra byzonearealerne i disse bysamfund på henholdsvis ca. 200 m, ca. 500 m og ca. 700 m (i sidstnævnte tilfælde vil ca. 20 huse i et isoleret byzoneområde dog få en afstand på ca. 100-300 m til vejanlægget).

Det bemærkes, at linieføringen fra Bouet mod nord åbner mulighed for en senere tilslutning af en 3. vejforbindelse over/under Limfjorden, vest for de nuværende vejforbindelser.

Fra skæringspunktet med den nuværende hovedlandevej syd for Brønderslev løber linieføringen mellem Brønderslev og Øster Brønderslev med afstande til byzonearealerne på henholdsvis ca. 500 m og ca. 300 m. Linieføringen fortsætter mod nord i en afstand fra ca. 1-3 km øst for og nogenlunde parallelt med den nuværende hovedlandevej til et skæringspunkt med hovedlandevej 452, Hjørring-Frederikshavn, ca. 1,5 km øst for indmundingen af denne i hovedlandevej 448, Hjørring-Hirtshals. Linieføringen ligger således ca. 500 m øst for Poulstrup og går øst om Hjørring med en afstand til byzonearealerne på mindst ca. 500 m.

Linieføringen fortsætter øst og nord om Hjørring og føres ind i den nuværende hovedlandevej vest for Bjergby. Rute E39 fortsætter derfra mod Hirtshals i den nuværende hovedlandevejstracé. Den eksisterende 2-sporede motortrafikvej fra Bjergby til Hirtshals forudsættes i forslaget ombygget til 4-sporet motorvej, hvis overgang til almindelig 4-sporet hovedlandevej med niveauekryds i Hirtshalsområdet vil blive fastlagt under det videre projekteringsarbejde.

De to motorvejsstrækninger forudsættes anlagt som 4-sporet motorvej med belagte nødspor og med en kronebredde på 26 m.

Projektet omfatter anlæg af følgende tilslutningsanlæg/forbindelsesanlæg:
På Frederikshavngrenen:

Nord for Vodskov ved skæring med kommunevej nr. 9253, Ålborg Kommune, Langholtvej.

Øst for Hjallerup ved skæring med landevej 612, Hjallerup-Aså.

Øst for Flauenskjold ved skæring med landevej 622, Voerså-Flauenskjold.

Nordøst for Syvsten ved skæring med den nuværende hovedlandevej 436, Nørresundby-Sæby.

Ved Haldbjerg ved forbindelsen til den nuværende hovedlandevej 436, Sæby-Frederikshavn. På Hjørringgrenen:

Nord for Bouet ved forbindelsen til den nuværende hovedlandevej 447, Nørresundby-Hjørring.

Vest for Vestbjerg ved skæring med landevej 534, Hostrup-Åbybro, eller ved en eventuel forlængning af denne.

Vest for Tylstrup ved skæring med landevej 520, Tylstrup-Pandrup.

Sydøst for Brønderslev ved skæring med kommunevej nr. 7, Brønderslev Kommune, Øster Brønderslevvej.

Nordøst for Brønderslev ved skæring med forlægningen af landevej 620, Brønderslev-Frederikshavn.

Nordøst for Poulstrup ved skæring med forlægningen af kommunevej nr. 9458, Hjørring Kommune, Vrejlev Klostervej.

Sydøst for Hjørring ved skæring med landevej 611, Hjørring-Syvsten.

Øst for Hjørring ved skæring med hovedlandevej 452, Hjørring-Frederikshavn.

Vest for Bjergby ved forbindelsen til den eksisterende hovedlandevej/ved skæring med kommunevej nr. 7034, Hjørring Kommune, Skagen Landevej.

Vest for Åbyen ved skæring med landevej 627, Hirtshals-Uggerby.

Det bemærkes, at det ved den videre projektering kan vise sig hensigtsmæssigt at ændre tilslutningsanlæggenes antal, placering og udformning.

Anlæggene vil blive gennemført i etaper, der betyder en afbalanceret fordeling af åbningen af delstrækninger på de 2 motorveje. Således forudsættes strækningerne Syvsten-Bangsbostrand og Hjørring Syd-Bjergby åbnet i 1996, Vodskov-Jyske Ås og Bouet-Brønderslev i 1997, Brønderslev-Hjørring Syd i 1999 og Jyske Ås-Syvsten samt Bjergby-Hirtshals i år 2000.

De miljømæssige konsekvenser af anlægget af de foreslåede motorvejsstrækninger, herunder konsekvenserne af overflytningen af trafik fra det eksisterende vejnet til de nye vejanlæg, er belyst ved beregning af det samlede anlægs virkning på henholdsvis luftforurening, barrierevirkning, støjbelastning af boliger og trafikuheld med personskaade. Resultaterne af de udførte beregninger er følgende:

Luftforurening

Generne af luftforureningen for det berørte vejnets umiddelbare naboer beregnes på grundlag af indextal for hver enkelt strækning i vejnettet. Indextallet er defineret som et produkt af trafikbelastning, bebyggelsesvægt og strækningslængde. Den samlede virkning på luftforureningen ved åbningen af de to mo-