

Folketingsmedlem
Kaj Ikast
Folketinget
1216 København K



Grindsted den 15. oktober 2004

Vedrørende Vejforbindelser til og fra Billund/Grindsted.

Tak for den venlige modtagelse vil fik på det møde den 7. oktober, Det er vor opfattelse at vi fik en god drøftelse af de forhold der er gældende for trafikken i det syd og midtjyske område. Vi følte, at der var forståelse for de problemer der er i området, med hensyn til at få den tunge trafikken uden om Vejle regionen.

Situationen er derfor følgende:

Når den endelig vejforbindelse fra Herning er ført ud til Vejle nord (rute 18)forventes trafik mængden at stige med yderlig 5000-6000 enheder i døgnet.

I løbet 2005 vil diagonalvejen fra Give blive åbnet helt til Horsens syd, og allerede i 2006 vil stykket fra Riis mod Billund ifølge planerne blive åbnet.

Der er faldet en naturklage sag vedrørende vejen fra Vandel til Bredsten, hvilket betyder at der skal angivet en alternativ forbindelse fra Billund mod Vejle, og videre til motorvejen syd for Vejle.

Der er indført begrænsninger for hvor store transporter der må kører over Vejlefjordsbroen. se vedlagte artikel fra Vejle amts Folkeblad den 21. september 2004

På baggrund af dette har vi haft fat i landkortet igen.

Ved at gennemfører en anden forbindelse fra Billund/Grindsted til Motorvejsnettet, kan man aflaste den stigende trafik i Vejle og Trekantområdet, med de konsekvenser dette har for fremkommeligheden i området.

Vi har derfor udarbejdet et forslag til en alternativ vejløsning som betyder at en stor del af den tunge trafik for Billund/Grindsted med også fra de store erhvervsområder fra Brande, Henning og Holstebro til motorvejsnettet mod Tyskland kan flyttes væk fra trekantområdet.

Hvis man binder en ny vej på omfartsvejen vest for Billund over Ankelbo videre over Plovlund og Glidbjerg til vest for Vorbasse, og efterfølgende etablerer en omfartsvej nord om Vorbasse, skabs en alternativ vejforbindelse fra Midtjylland. Som det fremgår af vedlagte tegning vil en sådan model kunne gennemføres uden at man render ind i det store miljø problemer, og samtidig har forslaget taget højde for der store



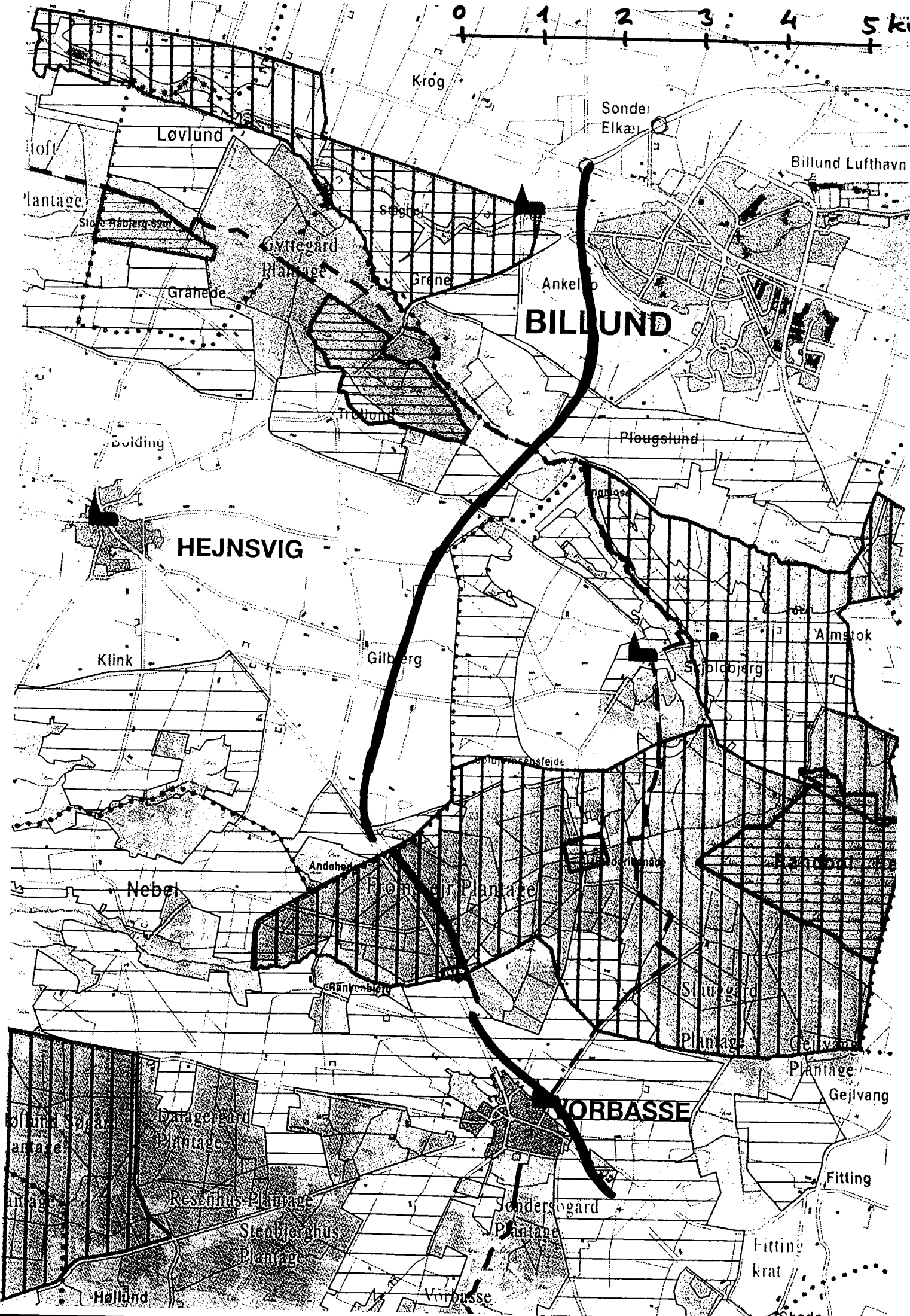
fredede områder der er omkring Randbøl hede og Gyttegaard Plantage. I den forbindelse vil jeg gøre opmærksom på at der på et tidspunkt har været en arealreservation i Regionplane for Ribe Amt til etablering af omfartsvejen rundt om Vorbasse. Fra Vorbasse og syd på til afkørsel 66 ved Lunderskov, kan man bruge den nuværende vej der allerede er godkendt til tunge transport. Vejen er i øvrigt kendetegnet ved at der ikke bor mange mennesker med direkte udkørsel til vejen.

Jeg håber at disse informationer kan være medvirkende til at få sat yderlig skub i de politiske drøftelse vedrørende hvad man skal gøre for at forbedre trafikforholdene fra Grindsted/Billund og omkring Vejle.

Med venlig hilsen



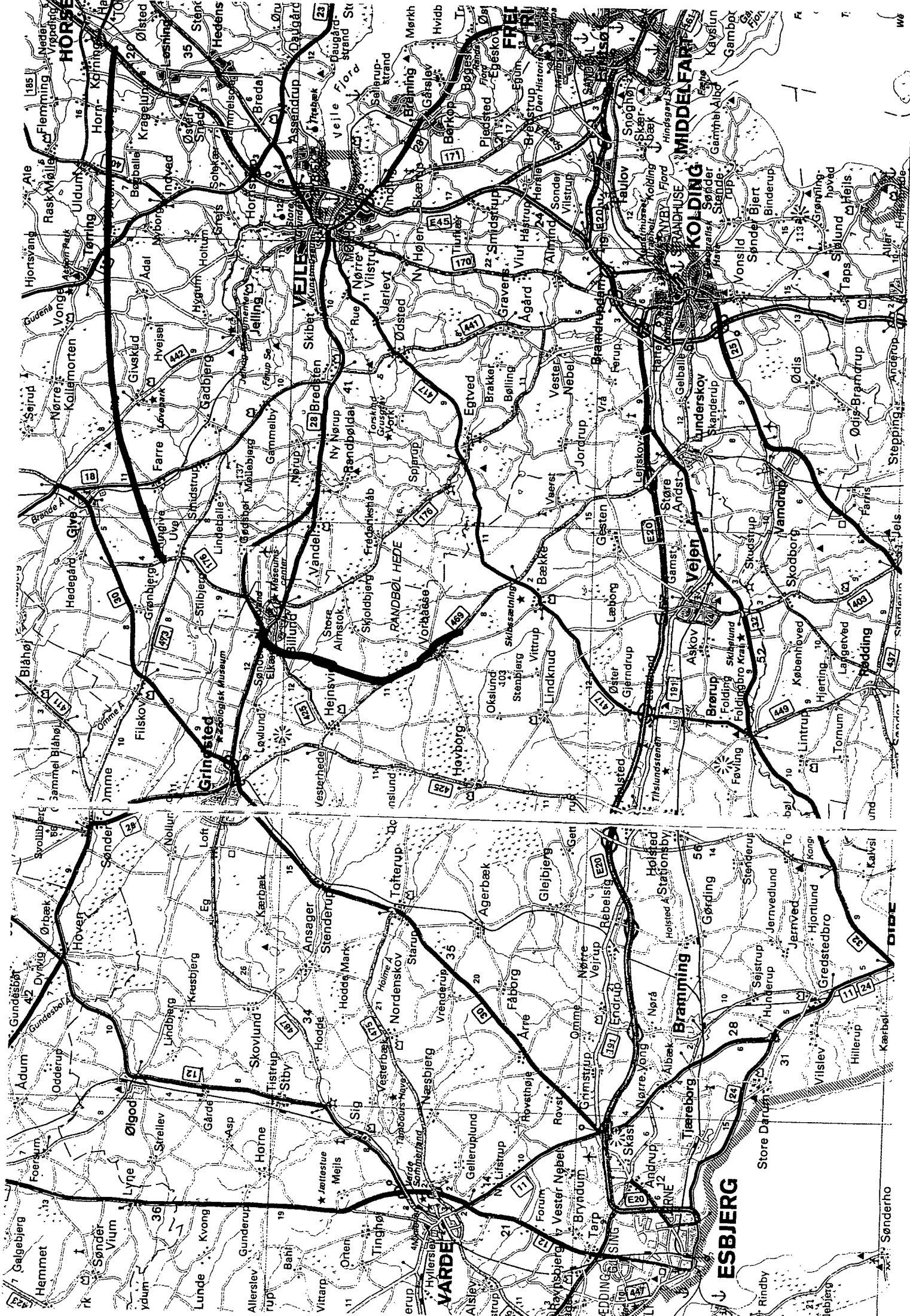
Niels-Henrik Glisbjerg
Erhvervschef



BILLUND

HEJNSVIG

VORBASSE



HORSE

VEJLE

KOLDING

VEJEN

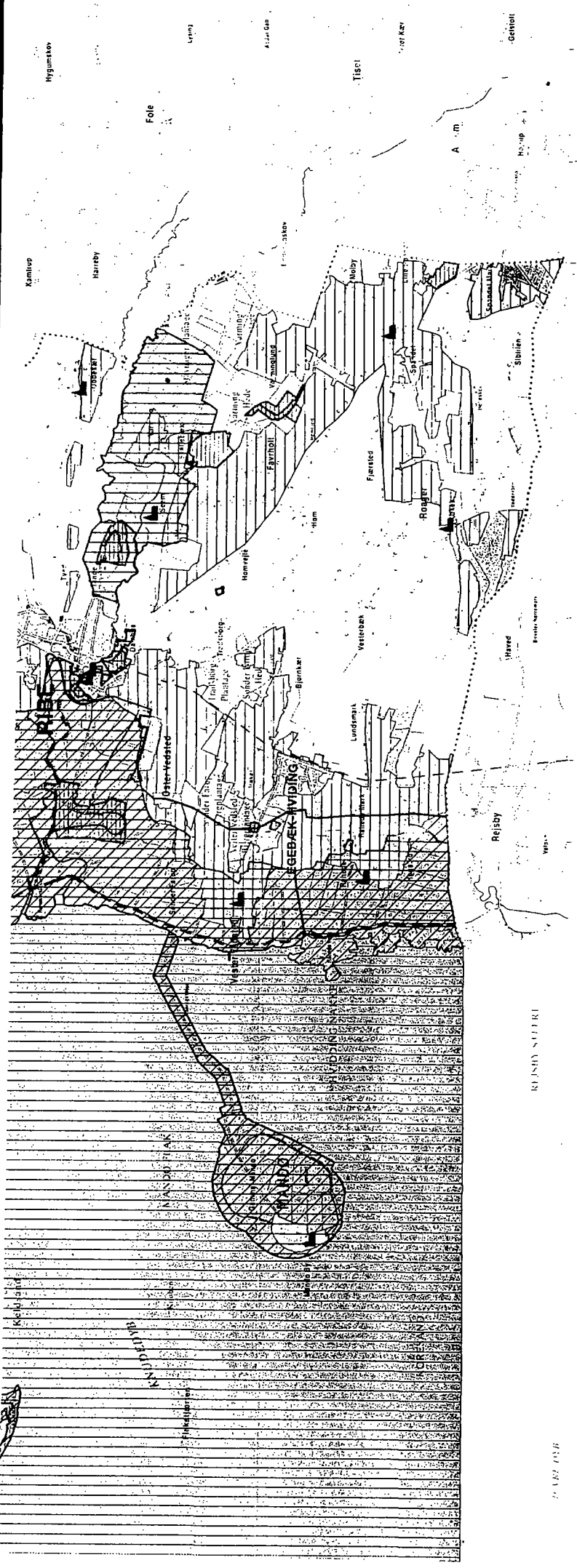
ESBJERG











VARDE

BRAMMING

DIBS

Sønderho



- 
Internationalt naturbeskyttelsesområde
 Ramsarområder, EF-fuglebeskyttelsesområder samt EF-habitatområder. Naturbeskyttelsesinteresserne er udgangspunkt for arealanvendelsen.
- 
Naturområde
 Større sammenhængende naturområder af national og regional betydning. Naturbeskyttelsesinteresserne er udgangspunkt for arealanvendelsen.
- 
Kystnærhedszonens afgrænsning
 Inden for kystnærhedszonen skal der planlægges og administreres med særligt hensyn til kystlandskabet.
- 
Kystnær del af byzonen
 Ubebyggede eller sparsomt bebyggede områder i kystnærhedszonen. Værdifuldt kystlandskab skal søges friholdt for bebyggelse og anlæg, undtagen bebyggelse til jordbrugsmæssige formål.
- 
Værdifuldt kystlandskab
 Områder af særlig landskabelig værdi. De landskabelige og geologiske interesser er udgangspunkt for arealanvendelsen.
- 
Værdifuldt landskabsområde
 Områder af særlig kulturhistorisk interesse. De kulturhistoriske interesser må ikke tilsidesættes i væsentligt omfang.
- 
Kirke
 Samspillet mellem kirkerne og det omgivende landskab må ikke væsentligt forringes ved byggeri og anlæg.
- 
Eksisterende regional natur- og vandrørsti
- 
Fremtidig regional natur- og vandrørsti
- 
Fredet område

R

K N I E



Hpanden ved en parallel-parkering, er det næppe en god idé at søge job som chauffør på vindmølle-transporter.

Med en længde på 48 meter svarer det til at manøvrere med 12 almindelige personbiler, der er koblet sammen.

Og nogle gange er det centimeter, der afgør, om det overhovedet kan lade sig gøre at levere møllerne på den måde, fabrikken har forberedt.

hver dag, og valgene bliver ikke lettere.

Vindmøllerne vokser nemlig hele tiden i størrelse, og i dag er møller på 2,3 MW Bonus Energys mest solgte. Vindmøller på den størrelse kan ingen lastbil levere, så hver mølle får transporteret vinger, mølletårn og maskinhus for sig på mindst en håndfuld lastbiler.

Hver vinge på fabrikens 2,3 MW-mølle har en længde på 40 meter og vejer

tekniske dele, vejer 85 tons, og navet i enden af maskinhuset vejer 25 tons.

Dertil kommer mølletårnet, der har en længde på cirka 80 meter.

Det er med andre ord ekstreme mængder gods – både i længde og vægt, der skal transporteres.

Bakker og snævre gader

Lige nu er Bonus Energy midt i leverancen af 38 møl-

ler, der bygges til søjler med lastbil. Derefter med skib og i Irland igen med lastbil.

– Som regel skal vindmøllerne stå på toppen af en bakke, og når man bor på flade Danmark, er det svært at forestille sig, hvor stejle og snoede vejene kan være i Irland. Samtidig skal transporterne passere små landsbyer med huse fra 1600-tallet og snævre gader. Her kan det være centimeter, der afgør om en vinge kan komme igennem, siger transportchef Kirsten Bank Christensen.

For at afgøre det har Bonus en meget håndfast metode.

– Vi kører simpelthen hele ruten igennem med vognmanden, inden møllerne skal leveres. Det foregår i en lastbil med en blokvogn i den rigtige størrelse, og på den måde ved vi, at transporterne kan komme igennem, siger Kirsten Bank.

Grænsen er nået på Vejlefjordbroen

De danske vindmøller er nu blevet så store, at Vejdirektoratet i visse tilfælde siger nej til ansøgninger om at måtte køre på Vejlefjordbroen.

– Vi har netop fået afslag på at transportere et maskinhus (den del øverst på møllen, der rummer gear og generator, red.) Med blokvognen var den samlede vægt på 220 tons, og det kan broen ikke holde til. I stedet må vi nu køre maskinhuset til Århus Havn og sejle

det til Sjælland, siger disponent Mogens Laugesen fra Brande Maskin Transport, der er specialister i at transportere mølledele.

Da mølledelene bliver større og større forudser Mogens Laugesen problemer i fremtiden.

– Vi ærgrer os meget over, at den nye motorvej mellem Herning og Vejle bliver tilsluttet nord for Vejlefjordbroen. Det er i forvejen her, trafikken går i stå, og havde man i

stedet valgt at tilslutte motorvejen ved Kolding, ville vi undgå problemerne med at komme over Vejlefjordbroen, siger Mogens Laugesen.

Allerede med de nuværende møller på 2,3 MW er der restriktioner på at transportere maskinhuset.

– I dag vejer transporterne typisk 143 tons, og dem må vi kun køre over broen mellem kl. 22 og 6 om morgenen, siger Mogens Laugesen.



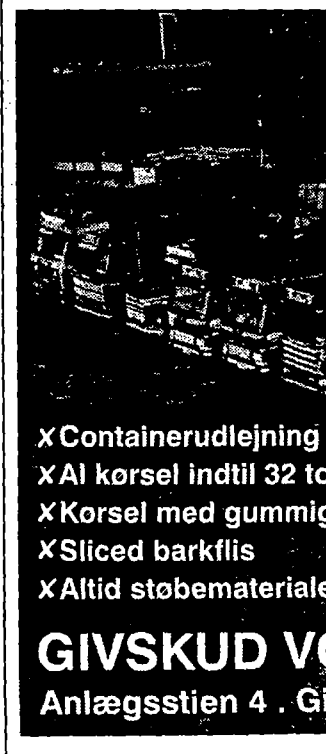
3x34 Sund & Bælt

Få dine varer leveret mellem landsdelene samme dag inden kl. 16.00 til en utrolig lav pris!

Ring på 80 20 34 34

OBS! Nye vognmænd søges i Jylland og på Fyn til at tage del i succesen.

Læs mere på www.3x34.dk



X Containerudlejning
X Al kørsel indtil 32 ton
X Kørsel med gummig
X Sliced barkflis
X Altid støbematerialer

GIVSKUD VO
Anlægstien 4 . Giv