

Fredningskomiteen Lillebælt

Formand Bjørn Bennike

Lillegade 2

5592 Ejby

1.juni 2011

Til modstandere af broer, der vil ødelægge naturen ved Lillebælt

Til Transportminister Hans Christian Schmidt

Til Folketingets Trafikudvalg

Til borgmestrene i Trekantområdet

Til Region Syddanmark – formanden og Regionsrådet

Til Byrådene i Vejle, Kolding, Fredericia og Middelfart

Påskerapporten 2011 fra COWI Consult, nu udgivet af Transportministeriet, gav stærk ammunition til os fredningsfolk, fordi alle andre forbindelser over Lillebælt end en lang tunnel eller en bro, ved siden af den nuværende bilbro, blev kritiseret for kun at aflaste med 9-16% af trængslen.

Mens en lang tunnel eller en bro parallelt vil aflaste med 50% og først efter COWIs mening er økonomisk nødvendig efter 2040!

Desuden blev hensyn til naturfredninger og landskabsbeskyttelse for første gang lagt helt klart frem, så man kan se både forslag syd for Kolding er yderst problematiske – lige som forslag nord for Middelfart!

Men på Trafikkens Dag i Odense d.2 maj 2011 kørte man stadig frem i de gængse baner.

Trafikminister Hans Christian Schmidt talte om et valg:

”Skal vi udbygge *de eksisterende transportkorridorer* i det store H med flere spor og flere vejbaner – og videreudvikle kapaciteten over Lillebælt og ved Vejle Fjord?

- Skal vi skabe en ”genvej” uden om Lillebælt og Vejle Fjord med en helt ny vej- og baneforbindelse mellem Nordfyn og Østjylland – den såkaldte ”Bogense-Juelsminde” forbindelse?
- Skal vi skabe en ny forbindelse syd om Middelfart og Kolding, som forbedrer forbindelserne syd på mod kontinentet?”

Og Kontorchef Thomas Jørgensen, der har ansvaret for de strategiske analyser om de overordnede valg i mellem Øst-Vest og Nord-Syd løsninger i Østjylland og til Sjælland brugte powerpoints (vedhæftet), hvori man stadig arbejder med en forbindelse syd for Kolding.

Denne tanke findes også i Vejdirektør Per Jacobsens (vedhæftede) powerpoints – efter min skarpe kritik af ministeriet har man dog erkendt, at en midtjysk hærmotorvej kun kan udskyde trængslen på E45 med ti år, og ikke med tyve, som Per Jacobsen og Thomas Jørgensen påstod i foråret og efteråret 2010.

Tankerne om en midtjysk hærmotorvej er derved blevet svækket så meget, at Per Jacobsen nu erkender et langvarigt behov for at udvide E45 til otte eller endda ti spor med tiden! Sandheden er, at trafikken til Nordjylland og Nordvestjylland er så beskeden, at hærmotorvejen er en dyr fidus, der slet ikke aflaster nok på E45.

Men den lumske (politiske) tanke er stadig i visse jyske og sønderjyske kredse, at bygge en hærmotorvej til en position syd for Kolding, hvor den kan forbindes med en bro ved Stenderup Halvøen til halvøen Fønsvang og derfra med bro nr.to til Vestfyn, vest for Gamborg.

Derfor er det vigtigt Stenderup Hage-gruppen og vi andre har gjort opmærksom på den store fredning (480 hektar) bag Stenderup Hage og det nye fuglereservat Solkær Enge med ynglende havørne syd for de tre skove på halvøen.

Koldings borgmester Jørn Pedersen har igen og igen gjort opmærksom på, at han er imod en sydlig bro. Senest i TVSyd : http://www.tvsyd.dk/artikel/91819?autoplay=1&video_id=34361 hvor han udtaler sig til fordel for en tunnel ved Fredericia, som DN-Fredericia også har foreslået siden 2008.

Når vi skal diskutere hærmotorvej skyldes det altså lumske tanker, om at denne kostbare og ineffektive motorvej kan lede trafik ned syd for Kolding, der kan blive forbundet med den faktisk ret begrænsede trafik fra kontinentet til en bro ved Stenderup Hage.

Men Per Jacobsens powerpoints viser, at omkring 70-75% af trafikken over Lillebælt er lokal eller regional mellem Østjylland (især Trekantområdet) og Fyn, så en bro syd for Kolding er spild af penge, fordi den kun udskyder trængslen ved den nuværende bilbro efter 2040 med ti år. Altså SKAL MAN ALLIGEVEL efter 2050 bygge en tunnel eller en bro på det sted!

Og tidsbesparelsen ved en bro igennem naturområderne ved Stenderup Hage og på halvøen Fønsskov er ganske beskedne. COWI rapporten siger, de ikke er økonomisk fornuftige!

Forhåbentlig trænger Jørn Pedersens synspunkter klart igennem i Trekantområdets ledelse. Det kan aldrig være i Trekantområdets økonomiske interesse, at lede trafikken udenom det nuværende H, via Juelsminde eller Stenderup Hage, igennem værdifulde naturområder og landskaber – **TIL SKADE FOR HELE TREKANTOMRÅDETS GRØNNE PROFIL.**

Bevarer man H-et med en lang tunnel ved Fredericia, som Jørn Pedersen foreslår, får man en effektiv aflastning af den centrale trafik i mellem Østjylland, Fyn og Sjælland.

Lastbilerne fra Tyskland omlastes ofte i Tavlov, midt i Trekantområdet. Og det kan kun være i alles interesse, at dette sker her, frem for en omlastning andre steder.

Trekantområdets succes bygger på det nye storbyområdets centrale placering omkring det vigtige trafikpunkt i mellem Fyn og Jylland. De fire byer: Vejle, Fredericia, Kolding og Middelfart ligger i en cirkel omkring de centrale veje. Og de har bevaret smukke grønne og beskyttede naturområder langs Lillebælt omkring byerne, der bør forsvares og bevares for enhver pris.

Så Trekantområdet både kan have en central infrastruktur, der betjener Østjylland og Hovedstadsområdet bedst muligt – opmuntrer til vækst i hele Trekantområdet – og bevarer de enestående landskaber og naturområder ved Lillebælt, der på langt sigt kan sikre Trekantområdets grønne identitet.

Overvejelserne om en hærmotorvej igennem et ret folketomt Midtjylland holder ikke vand økonomisk, hvis den kun kan udskyde trængslen på E45 med ti år. Og en bro syd for Kolding over Lillebælt kan kun udskyde trængslen ved Lillebælt efter 2040 med tilsvarende ti år.

Man skal satse på udbygning og forbindelser **i det eksisterende H** – der hvor folk bor – og hvor den økonomiske vækst sker. Mellem Kolding og Randers opstår et nyt byområde med en million indbyggere. Det skal betjenes effektivt – først og fremmest med dets egen indre trafik på E45 – formentlig 70% af trafikken – men dernæst trafikken over Fyn, der udgør 20% af trafikken.

Det er vigtigt at fastholde behovet for en effektiv betjening af den eksplosive vækst af trafikken inde i det nye østjyske storbyområde, også af hensyn til Danmarks samlede vækst.

Hovedparten af trafikken over Lillebælt skyldes en direkte trafik (70%) mellem Odense, Trekantområdet og Østjylland. Derfor bliver en tunnel eller en ny bro ved Fredericia nødvendig efter 2040 og det vil også være den bedste betjening af den faktiske trafik.

Bjørn Bennike
Formand for Fredningskomiteen Lillebælt