

Fredningskomiteen Lillebælt
Formand Bjørn Bennike
Lillegade 2
5592 Ejby
12.2.2012

Analysen peger på to strategiske valg.

I december 2011 fremlagde Transportministeriet en foreløbig vurdering af de strategiske analyser om fremtidens strukturer for trafikken i Hovedstadsområdet på den ene side og trafikforholdene øst-vest i Danmark og op igennem Jylland på den anden side.

Vores fredningskomite kan ikke forholde sig til, hvad der foregår i Hovedstadsområdet, men vi har *siden 2007* udtalt os tydeligt og ofte om de strategiske overvejelser om en ny Øst-Vest forbindelse i Danmark og om trafikken i Jylland.

I september 2011 udsendte Trekantområdet Danmark en COWI-rapport om de mulige forbindelser over Lillebælt (vedhæftet). Konklusionen er klar: en parallelbro ved Fredericia er **den billigste, mest effektive og mest skånsomme udvidelse** af Øst-Vest forbindelsen over Lillebælt.

Se også vores vedhæftede debatindlæg fra Fyens Stiftstidende maj 2011. En sydligere forbindelse vil **kun i kort tid** kunne løse fremtidens trængsel og den vil være i konflikt med store internationale naturinteresser ved Lillebælt.

Også **en nordligere forbindelse vil være kortsigtet** og kun begrænset kunne løse fremtidens trængselsproblemer ved Lillebælt. Og den vil også være i konflikt med fredningsinteresser i Jylland og på Fyn.

Af hensyn til *Trekantområdets fremtidige økonomi* og strategiske udvikling vil en parallel forbindelse ved Fredericia også naturligvis være

den bedste udvikling i dette nye byområde, der samlet har 350.000 indbyggere i sær i de fire byer: Kolding, Vejle, Fredericia og Middelfart.

En parallel forbindelse vil samtidig beskytte de store rekreative naturområder ved Lillebælt, som man nu endda visionært overvejer at beskytte *som en fredet "Naturpark Lillebælt"*. Et forslag der er sendt fra Middelfart Kommune til Fredericia og Kolding Kommuner.

Trafikforholdene i Jylland bliver overvejet ret langsigtet. Siden **Landsplanredegørelsen i 2006** ved vi, at hele bykæden mellem Kolding og Randers er i færd med at blive et samlet byområde med over en million indbyggere.

Det bør *planlægningen tage hensyn til*. En hærmotorvej over 50 km vest for Århus kan derfor kun i meget begrænset omfang løse trafiktrængslen på E45. Kun *udsætte trængslen i ti år* efter Transportministeriets skøn.

Derfor må *tilsvarende udgifter* bruges til at udvide E45 fra Randers forbi Århus, Trekantområdet og ned til grænsen. *Det er en nødvendighed*. Og dermed også en udvidelse af broen over Vejle Fjord til otte spor.

To investeringer bliver derfor *nødvendige*:

1. En parallelbro efter 2030 over Lillebælt ved siden af bilbroen fra 1970. Alternativerne kan ikke løse problemet – knap nok udskyde det.
2. En udvidelse af E45 til seks eller måske otte spor. En hærmotorvej mellem Kolding/Billund til Ålborg giver kun en meget begrænset aflastning på E45. *Broen over Vejle Fjord* skal udvides til otte spor.

Hertil bør man i højere grad beskytte de større grønne områder mellem byerne i bybåndet mellem Randers og Kolding. Især langs E45. Så vi ikke blot får en lang tætbygget storbyklump, som de større bykoncentrationer, man kender fra andre europæiske lande eller USA.

Større grønne områder bør adskille de voksende enkelte byer i bybåndet. Hvis man ønsker kollektiv trafik i fremtiden som alternativ til den eksploderende biltrafik bør man også i højere grad kræve en gennemtænkt

lokalisering af arbejdspladser og sociale og pædagogiske og kulturelle institutioner i forhold til måske fremtidens letbaneanlæg. Det østjyske område har brug for en helt anden planlægning, end den vi ser i dag.

Bjørn Bennike
Formand for Fredningskomiteen Lillebælt

Citat fra Trekantområdet Danmarks notat om broforbindelser over Lillebælt på baggrund af COWI's vurdering af de fire forslåede forbindelser i den omtalte rapport:

På baggrund af trafikmodelkørsler, udført af Cowi for Transportministeriet, vurderes det, at de fire alternativer formentlig giver ekstra kapacitet ved Lillebælt, i følgende størrelsesorden:

Det sydlige alternativ: 8-9 år

Parallel alternativ: 30-100 år

Kort nordlig alternativ: 5-7 år

Nordligt alternativ: 8-12 år

Vedhæftet:

Lillebælt - konsekvenser. COWI rapport. Udsendt af Trekantområdet Danmark september 2011.

Trafikmøde. Fyens Stiftstidende maj 2011.