

Beder, den 19. januar 2018

Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen
Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

E45:

**LØSNINGEN PÅ TRÆNGSELSPROBLEMERNE OVER VEJLE FJORD ER EN
NY, KOMBINERET MOTORVEJS- OG JERNBANE BRO**

Allerførst vil jeg gerne ønske dig og Ministeriet et rigtigt godt nytår.

Dernæst vil jeg gerne sige tusind tak, fordi I nu er i gang med at udvide E45 fra 4 til 6 spor mellem Skanderborg og Aarhus Syd, samt af vi tillige får en VVM-redegørelse for udvidelse af E45 fra 4 til 6 spor på hele den resterende strækning fra Vejle Nord til Randers. Det er jeg utroligt glad for, og jeg håber, at det vil føre til, at E45 hurtigst muligt udvides til 6 spor på hele strækningen fra Vejle Nord til Randers. Det er der desperat brug for.

KOLOSSAL TRAFIK OVER VEJLE FJORD

Men det er ikke nok!

For inden for en ret så kort fremtid vil 6 spor på E45 mange steder slet, slet ikke være nok. Dette skyldes den generelle trafikudvikling, men især tillige, at der inden for en kortere fremtid vil være en voldsom stigning i befolkningstallet i Østjylland, og her særligt i området lige nord for Vejle Fjord.

Stigningen i befolkningstallet i Østjylland forventes således i de næste ca. 25 år at være i størrelsesordenen ca. 200.000 indbyggere, hvilket stort set svarer til samtlige indbyggere i Odense kommune. Det siger sig selv, at dette i fremtiden vil medføre en kolossal stigning i trafikken på E45 og dermed for behovet for at udvide kapaciteten. Og tilsanding af trafikken, som jo nærmest kan sammenlignes med ”en slags mur”, er altså overhovedet ikke nogen løsning på dette store behov for yderligere kapacitet ud over 6-spor. Der er kun én relevant løsning: Det skal bygges væk!

Og der skal begyndes ved Vejlefjordsbroen, hvor trafikken allerede den dag i dag er helt kolossal stor, idet den 6-sporede Vejlefjordsbro passerer af mere end 80.000 i døgnet. Dette svarer til en trafikintensitet på mere end 13.000 biler pr. spor, hvilket er særdeles højt. Trafikintensiteten er dermed større end på den 10-sporede del af Køgebugtmotorvejen, ligesom den er særdeles meget højere end på de nyeste motorveje her i Jylland. Disse forhold m.m. har jeg omtalt i et debatindlæg om E45 til Jyllands-Posten, hvorfor jeg til yderligere orientering tillader mig som vedhæftet fil at medsende dette. Debatindlægget er dateret den 30.09.17, og Jyllands-Posten var så venlig at bringe dette i avisen den 10.10.17.

Som det ses af det forannævnte vil trafikken på Vejlefjordbroen (og den øvrige del af E45 i Østjylland) vokse overordentligt meget i fremtiden. Vejlefjordbroen passerer som anført allerede den dag i dag af 80.000 biler i døgnet, og især befolkningsudviklingen vil gøre, at det tal inden for en ret så kort fremtid må forventes at vokse til i størrelsesordenen ca. 100.000 biler i døgnet. Da Vejlefjordbroen allerede er overordentligt hårdt belastet, betyder dette, at det er endog særdeles nødvendigt med en kapacitetsudvidelse over Vejle Fjord.

LØSNINGEN ER EN KOMBINERET MOTORVEJS- OG JERNBANE BRO

Som den overordnede infrastruktur ser ud, og som geografien ser ud, er det en indlysende selvfølge, at kapacitetsproblemerne skal løses dér, hvor de er, nemlig over Vejle Fjord.

Og her er vi så heldige, at der allerede er en helt nødvendig jernbanebro på vej. Vi er samtidig så heldige, at den ligger helt perfekt for at koble en motorvejsbro på, idet vi så kun behøver at lave et meget kort stykke motorvej fra lidt syd for Skærup til lidt vest for Hedensted. Og dette stykke motorvej behøver endda ingen til- og afkørsler ud over til- og afkørslerne i hver sin ende af vejen. Herved vil motorvejen kunne laves relativt billig.

Ved at føre motorvejen over Vejle Fjord sammen med den kommende jernbanebro vil der kun være ét gennembrud, nemlig dér, hvor vi alligevel skal have et gennembrud til jernbanebroen, hvorfor denne løsning vil være meget nænsom mod omgivelserne. Og så kan det hele bygges stort se uden gener for trafikken på E45. Samtidig vil en 2-bros løsning tillige give en væsentlig større sikkerhed for, at der stedse og hele tiden er en farbar vej til rådighed over Fjorden.

Som det ses, er en sådan kombineret motorvejs- og jernbanebro ganske enkelt den nærliggende, helt åbenbare samt tillige helt rigtige og perfekte løsning!

ØRESUNDSBROEN OG STORSTRØMSBROEN

For så vidt angår udformning mv. af en sådan kombineret motorvejs- og jernbanebro, kan der hentes inspiration i 2 fremragende eksempler herpå, nemlig den kombinerede motorvejs- og jernbanebro Øresundsbroen og den snart kommende, nye, kombinerede vej- og jernbanebro Storstrømsbroen. Jeg synes, at de begge er utroligt flotte. Ja, for så vidt angår den kommende Storstrømsbro, er den ikke alene flot – den er ganske enkelt elegant. Det kan en kommende, kombineret motorvejs- og jernbanebro over Vejle Fjord også blive!

Og så kan der også ved den kommende Storstrømsbro hentes inspiration i, hvor let og smertefrit den er besluttet, selv om der vel ret beset reelt først for alvor er brug for den, når – eller hvis – Femernforbindelsen bliver realiseret. Og det er der givetvis mindst 10 år til, men sandsynligvis endda noget mere – 15 år f.eks. vil på ingen måde overraske mig. Så hér er der, så vidt jeg kan se, ikke alene tale om rettidig omhu, nej, her er man tillige særdeles meget på forkant med udviklingen!

SAMME TRAFIKMÆNGDE SOM PÅ DE 4 STØRSTE BROER TILSAMMEN

Ovenfor og i debatindlægget har jeg sammenlignet trafikintensiteten på Vejlefjordsbroen med nogle andre motorveje, Men det er måske endnu mere relevant at sammenligne med de store broer, idet det siger noget om det relative forhold mellem de investeringer, som er foretaget de forskellige steder i landet for blandt andet at løse kapacitetsproblemer i trafikken.

Storebæltsbroen passeres således af ca. 33.000 biler pr. døgn, For Øresundsbroen er det ca. 20.000, for Storstrømsbroen er det ca. 5.000, og for Farøbroen er det ca. 25.000. Heraf kan man uddrage en helt række relative forhold, men jeg vil nøjes med 3:

Sjælland og Falster er allerede den dag i dag forbundet med 2 broer, hvoraf den ene tillige er en jernbanebro. Der er tilsammen 6 spor, og de betjener tilsammen ca. 30.000 biler pr. døgn eller ca. 5000 biler pr. spor. Trafikken på Vejlefjordsbroen er således såvel absolut som relativt ca. 2,6 gange større, end den samlede trafik er mellem Sjælland og Falster!

Hvis vi lægger trafikken på alle de 4 store broer sammen, udgør den ca. 83,000 biler pr. døgn, hvilket stort set svarer til trafikken på Vejle fjordsbroen. Det betyder, at Vejle fjordsbroen den dag i dag afvikler lige så meget trafik som Storebæltsbroen, Øresundsbroen, Storstrømsbroen og Farøbroen tilsammen!

Og selv efter opførelse af den kombinerede motorvejs- og jernbanebro, så der er i alt 10 spor over Vejle Fjord, vil trafikintensiteten målt pr. spor stadig være større end på Storebæltsbroen og langt, langt større end på Øresundsbroen og broerne Farøbroen og Storstrømsbroen mellem Sjælland og Falster!

Så det er ikke på nogen som helst måde en flothed at opføre broen, ligesom det heller ikke på nogen som helst måde er tale om at rutte med pengene!

DET HASTER NÆRMEST DESPERAT MEGET MED HANDLING

Som det ses af foranstående er Vejle fjordsbroen allerede den dag i dag tæt på at være belastet til det yderste, og denne belastning vil stige voldsomt i de kommende år. Som det også ses, er Vejle fjordsbroen da også graverende forfordelt i forhold til den trafikkapacitet, som er stillet til rådighed andre steder i landet.

Og da der jo ofte er en ret så lang leveringstid på infrastrukturprojekter, er det let at se, at det er bydende – ja, nærmest desperat – nødvendigt, at man straks kommer i gang. Hér er der på ingen måde tale om at være på forkant med udviklingen, idet der alene vil være tale om at udvise et minimum af rettidig omhu!

Realiseringen af en kombineret motorvejs- og jernbanebro over Vejle fjord, som skitseret ovenfor, vil sikre kapaciteten et godt stykke ind i fremtiden og være til helt, helt utrolig gavn for hele Den Østjyske Millionby lige fra Randers i nord til Kolding i syd. Men det vil tillige også være til særdeles stor gavn for det øvrige Vestdanmark og Danmark som sådan, idet det på afgørende vis vil bidrage til, at Østjylland og Vestdanmark vil kunne fastholde og udbygge den økonomiske aktivitet og vækst med alle de positive konsekvenser, som det har blandt andet i form af et højere skattegrundlag og dermed højere skatteprovenu.

Jeg vil derfor på baggrund af det foran anførte tillade mig på det allerkraftigste at opfordre dig og Folketinget til straks at skride til handling. Det kan ikke gå hurtigt nok!

God arbejdslyst.

Venlig hilsen

Preben Melgaard Kristensen

Stokrosevej 87, 8330 Beder
(tlf. 86936756/21393721)

PS

For god ordens skyld anfører jeg, at jeg, hvis jeg finder det relevant, vil tillade mig at anvende nærværende mail i andre sammenhænge i debatten om vor infrastruktur mv.