

Statsministeriet | Christiansborg  
Prins Jørgens Gård 11  
1218 København K

Att. Statsminister Lars Løkke Rasmussen

## HÆRVEJS-/VESTMOTORVEJ - EN EKLATANT FEJLDISPOSITION LURER I KULISSEN!

**Kære Lars Løkke Rasmussen,**

Tillykke med valget, og generobringen af Statsministeriet - Danmark fortjener en liberal regering, der formår at samarbejde bredt. Og Regeringsgrundlaget indeholder da også mange gode idéer hertil; heraf i sagens natur også nogle, hvor den konkrete strategi for realisering er helt afgørende for, om resultatet bliver optimalt.

Et sådant projekt er en ny midtjysk motorvej, tidligere kaldet Hærvejsmotorvejen og nu også Vestmotorvejen for en linjeføring lige vest om Billund. Du har selv været meget aktiv i promovningen af sidstnævnte linjeføring, hvilket også er baggrunden for vores brev til dig.

Som du ved, fastslår Regeringsgrundlaget (side 25) følgende: *"Råderummet for nye store investeringer er meget begrænset i de kommende år, da der allerede er igangsat mange infrastrukturprojekter. Ved investering i nye infrastrukturprojekter skal der gives prioritet til investeringer, der har et højt samfundsøkonomisk afkast. Regeringen vil igangsætte en undersøgelse af en ny midtjysk motorvej på strækningen Give-Billund-Lunderskov....."*

Og det er netop vores ærinde; at placeringen af en eventuel ny jysk motorvejsstrækning kommer til at ske begavet, og (selvsagt) med et meget højt samfundsøkonomisk afkast.

Her er det desuden relevant at supplere med, at begrebet "samfundsøkonomisk" bør forstås meget bredt, og dermed selvfølgelig også skal inddrage udstrakte hensyn til natur og miljø. Ødelægges naturen - eller måske rettere de oplevelser, som naturen byder på - er der tale om et markant samfundsøkonomisk tab, der går ud over borgernes velfærd i rigtig mange afskygninger, og med en rækkevidde mange årtier ud i fremtiden.

Dette synspunkt er måske også en del af baggrunden for, at Regeringsgrundlaget (side 27) fastslår *"Vi ønsker også at værne om den danske natur. Regeringen vil prioritere indsatsen for at standse tilbagegangen af biodiversiteten. Indsatsen skal lægges, hvor det er mest relevant. [...]. Samtidig skal det være mere attraktivt for danskerne at bruge naturen i både hverdag og fritid."*

Helt enige - og så er vi ved sagens kerne; nemlig at anlæg af motorveje (og for den sags skyld jernbaner og vindmøller!) naturligvis skal ske, så mennesker og natur skånes mest muligt, og hvor sådanne anlæg samtidig gavner mest muligt. Vi går her ud fra, at vi allerede er enige om, at en investering i motorveje slet ikke må foretages, med mindre der er dokumenteret et reelt og markant behov.

**Vi er overbeviste om, at en ny midtjysk motorvej med linjeføring Give-Billund-Lunderskov (herefter kaldet Hærvejsmotorvejen, uanset om den går lige vest eller lige øst om Billund) IKKE opfylder kriteriet om at opnå et højt samfundsøkonomisk afkast. Billund området har slet ikke har behov for en motorvej - uanset de fromme ønsker fra de store lokale virksomheder og Venstre-borgmestrene i de omkringliggende kommuner!**

Linjeføringen vil direkte torpedere eller passere meget tæt forbi værdifulde landskaber og beskyttede naturområder (habitat og Natura 2000 områder). Herudover rammes en række naturområder, der ikke formelt er naturbeskyttet, men som også hører til danskernes foretrukne udflugtsmål. Disse naturområder har et kvalitetsniveau på højde med eller højere end Vejle Ådal, som vi er enige med dig i heller ikke fortjener at få ført en Hærvejsmotorvej ind over (strækningen ned over Vingsted eventuelt undtaget, ved genbrug af samme korridor som nuværende rute 176).

## Der er i hvert fald 3 markante problemstillinger ved en Hærvejsmotorvejs linjeføring som skitseret i Regeringsgrundlaget:

1. Naturoplevelsen på Randbøl Hede og i Frederikshåb Plantage bliver med sikkerhed stærkt støjplaget!
2. Helt forkert placering i forhold til at minimere ”udkants-problematikken”!
3. Dårlig investeringsstrategi for infrastruktur-udviklingen!

Disse problemstillinger vil vi kort perspektivere i det følgende.

### Tab af naturoplevelser og velfærd

Langt de fleste bor på landet, fordi de holder af vidtstrakte områder, højt til himlen, den friske luft, fuglesangen, de lyse nætter og stjernehimlen, ikke mindst af stilheden, og fordi der ikke er langt til skov, hede, strand, fjorddale og andre smukke landskaber.

En motorvej udsender masser af støj 24 timer i døgnet hele året rundt, og den luft- og lysforurener i svær grad! En motorvej vil være en barriere for spredning af dyr, ligesom den vil ændre landskaber og kulturmiljøer for evigt, og i særdeleshed ødelægge stilheden og naturoplevelsen for borgere og turister i en meget stor afstand fra anlægget. For nærtboende naboer betyder en motorvej tab af velfærd, glæden ved at være uden døre, rekreative værdier og meget store ejendomsværditab.

Vi har i århundrede brugt tid og penge på at skabe værdifulde naturoplevelser til glæde for os selv, og ikke for ”naturens egen skyld”. Vi ved, at skov og natur hører til befolkningens foretrukne udflugtsmål. Det forekommer derfor helt mærkværdigt, at politikerne til stadighed spolerer naturoplevelsen ved at anbringe tekniske anlæg, som f. eks store veje, vindmøller m.m., i destruerende afstand fra disse besøgsområder. Den Danske Naturfond og Naturplan Danmark er lige blevet søsat. Men hvad nytter det, hvis vi bagefter bomber den gode indsats tilbage med en for ukritisk placering af store tekniske anlæg?

### 1. Naturoplevelsen på Randbøl Hede og i Frederikshåb Plantage



I Trekantområdet har seks kommuner (Billund, Fredericia, Kolding, Middelfart, Vejen og Vejle) i fællesskab udarbejdet Kommuneplan 2009-2021.

Billund og Vejle kommuner udpegede i den forbindelse en større del af Frederikshåb Plantage samt hele den fredede Randbøl Hede som **stilleområde** - det eneste stilleområde i førnævnte seks kommuners samlede areal på 345.000 hektar!

Frederikshåb Plantage og Randbøl Hede udgør et unikt rekreativt område på ca. 2000 hektar, udpeget som Natura 2000 område, habitatområde m.m. Randbøl Hede er med sine ca. 750 hektar desuden Danmarks største indlandshede.

Stedet besøges hvert år af ca. halvtreds tusinde borgere og turister, der kan nyde stilheden, nattemørket, fauna, fugle- og dyreliv samt de helt specielle naturkvaliteter i form af indlandsklitter, temporære søer og vidtstrakte hedeområder.

Med udpegelsen af stilleområdet i 2009 blev der således truffet en glædelig beslutning med langsigtede, meget store miljøgavnige effekter.

**Holdes der ikke en sikkerhedsafstand på mindst 6-8 km fra en eventuel ny Hærvejsmotorvej til dette unikke område, så er stilheden og nattemørket med sikkerhed stærkt truet, eller desværre mere sandsynligt spoleret for evigt!**



## 2. "Udkants-problematikken"

På side 11 fastslår Regeringsgrundlaget følgende:

### *"Udvikling i hele landet - offensiv regional- og landdistriktpolitik*

*Der skabes mange nye job i Hovedstaden og Østjylland, men i andre områder af landet er byer og landdistrikter ramt af, at mange arbejdspladser forsvinder. Og mange flytter fra landdistrikterne til de større byer.*

*Regeringen ønsker vækst og udvikling i alle dele af Danmark. Det kræver, at vi fjerner de barrierer, der i dag hindrer fremgang i hele landet. Derfor vil regeringen udarbejde en samlet strategi for udviklingen uden for de største danske byer og i landdistrikterne. Strategien skal understøtte både bosætning og erhvervsudvikling."*

**Det er en holdning, som man kun kan erklære sig enig i! Også i det perspektiv er linjeføringen Give-Billund-Lunderskov for en ny Hærvejsmotorvej helt forkert!**

Et af midlerne til at ændre situationen omkring affolkning af landdistrikterne er som bekendt at skabe en effektiv infrastruktur, både i form af vejanlæg og offentlige transportmuligheder. Billund området er i forvejen ganske godt forsynet med en velfungerende infrastruktur, og mere er under planlægning.

**En Hærvejsmotorvej via Billund ville derfor være at prioritere en meget stor infrastrukturinvestering i et område uden noget nævneværdigt behov!** Det vender vi tilbage til senere.

Derimod har Vestjylland i årtier været stærkt nedprioriteret på begge områder! Bl.a. derfor er det vestjyske erhvervsliv i dag tydeligt begrænset i deres vækstmuligheder. En artikel i Jyllandsposten for nylig fastslog, at de vestjyske kommuner stort set alle uden undtagelse har arbejdsløshedsprocenter lavere end 4 %. Det er "godt gået", og dejligt at høre. Men det volder samtidig store problemer, da mange virksomheder kæmper en hård kamp for at tiltrække kvalificeret arbejdskraft. Også turismeerhvervet lider unødigt under denne nedprioritering på infrastrukturensiden; spørg blot op langs den jyske vestkyst!

## 3. Dårlig investeringsstrategi for infrastruktur-udviklingen

Et højt samfundsøkonomisk afkast kan som bekendt beregnes på mange måder. Desværre er det ikke vores indtryk, at "kannibal-effekten" indregnes, når nye infrastruktur-projekter drømmes op.

Det er ligeledes et markant problem, at mange nye infrastrukturprojekter får en helt ny linjeføring ind over infrastrukturelt uberørt landskab, hvorved endnu mere natur går tabt, og ofte også endnu flere mennesker støjplages. Det virker, pænt sagt, ikke gennemtænkt!

I stedet bør man naturligvis "genbruge" eksisterende trafik-korridorer i de tilfælde, hvor et sådant genbrug ikke skader bevaringsværdige naturområder yderligere. Og tilsvarende bør man aflaste eller ved oplagte lejligheder helt flytte eksisterende trafik-korridorer, hvor det kan gavne de særligt unikke naturområder (som f.eks. Frederikshåb Plantage og Randbøl Hede).

Der er i det seneste årti anlagt en stærkt tiltrængt motortrafikvej (rute 28) med linjeføringen Bredsten-Vandel-Billund. Alene Billund Lufthavn genererer efter sigende en årlig trafik på ca. 1 million personer på denne strækning! Vi kender ikke størrelsen på den samlede investering i denne motortrafikvej, men det er givetvis i niveauet 5-600 millioner kroner, måske endda mere. En Hærvejsmotorvej vil med sikkerhed betyde, at en god del af trafikken flyttes væk fra motortrafikvejen over på motorvejen. Forestiller man sig f.eks. et fald på 40-50 % i trafikmængden på rute 28 til fordel for Hærvejsmotorvejen, betyder det også, at 40-50 % af investeringen i motortrafikvejen bør straks afskrives, og altså indregnes i udgiften til en ny Hærvejsmotorvej!

Tilsvarende er der for nylig truffet beslutning om at anlægge en ny jernbane til Billund, af hensyn til lufthavnen og turisme-erhvervet i området. Det er måske en god beslutning, om end investeringen formentlig ender omkring 1 milliard kroner, når det hele regnes med - inkl. sandsynlige budgetoverskridelser.

Problemet er blot, at en Hærvejsmotorvej vil udhule forudsætningerne for, at jernbanen er en samfundsøkonomisk forsvarlig investering (!) - og dertil nok så væsentligt, at der er lagt op til, at den nye jernbanes linjeføring ødelægger mere natur, og skaber nye støjproblemer.

Hvorfor lader man f.eks. ikke jernbanen til Billund følge førnævnte rute 28, så jernbanen ligger lige ved siden af motortrafikvejen længst muligt. Det kunne give togforbindelse til Bredsten, Ny Nørup og Vandel, til stor glæde for disse småbyers vækst og udvikling, hvilket givetvis i et bredt samfundsperspektiv mere en rigeligt kunne finansiere den merpris, en jernbane langs rute 28 nok vil afstedkomme.

Et tredje eksempel på risiko for kannibalisierende planlægning, at der (med god grund) efterhånden er consensus om, at den østjyske motorvej mellem Vejle og Århus skal udbygges hurtigst muligt. Vejdirektoratet melder, at udbygningen af E45 vil kunne realiseres i løbet af 1-2 år fra den politisk er besluttet. Vores gæt er, at udbygningen er en fuld realitet inden for 5 år! Når udbygningen af E45 er fuldført, vil den forbedrede trafikale situation mest sandsynligt fastholde en god del af bilisterne her - det er jo her, de bor og arbejder! Dermed vil "kundegrundlaget" for en Hærvejsmotorvej være stærkt vigende, hvorved investeringen heri udhules og givetvis bliver direkte økonomisk uforsvarlig!

**Summa-summarum: linjeføringen Give-Billund-Lunderskov for en ny Hærvejsmotorvej, uanset lige vest eller lige øst om Billund, vil være overordentligt langt fra at være en økonomisk forsvarlig samfundsinvestering! Hvis man på trods heraf (!) alligevel træffer beslutning om en sådan linjeføring - så skal der tages et absolut nødvendigt hensyn til de unikke rekreative områder ved Frederikshåb Plantage og Randbøl Hede, ved at holde en sikkerhedsafstand hertil på mindst 6-8 km.**

### En bedre løsning: Vestkyst-motorvejen!

I stedet bør der tænkes i en helt anden retning for en ny jysk motorvej, nemlig en bevidst valgt favorisering af Sydvest- og Vestjylland:

En ny motorvejslinjeføring kunne, med meget stor fordel for bosætning og erhvervsliv i det sydvestlige og vestlige Jylland, få linjeføringen fra f.eks. Holsted (afkørsel ved Motorvejen Kolding-Esbjerg) og mod nordvest via f.eks. Agerbæk-Ølgod-Tarm til Ringkøbing, således som skitseret i den blå rute på kortet. Der findes også gode muligheder for justering af denne skitserede linjeføring, inden for en tracé på 5-10 km.

Området mellem Ringkøbing Fjord og Nissum Bredning bliver rimelig dækket af motorvejsforlængelsen til Holstebro.

Infrastrukturen omkring Billund kan forbedres markant, og fuldt tilstrækkeligt, med en opgradering af den nuværende ca. 6 km landevejsstrækning fra Ringive til Billund (rute 30) til en 1:2 motortrafikvej (se skitsen). Prisen for denne opgradering vil være yderst beskedne i forhold til en motorvej, måske 150-200 mio. kroner i samlet investering.

Den nuværende landevej Grindsted-Billund vil fortsat problemfrit kunne servicere Billund nærområdet fra vest. Tilsvarende vil den nyligt anlagte motortrafikvej fra Vejle kunne servicere fra øst, som den allerede gør rigtig godt i dag! **Denne skitserede vejtmæssige servicering af Billund området vil således være fuldt ud dækkende for områdets behov rigtig mange årtier ud i tiden.**

Dertil kommer så en eventuel jernbane fra Jelling til Billund - gerne udmøntet som føromtalt forslag om en linjeføring over Bredsten, Ny Nørup og Vandel til Billund.



Hvorefter Billund-området vist så (mere end) rigeligt har fået sin del af kagen! Faktisk er det vores opfattelse, at Billund allerede i dag serviceres ganske fornuftigt af den nuværende infrastruktur - dog den sidste vejstrækning nord fra, fra Ringive til Billund, undtaget.

En Vestkyst-motorvej er i sagens natur ikke en løsning, der aflaster E45 nævneværdigt - og det skal heller ikke være hensigten. Den nært forestående udbygning af E45 afhjælper alligevel de nuværende trafikale problemer langt ud i fremtiden - se blot erfaringerne fra udvidelserne omkring Vejle og på det vestlige Fyn. Og når udbygningen af E45 om nogle årtier ikke længere slår til, så suppler blot med yderligere 1-2 spor!

En Vestkyst-motorvej er heller ikke nødvendigvis en infrastrukturinvestering, der flytter store mængder trafik på kort sigt. Sådan var det i øvrigt også med Kolding-Esbjerg motorvejen - i starten!

**Men vi er overbeviste om, at etablering af en Vestkyst-motorvej vil være en af de stærkest tænkelige strategier til at understøtte markant øget bosætning og erhvervsmæssig vækst i det sydvest- og vestlige Jylland. Hele regionen vil få et markant infrastrukturelt løft, og "udkants-fænomenet" vil om måske allerede 10-20 år være en saga blot i størstedelen af regionen. Således altså en infrastruktur-investering med et meget højt samfundsøkonomisk afkast!**

Derudover ønsker vi med ovennævnte forslag naturligvis også, for Danmark som helhed, at nye infrastrukturprojekters linjeføringer sker under hensyntagen til en optimal beskyttelse af naturinteresserne, samtidig med at der foretages en mere helhedsorienteret økonomisk prioritering.

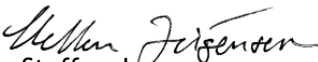
Kære Lars, tak fordi du personligt tog dig tid til at læse om vores bekymringer for borgernes velfærd, for natur og miljø, og vores infrastrukturelle og samfundsøkonomiske overvejelser i øvrigt.


Vi inviterer dig hermed - med stor fornøjelse - på en guidet rundtur i de smukke naturområder på Randbøl Hede og i Frederikshåb Plantage, så du og andre interesserede kan danne jeres eget indtryk af, hvilke værdier der står på spil, såfremt nye motorvejsprojekter får lov at udøve attentater på naturen i disse helt unikke rekreative områder.

Det ville desuden være os en stor glæde, om du personligt dels ville kommentere vores forslag helt konkret - og i særdeleshed, om du kan foranledige, at regeringen også følger forslaget☺.

Vi glæder os til at høre fra dig - på forhånd tak.

De bedste hilsner

  
Steffen Jørgensen  
Fhv. Statsskovrider  
Frederikshåbvej 52  
7183 Randbøl

  
Henrik Rask  
Adm. direktør  
Staghøjhus  
Staghøjvej 2  
7190 Billund

**Kopi:**

- Erhvervs- og vækstminister Troels Lund Poulsen
- Transport- og bygningsminister Hans Chr. Schmidt
- Borgmestrene i Billund, Esbjerg, Herning, Holstebro, Kolding, Ringkøbing, Varde, Vejen og Vejle kommuner.
- Danmarks Naturfredningsforening
- Vejle Amts Folkeblad, Jyske Vestkysten og Jyllandsposten