

Strategien i korte træk

I en foranderlig verden er det vigtigt at kunne skelne mellem nu-og-her løsninger - der kan eliminere et aktuelt behov - og en langsigtet, sammenhængende og bæredygtig tilgang. Det gennemgåede materiale rummer disse fremtidssikrende elementer, der netop kan imødekomme fremtidige behov for justeringer i takt med den samfundsmæssige udvikling.

Jernbane

- At placere den stipulerede jernbane mod Billund via lufthavnen i eller i sammenhæng med den vestlige motorvejskorridor, åbner en mere bredspektret logik inden for såvel lokal som regional udvikling, i forhold til at gennemskære en bevaringsværdig og sårbar natur omkring velfungerende landsbymiljøer på den østlige side af lufthavnen.
- Ved at tilkoble Billundbanen ved en shunt-løsning i området omkring Farre kan banens eksistensgrundlag sikres nordfra ved at tilbyde direkte forbindelse til lufthavnen fra Herning/Struer – det samme gør sig ikke gældende ved de andre linjeføringer.
- Vort forslag rummer langt større hensyn til natur og miljø ved sin placering i et mere fladt terræn, hvor ingen beboelse ligger nærmere end 100 meter fra banen.
- Farre-linjen er skånsom mod fauna og landskaber, idet der ikke skal ske indgriben i istidslandskaberne eller fjernes fredsskov – modsat specielt den sydlige og nordlige linjeføring.
- Laveste rejsetid til lufthavnen kan ikke i sig selv være et argument al den stund, passagerer på udenrigs skal indfinde sig to timer før afgang. (Hvis målet er at få rejsende hurtigere på vingerne, kunne dette løses langt billigere og til gavn for alle rejsende ved at tilføje et ekstra spor i lufthavnens sikkerhedskontrol).
- Fremtidig udvidelse og sydgående forbindelser mod Esbjerg og Flensborg er inden for logisk rækkevidde ved forlængelse og vil have direkte fordel af det flade terræn vest om Billund.

Motorvej

- En motorvej vest om Billund opnår åbenlyse fordele ved at kunne anlægges i det flade terræn
- Der sikres udviklingsmuligheder for erhvervslivet i Vejle og Billund kommuner omkring de større byer Billund, Grindsted og Give, ligesom boligområder kan etableres i takt hermed.
- Det store opland vest for Billund og Grindsted vil hurtigt kunne komme nord-, syd- og vestover ved at koble sig på motorvejsnettet vest for Billund.
- Billund Lufthavn vil – ud over en optimal og logisk infrastruktur - opnå konkurrencefordele ved reduktion af transporttiden mellem Billund så sydligt som Flensborg via motorvej (eller tog), som vil være væsentlig kortere end til konkurrenten i Hamburg.
- Der skabes fornyet udviklingspotentiale for fleksibel kollektiv busstrafik i et mere langsigtet perspektiv.

FÆLLES

- Naturen øst for Billund kan beskyttes og fortsat bevares til rekreative formål. Området strækker sig fra Vejle Fjord i øst og vestover i et sammenhængende forløb til Randbøl og sydvest for Vandel.
- Området er med sit smukke, stærkt kuperede istidslandskab, fredede skovområder og sit rige plante- og dyreliv til gavn for borgere i Billund og Vejle kommuner, og anvendes i rigt mål af turister, sportsudøvere på professionelt og amatørplan og beboere.
- Det er Vejle kommunes hensigt at arbejde hen imod etablering af en nationalpark i området. (Vedtaget 27.01.16: Erhvervs- og udviklingsstrategi)

21. august 2017
INITIATIVGRUPPEN



Jernbane og Motorvej til Billund

Strategiplan for tog- og biltrafik i Syd- og Midtjylland

Initiativgruppen for Åst-Mørup-Gadbjerg har siden juni 2015 arbejdet for en bæredygtig og smidig løsning på Billundbanen og inddrager nu også motorvejen i et samlet projekt, der sigter langt – både ud i fremtiden og i bredden af udviklingsmuligheder lokalt, regionalt og nationalt.



At planlægge en jernbane til Billund må ikke reduceres til et par streger på et kort.

Den lige streg er den korteste, men - som så ofte set før - også den mest virkelighedsfjerne, der hverken tager lokale eller nationale hensyn for en jernbane, der skal ses som et samfundsgode til gavn for flest mulige. Det kræver et overblik, en samlet idé ud fra en vision om fremtiden og med Billund-banen er det ikke det, vi oplever.

De igangværende planer for såvel tog- og biltrafik behandles af separate myndigheder med risiko for, at helheden – visionen går tabt. Dermed reduceres mulighederne for at lægge en holdbar og langsigtet plan til etapevis udbygning over de næste 50 år og resultatet bliver derefter. Initiativgruppen arbejder for en samlet løsning, der

- skåner menneskene og naturen
- bevarer lokalsamfundene
- støtter udviklingsmulighederne for erhvervsliv, uddannelse, bosætning, rekreation og fritid
- fokuserer på fremtidige, trafikale udviklingsscenarier

Hermed præsenteres et første udkast til et idéforslag til en strategisk planlægning af trafikkorridorer for såvel offentlig som privat transport. Det tager udgangspunkt i dels Atkins' forslag til regional strategi for banetrafik i Midtjylland af december 2012 og dels på Hærvejskomiteens forslag til en **Jyllandskorridor** fra Give, vest om Billund til Haderslev.

Motorvejsforbindelsen føres vest om Billund for at udnytte udviklingspotentialerne for områderne ved Grindsted, Billund, Give og Vestjylland. Initiativgruppen har ikke bearbejdet Vejdirektoratets forslag til linjeføring, men gør opmærksom på, at motorvejen skal tilgodeses parametrene i ovennævnte punkttopstilling.

Jernbanen til Billund føres via Jelling til Gadbjerg og Farre og derpå videre til Billund vis sporkurven syd for Farre og med indirekte kobling til Herning. Linjeføringen er foreslået af Atkins i 2012 og videreudviklet af Initiativgruppen, som har anmodet transportministeriet og de transportpolitiske ordførere om at få Farre-linjen VVM-undersøgt.

Det er vigtigt at understrege, at forslaget prioriterer langtidspanlægning, totaløkonomi og smidighed frem for teoretiske beregninger på transporttider. Prisen for en 2-5 minutters kortere rejsetid kan ikke retfærdiggøre ødelæggelse af sårbare istidslandskaber, afvikling af velfungerende lokalsamfund og direkte fravalg af områder, der er velegnede og efterspurgt til udvikling af erhvervslivets fremme.

Kun en tværpolitisk, resilient strategi i et foranderligt risikolandskab der sikrer en langtidsholdbar hovedidé for de trafikale hovedfærdselsårer, kan binde Danmark sammen internt, på tværs af regioner og eksternt til vores nabolande.

Succes og overlevelsessevne skal derfor indtænkes med et bredspektret sigte mod bæredygtighed.

Trafikal aflastning af E45 og E20 i form af en Jyllandskorridor kan ikke fjerne nødvendigheden af at udvide E45 og E20 til tre spor. Derfor skal Jyllandskorridoren ikke blot planlægges og udføres efter teoretiske beregninger af aflastningsprocenttal, men også efter udviklingspotentiale for såvel erhverv, by og natur/rekreative områder.

Ved at samle jernbane og motorvej i en og samme trafikkorridor, kan de med fordel anlægges i et jævnt terræn langs den jyske højderyg fra Gadbjerg over Billund Lufthavn til Lunderskov. Lufthavnen får mulighed for halvtimesdrift og dermed fungere som lufthavn for nordtyske passagerer, som anbefalet af den Dansk-Tyske Transportkommission.

Alt i alt en samfundsøkonomisk gevinst, der ikke kan undervurderes.



Hærvejsbane	
Hærvejsbanen	
Hærvejsjernbane (del 2)	
Silkeborg shunt	
Hærvejsmotorvej	
Midtyske Motorvej	
Billundbanen (Farrelinien)	
Billundbanen	
Billundbane (sammenfletning af Billund og 13)	
Veje-Herring banen, udvidelse til dobbeltspor	
Veje-Herring, dobbeltspor	

Både motorvej og jernbane placeres i samme korridor; syd for Billund tæt på rute 469 samt nord for rute 176 og 13.

Vi foreslår, at Billund bliver trafikknudepunkt for jernbanen.
Der anlægges en station ved Nordmarksvej—og undgår unødigt ekspropriation eller deling af Billund by.
Vi foreslår at banelinjen på Lufthavsområdet delvist nedlægges i en tunnel hvor en underjordisk station

Vi støtter ATKINS anbefaling om at nedlægge jernbanen gennem Give, og i stedet anlægger en ny strækning øst om byen, hvor den fremføres sammen med motorvejen.

Vi foreslår, at jernbanen anlægges som ensporet linje ved siden af motorvejen på et ekstra 5-6 meter bredt arealudlæg.

Vi foreslår, at jernbanen kører op imod Fære by og via et nyt kurvestykke får tilslutning til Herring.

Vi foreslår, at jernbanen anlægges fra trafikknudepunktet Lunderskov i syd til Sønder Onsild Stationsby i nord, og tilsluttes østjyske længdebane i begge ender

Motorvejen tilsluttes E45 mellem Christiansfeldt og Haderslev

