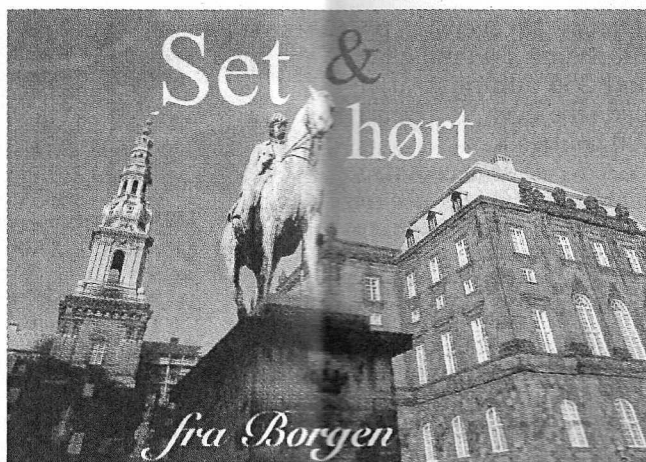


Følelsen af de bonede gulve

Transportministeren har for længst gjort op med de gamle trafikmafiaer, og det gjorde regeringens infrastrukturkommission også en dyd ud af. Derfor er det helt centralt, at vi ikke kommer til at bygge veje eller baner ud fra lokale mafiaer.



både i Finansministeriet og i Trafikministeriet. Og i Finansministeriet træder man virkelig helt ind i en anden verden. Først var der oplevelsen af at holde møde i rentekammeret i Finansministeriet. Loftet er et stort smukt maleri, og omgivelserne kunne hense til et andet århundrede, og positionsspejlet ville være interessant for en sociolog at observere. Her er de helt store spillere i gang, og hvor jeg indimellem bliver forvirret over meldingerne.

Gennemskueligt

Forhandlingerne i Transportministeriet er mere gennemskuelige. I virkeligheden handler det nok mest om, hvorvidt man kender dem, man sidder overfor i forhandlingerne, og om man kan aflæse deres sprog. Indtil videre har det været en god regel at have skrevet sig det bag øret.

Grundlæggende handler det jo om, at vi skal have en trafikplan på plads. Udfordringerne er store. Vi har enorme trængselsproblemer i nærheden af vores største byer. Arbejderbevægelsens Erhvervsråd har opgjort trængslen omkring

København til en årlig pris af 5,6 mia. kr. i mistet arbejdsværdi. Vores CO₂-udslip fra trafikken er stigende - i dag er trafikens CO₂-udslip en tredjedel af det samlede danske udslip, mens det i 1980 blot var en femtedel. Og vi har fortsat 400 dræbte hvert eneste år i trafikken. Så vi står med tre helt store udfordringer - trængslerne, CO₂-udslippet og trafikssikkerheden. Og det kræver handling.

Trafikkområdet er lidt spøjst - for mange vil sikkert synes, at det alene handler om at lave infrastruktur, både bane og vej. Men det handler også om CO₂, trafikssikkerhed, luftforurening og meget mere. Det kan ikke overlades til miljøpolitikere. Det vil være absurd, at trafikpolitikere træffer beslutninger, der underminerer vores CO₂-målsætninger. Derfor skal det inddrages og indtænkes som en essentielt del af trafikplanlægningen.

Et af de emner, som vi diskuterer i disse dage, er motorvejen til Frederikssund. En motorvej, som jeg ved, er blevet diskuteret i mange år, og som en del af borgere i Frederikssund gerne vil have. Nu er jeg jo

Hverdagstanker

»Set og hørt fra Borgen« er en serie i Frederiksborg Amts Avis, skrevet på skift af seks folketingsmedlemmer. Skribenterne er:

- Lars Barfoed (K)
- Lars Løkke Rasmussen (V)
- Pia Adelsteen (DF)
- Pia Olsen Dyhr (SF)
- Margrethe Vestager (R)
- Nick Hækkerup (S)

Målet med serien er at give læserne et lidt andet indblik i den politiske hverdag og overvejelser på Christiansborg end det, man ellers får gennem de traditionelle debatindlæg i aviserne og rutinemæssige indslag i TV-aviserne. Stilen i serien er derfor lagt an på at være - om ikke uhøjtidelig - så i hver fald med plads til et vist frispil. Emnemæssigt kan politikerne bevæge sig, som de har lyst med grobund i deres egen hverdag og egne oplevelser på eller uden for Christiansborg.

God læselyst.

Redaktionen

selv valgt i det nordsjællandske, så det kunne være fristende bare at sige - ja. Men det er simpelthen ikke den rigtige måde at lave politik på. Derfor skal vi kigge på trængslen, CO₂ og trafikssikkerhed.

Den generelle trængsel omkring hovedstaden vil komme yderligere under pres med Frederikssundsmotorvejen. Der kommer 8000 flere biler med motorvejen jf. vejdirektoratets tal, fordi folk vil fravælge den kollektive trafik og tage bilen, nu hvor det umiddelbart kommer til at virke som om, det er lettere at tage bilen. (nu hvor det bliver lettere med bilen i hvert fald rent umiddelbart). Hovedparten af disse biler vil ende i motorring 3, hvor der ikke er plads til de mange nye biler. Så Frederikssundsmotorvejen vil skabe yderligere trængsel i

det københavnske, og i mindre.

Hvordan ser det så med CO₂-udslippet? Veirektoratet regner selv på en øget CO₂-effekt svarende til 15.892 tons, svarende til en forøgelse af vores nationale udslip med 0,6. Det har miljøtænketank Concito regnet igennem, de mener ikke at det holdes så lavt, blandt andet fordi CO₂ forbruget under byggeriet ikke indregnes heller det trafikspil som en motorvej vil medføre. Alt i alt så er motorvejen ikke med til at reducere trafikens CO₂-udslip, snarere det modsatte.

Rent trafikssikkerhedsmæssigt vil en motorvej sikkert reducere antallet af trafikdræbte. Vi ved Frederikssundsmotorvejen er meget belastet af biler, den har ikke de samme kernelementer, som



Af Pia Olsen Dyhr

Efter mange år som en del af SF's ledelse troede jeg, at jeg havde prøvet hårde forhandlinger og svære kompromiser, ikke mindst i Europapolitikken, hvor vi i SF som bekendt har diskuteret meget frem og tilbage de sidste 20 år. Men nu er jeg vågnet op til en helt anden virkelighed. Vi er nemlig gået i gang med forhandlingerne om den helt store trafikpakke, og her er magtspejlet klart et helt andet og langt mere kompliceret.

Forhandlingerne foregår

bede gulve

Hverdagstanker

»Set og hørt fra Borgen« er en serie i Frederiksborg Amts Avis, skrevet på skift af seks folketingsmedlemmer. Skribenterne er:

- Lars Barfoed (K)
- Lars Løkke Rasmussen (V)
- Pia Adelsteen (DF)
- Pia Olsen Dyhr (SF)
- Margrethe Vestager (R)
- Nick Hækkerup (S)

Målet med serien er at give læserne et lidt andet indblik i den politiske hverdag og overvejelser på Christiansborg end det, man ellers får gennem de traditionelle debatindlæg i aviserne og rutinemæssige indslag i TV-aviserne. Stilen i serien er derfor lagt an på at være - om ikke uhøjtidelig - så i hvert fald med plads til et vist frisprog. Emnemæssigt kan politikerne bevæge sig, som de har lyst med grobund i deres egen hverdag og egne oplevelser på eller uden for Christiansborg.
God læselyst.

Redaktionen

selv valgt i det nordsjællandske, så det kunne være fristende bare at sige - ja. Men det er simpelthen ikke den rigtige måde at lave politik på. Derfor skal vi kigge på trængslen, CO2 og trafikikkerhed.

Den generelle trængsel omkring hovedstaden vil komme yderligere under pres med Frederikssundsmotorvejen. Der kommer 8000 flere biler med motorvejen jf. vejdirektoratets tal, fordi folk vil fravælge den kollektive trafik og tage bilen, nu hvor det umiddelbart kommer til at virke som om, det er lettere at tage bilen. (nu hvor det bliver lettere med bilen i hvert fald rent umiddelbart). Hovedparten af disse biler vil ende i motorring 3, hvor der ikke er plads til de mange nye biler. Så Frederikssundsmotorvejen vil skabe yderligere trængsel i

det københavnske, og ikke mindre.

Howdan ser det så ud med CO2-udslippet? Vejdirektoratet regner selv med en øget CO2-effekt svarende til 15.892 tons, svarende til en forøgelse af vores nationale udslip med 0,68%. Det har miljøtænkertanken Concito regnet igennem, og de mener ikke at det kan holdes så lavt, blandt andet fordi CO2 forbruget under byggeriet ikke indregnes, ej heller det trafikspring som en motorvej vil medføre. Alt i alt så er motorvejen ikke med til at reducere trafikens CO2-udslip, snarere det modsatte.

Rent trafikikkerhedsmæssigt vil en motorvej sikkert reducere antallet af trafikdræbte. Vi ved, at Frederikssundsvejen er meget belastet af biler, og den har ikke de samme sikkerhedselementer, som en

motorvej har. Her kunne man så overveje at forbedre den nuværende Frederikssundsvej, som bl.a. »grøn trafik i bycirklen« har foreslået.

Burde ikke bygges

Så hvis jeg gør regnestykket op ud fra de parametre, som vi har for forhandlingerne, så burde en motorvej til Frederikssund ikke bygges. I stedet burde vi koncentrere os om at gøre den kollektive trafik til Frederikssund og ikke mindst Hornsherred langt bedre. Her kunne vi lave bane ud til Hornsherred, så det bliver lettere at tage toget til København fra f.eks. Jægerspris. Vi kunne få et ekstra togspor fra Frederikssund til København, hvilket kunne reducere rejsen til 34 minutter. Vi kunne lave gode parkeringsfaciliteter ved stationen, og det ville være oplagt at kigge på en ny forbindelse til Hornsherred og meget mere. Det vil være en god fremtidsinvestering, både i mindre trængsel og mindre CO2.

Transportministeren har for længst gjort op med de gamle trafikmafiaer, og det gjorde regeringens infrastrukturekommission også en dyd ud af. Derfor er det helt centralt, at vi ikke kommer til at bygge veje eller baner ud fra lokale mafiaer. Det skal være de rationelle argumenter, der skal understøtte fremtidens investeringer.

Vi har set nok asfalt i Danmark, også på steder, hvor behovet ikke har været det største. Her må politikere turde mere, for jeg er sikker på at vælgerne godt kan forstå rationelle argumenter.