

Slide 1:

Udover at repræsentere Grøn Trafik i Bycirklen står jeg også her som repræsentant for de foreninger, som vi har samarbejdet med for at finde en helhedsorienteret trafikløsning i Frederikssundsfingeren - som tilgodeser alle former for trafikanter og skåner naturen - i stedet for en gammeldags og traditionel motorvej

Slide 2:

Det så jo meget lovende ud i efteråret, da Anders Fog Rasmussen på Venstres landsrådsmøde præsenterede deres visioner for fremtidens grønne Danmark.

Inden for transportområdet sagde han bl.a., at vi skulle styrke den kollektive trafik, så den blev effektiv, fleksibel og moderne, og at vi kun skulle udbygge og bygge nye veje, hvor trængselsproblemerne var størst samt investere i intelligente trafiksystemer for at få en fleksibel og glidende trafik.

I samme tale sagde han også, at vi ikke kan tillade os i vores generation at ødelægge flot natur med infrastrukturanlæg som f.eks. motorveje, som for evig vil spolere en fredelig natur, som vi og de næste generationer også har brug for. Og alt dette ville indgå i regeringens trafikplan.

Slide 3:

Disse budskaber slog da også igennem kommissoriet for det ministerudvalg, der blev nedsat med Lars Barfoed som formand, til at behandle regeringens oplæg til en trafikinvesteringsplan.

Her står der, at man er parat til at fravælge projekter som er uforenelige med rimelige hensyn til natur og miljø.

Slide 4:

Meget opløftede udarbejdede vi derfor denne pjece, som vi bla. sendte til alle folketingets medlemmer.

Frederikssundsfingeren er den eneste finger i fingerplanen som ikke på nuværende tidspunkt har en motorvej, hvilket giver os en unik chance for at afprøve både nye og gammelkendte trafikformer – både fra indland og udland -, som tilgodeser alle forskellige trafikanter – ikke kun biler – men også biler, derudover kollektiv trafik, cyklister mm, og som samtidig skåner naturen.

Og ikke mindst viser verden op til klimakonferencen, at vi mener det alvorligt, men nedbringelsen af CO2 udslip, også på transportområdet.

Slide 5:

I regeringens oplæg, ville man jo KUN bygge nye veje hvor trængslen var størst.

Vi vejret derfor morgenluft, da VD offentliggjorde deres trængselskort over Danmark i begyndelsen af januar, for som man kan se på kortet, så er de veje med trængsel - enten daglig eller flere gange om ugen - markeret med rødt eller gult, - hvilket gælder de 4 fingre med motorvej, hvorimod der ikke er nævneværdig trængsel på de veje der er markeret med grønt – hvilket gør sig gældende for Frederikssundsfingeren, på nær ved Frederik den 6 bro i Frederikssund.

- Skuffelsen var derfor stor, da vi viste det til TRU, for nu var argumentet for anlæggelse af motorvejen ikke længere trængselsproblem men behovet for erhvervsudvikling.

Slide 6:

På dette kort ses de eksisterende erhvervsområder i Frederikssundsfingeren, som alle ligger langs den nuværende Frederikssundsvej og S-togsbanen, hvilket er i fuld overensstemmelse med princippet om stationsnærhed, som fremgår af statens landsplandirektiv: Fingerplan 2007

De ligger desuden meget langt fra en kommende motorvej, som til gengæld forløber midt i den grønne kile – og som på store strækninger vil være en meget stor barriereeffekt, både støj og synsmæssigt, da den pga. jordbundsforholdene bliver anlagt på en 3 m høj dæmning og gennem det naturskønne Værebros Ådal på en 8 m høj dalbro.

Selve spørgsmålet ang. erhvervsudvikling i sammenhæng med motorvej vil være for stort et punkt at gå i detaljer med her – men et faktum er, at der ikke er belæg for at en motorvej giver erhvervsudvikling – men alle undersøgelser viser i stedet at den flytter industri samt at det giver en kraftig forøgelse af pendlertrafik.

Slide 7:

Dette kort viser, det trafikspring der vil være i forhold til basisår 2010 såfremt Frederikssundsmotorvejen bliver bygget. Snittet går fra Harreskovsmotorvejen ad Ring 4 via Ballerup og videre ad Roskildevej ud til Hedehusene

VD angiver i deres VVM undersøgelse trafikspringet til at være 0,1 %, (regnet i forhold til trafikmængden i det meste af Storkøbenhavn). Vi finder det rimeligt at regne trafikspringet ud i forhold til den trafik, der skal passere det røde snit; de tal vi har fået fra Vejdirektoratet har vi talt sammen og det viser sig, at trafikspringet er på 14.800 biler eller 12% - og dermed en voldsom forøgelse af CO2.

Slide 8:

Trafikforliget blev indgået i sidste uge, og begrundelsen for anlæg af Frederikssundsmotorvejen var nu, - at det er den eneste af byfingrene der ikke har en højklasset vej – og så skal de naturligvis have én. – Det er simpelthen det tyndeste argument jeg nogensinde har hørt.

Der står også, at det er den mest trafikerede statsvej som ikke har motorvejstandard. Nu har staten ikke ret mange veje der ikke er enten en motorvej eller en motortrafikvej specielt ikke i hovedstadsområdet, så den placering var der ikke stor konkurrence til.

Slide 9:

Væk var alle løfter og intensioner op til trafikforhandlingerne.
For Frederikssundsfingeren betød det:

- 26 km motorvej gennem et unikt naturområde
- Ikke én bus eller togafgang mere
- Men et langt større CO2 udslip

Og så kan man jo spørge sig selv:

Er det et historisk forlig eller en historisk fejltagelse – En ting er sikkert, det ikke sådan vi knækker kurven!