

INFRASTRUKTUR

Trafikplan skaber tvivl om vejprojekter

Miljøorganisation og forskere mener, at Vejdirektoratet bør genoverveje udvidelser og nyanlæg af veje.

JAKOB HVIDE BEIM

Trafikminister Lars Barfoed (K) har kaldt regeringens nye trafikudspil »en historisk plan for en ny transportpolitik« - og det er Foreningen for Bæredygtig Trafik enig i. Men med den tilhørende konklusion, at udspillet er så markant en ændring, at det nu er tid at se nærmere på - og stoppe - større vejprojekter, som landet over skal give bilerne mere plads.

»Regeringens udspil til en transportplan ændrer fuldstændig tilgangen til transportsystemet. Samtlige planlagte større vejprojekter bør revurderes, og jeg vil tro, at de fleste er annulleringsmodne«, siger bestyrelsesmedlem i foreningen Ivan Lund Pedersen.

I sit bud på en samlet plan for dansk transportpolitik frem til 2020 ønsker regeringen et »styrket hensyn til naturen«, »kilometerbaseret kørselsafgift« samt at »modvirke trængsel ved at udbygge den kollektive trafik og lade togene stå for en stigende del af transporten«.

Derfor mener Ivan Lund Pedersen, at 18 vejprojekter skal revurderes. Det gælder eksempelvis udbygningen af en strækning på Køge Bugt Motorvejen fra seks til otte spor, udbygningen af motorvejen på Vestfyn samt udbygningen af rute 26 mellem Århus og Hørsholm.

Trafikforsker ved Aalborg Universitet Harry Larhman mener også, at det er en god idé at undersøge, om regeringens plan er i misforhold med planlagte projekter: »Når der sker en politisk ændring, skal man se sine projekter igennem for at se, hvor følsomme de er over for de ændrede præmisser. Når man ikke har skrevet kontrakten under og sat spaden i jorden, er der mulighed for at sige, at nu trækker vi vejret«, siger han.

Hans forskerkollega Per Homann Jespersen, Roskilde Universitet, er enig: »Vejdirektoratet kunne ikke vide, at regeringen pludselig ændrede signaler. Men det ville være en god idé, hvis direktoratet revurderede sine projekter«, siger han.

Kollektiv trafik påvirker antal biler
Det er blandt andet planer for at løfte den kollektive trafik, der får Foreningen for

Bæredygtig Trafik og forskerne til at advare om, at planen måske bør hive asfalten væk under visse vejprojekter.

»At holde fast i alle projekter svarer til, at hospitaler beregner deres udbyd af sengepladser uden at tage højde for, at penicillin er opfundet«, siger Ivan Lund Pedersen.

Han mener, at Infrastrukturplan-kommissionens vurdering fra tidligere år, om at antallet af biler på de danske veje vil stige med 70 procent frem mod 2030, er usikker, hvis transportpla-

Samtlige planlagte større vejprojekter bør revurderes
Ivan Lund Pedersen, Foreningen for Bæredygtig Trafik

nen vedtages i sin nuværende form. Det kan mindske biltrafikkens vækst, hvis regeringen får held til at gennemføre forslaget om at lade bilister betale en afgift for hver kilometer, bilen kører ad de danske veje - såkaldt roadpricing, mener foreningen og forskerne:

»Det er klart, at hvis man laver kørselsafgifter, vil stigningen i biltrafikken blive mindre«, siger Harry Larhman, der dog peger på, at regeringen samtidig vil sænke registreringsafgiften, hvilket kan betyde flere biler og dermed virke modsat.

I 2007 bad miljøorganisationen Noah i forbindelse med en forlængelse af Frederikssundsmotorvejen Vejdirektoratet om at undersøge, om roadpricing kunne dæmpe op for trafikken på eksisterende veje og dermed forhindre en forlængelse af motorvejen. Vejdirektoratet svarede, at regeringen ikke har planer om indfø-

relse af vejafgifter og effekter heraf derfor ikke er vurderet i forhold til behovet for vejkapacitet i Frederikssundfingeringen.

»Men nu har regeringen jo planer om roadpricing«, siger Ivan Lund Pedersen, der mener, at brevet er et håndfast bevis på ændringen i det politiske landskab.

Hos Vejdirektoratet oplyser pressechef Brian Christensen, at revurderinger skal ske på politisk foranledning. Det har ikke været muligt at få en kommentar fra trafikminister Lars Barfoed (K), men af transportplanen fremgår det foruden ønsket om blandt andet en øget kollektiv trafik, at »regeringen vil udvide kapaciteten der, hvor trafikanterne oplever de største trængselsproblemer...«, og flere af de nævnte større vejprojekter, som foreningen for Bæredygtig Trafik vil have revurderet, er nævnt i planen.

jakob.beim@pol.dk

»Du tænker kun på dyrene«

Ballerups borgmester, Ove Dalsgaard, og miljøaktivist Kåre Fog er dybt uenige. Sidste weekend sad de i samme bil og kørte på det, de er uenige om: Frederikssundmotorvejen.

JAKOB HVIDE BEIM

Kåre Fog tramper med ihærdige skridt ind i Sømosen nær Ballerup vest for København og forsvinder halvvejs bag krattet.

»Man kan se naturen meget bedre herfra«, råber han tilbage mod Ballerups socialdemokratiske borgmester, Ove Dalsgaard, der står ved den parkerede bil på vejen, der løber langs Sømosen. Men Ove Dalsgaard bevæger ikke ind i mosen: »Jeg skal ikke have taget billeder et sted, der ikke bliver berørt af motorvejen«, siger han.

Modsat Kåre Fog er han tilhænger af den planlagte forlængelse af Frederikssundmotorvejen, der ifølge ham vil lette trafikken gennem Ballerup – og kun skade naturen i småtingsafdelingen.

»Jeg tænker på menneskene«, lyder borgmesterens mantra.

Omvendt er Kåre Fog formand for den lokale forening Grøn Trafik i Bycirklen, der mener, at en forlængelse af motorvejen blot vil tiltrække mere trafik til området i sin helhed – også Ballerup by- og skade naturområder som Sømosen.

»De kan ikke grave en motorvej særlig dybt ned her uden samtidig at udvande mosen. Det vil ødelægge den afslappede stemning i moseområdet, hvis der kommer en motorvej«, siger Kåre Fog.

Som de to parter står placeret med fodsålerne planter på henholdsvis asfalt og sumpet jord omkring 50 meter fra hinanden, bliver de et billede på den klassiske fortælling om et vejprojekt, der deler lokalbefolkningen. Da der var borgermøde om vejprojektet, mødte 900 borgere op.

»Jeg har aldrig før oplevet så massivt fremmøde til et borgermøde«, siger Ove Dalsgaard, der kom i kommunalbestyrelsen første gang i 1970 og har været borgmester i over et kvart århundrede.

Frygter forhaling

Før de to nåede til Sømosen, mødtes de i det såkaldte Chokoladekryds ved Toms Fabrikker i Ballerup, men der gik ikke lang tid, før den søde stemning blev lagt på hylden. Ove Dalsgaard har intet tilovers for modstandernes nye kasteskyts, der går på, at regeringens transportplan og dens fokus på kollektiv trafik og kørselsafgifter bør resultere i, at forlængelsen af motorvejen bliver revurderet. »Det er en forhalingstaktik. Det er det, I har gjort i 10 år«, lyder det fra borgmesteren.

»Det er ikke det, vi er ude på; vi ønsker at træffe beslutninger på et ordentligt grundlag«, svarer Kåre Fog.

Sådan kører debatten, mens arme og fingre peger ud mod nærliggende, fjertiliggende, eksisterende og nyplanlagte veje samt naturområder.

»Du tænker kun på dyrene. Jeg tænker på miljøet – det menneskelige miljø. Der bor ingen mennesker derude, hvor mo-



BAGSÆDEMØDE. Selv om Kåre Fog fra Grøn Trafik i Bycirklen og Ballerups borgmester, Ove Dalsgaard, sidder tæt sammen, kan de ikke nå hinanden i diskussionen om Frederikssundmotorvejen. Foto: Jonas Pryner Andersen

torvejen kommer til at ligge. Den alternative udvidelse af ringvejen herinde i Ballerup ville genere titusindvis af mennesker«, forklarer Ove Dalsgaard.

»Forlængelsen af motorvejen kommer da til at løbe hele vejen forbi kolonihavehusene«, protesterer Kåre Fog. »Arh, nej. Prøv lige at se den række biler derhenne i krydset. Det er alternativet. Kø«, siger Ove

Dalsgaard og peger hen mod striben af biler i Chokoladekrydset.

»Jeg bliver lidt ophidset«

I bilen på vej ud mod Sømosen blusser debatten om kolonihaverne op igen, da bilen kører forbi de små haver og huse. Debatten udvikler sig ikke synderligt. Påstand møder påstand. Og uenigheden på

FAKTA

VK'S TRANSPORTPLAN

Stor fokus på jernbanenettet, der skal være i »topklasse«. Det skal blandt andet ske ved at bringe transporttiden mellem Aalborg, Århus, Odense og København ned til en time mellem hver by – den såkaldte timemodel.

Kollektiv trafik skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken ved genopretning af jernbanenettet.

En omlægning af bilbeskatningen gennem en afgift per kørt kilometer, der varierer i forhold til tid og sted, og som dermed gør det »muligt at reducere trængslen i myldretiden og på de mest belastede vejstrækninger«.

Lavere registreringsafgift skal modsvare kørselsafgiften, så omlægningen holder sig inden for skattestoppets rammer.

Oprettelse af en dynamisk infrastrukturfond på 90 milliarder kroner.

Større udbredelse af bæredygtige transportteknologier.

Kilde: Bæredygtig transport – bedre infrastruktur, Regeringen, december 2008.

bagsædet mellem Ove Dalsgaard og Kåre Fog bliver mere udtalt. »Hvis du vil have dyr, så skal vi jo netop have motorvejen forlænget. Så kommer der masser af musvåger, som æder de nedkørte dyr«, spørger Ove Dalsgaard.

Holder den påstand, kommer der flere rovfugle; Vejdirektoratet indstillede i august, at motorvejen bliver forlænget.