

Motorvejsplan er en miljøbombe

Et nyt kæmpemæssigt motorvejsanlæg mellem Frederikssund og Ballerup vil fjerne passagerer fra S-toget og øge CO2-udslippet langt mere end en foreslået grøn trafikløsning. Det viser tal fra Vejdirektoratet, som alligevel fraråder den grønne model. Dybt uansvarligt, siger klimaordfører

Af Motorvejsprotest af Asger Liebst

Stanken af udstødning river i næsen. Klokken er halv otte om morgenen, og bilkøerne i retning mod København dannes nordvest for Ballerup. Tidsspildet vokser, det samme gør irritationen, og trængslen på den gamle Frederikssundsvej er på dette tidspunkt af dagen utålelig.

Det kan enhver se. Voldsom uenighed er der derimod om, hvad man skal gøre for at afhjælpe trængslen. Tilhængere og modstandere af en ny motorvej står stejlt over for hinanden.

Efter talrige undersøgelser og høringer, der begyndte ved årtusindskiftet, har Vejdirektoratet omsider indstillet til regeringen, at løsningen på områdets trafikpropper skal være en 26 kilometer lang motorvej mellem Ballerup og Frederikssund. Det samme har

Infrastrukturkommissionen sagt. Alt tyder derfor på, at regeringen vil lade opføre et nyt, kæmpemæssigt motorvejsanlæg i den grønne kile mellem København og Frederikssund.

Formanden for Rådet for Bæredygtig Trafik, Kjeld A. Larsen, er fortvivlet over Vejdirektoratets indstilling.

"Motorvejen løser ikke det eksisterende trængselsproblem, og den fører til ødelæggelse af uerstattelige naturværdier," siger han.

Endnu mere udstødning

Rådet for Bæredygtig Trafik påpeger sammen med 12 andre græsrodsorganisationer, at motorvejen vil være en bombe for klimaet. Den yderligere luftforurening og udledning af CO2 vil blive mere belastende, og faktisk tre-fire gange værre, end hvis Vejdirektoratet havde anbefalet den alternative løsning, som er udarbejdet af organisationen Grøn Trafik i Bycirklen. Den grønne plan er indgået i Vejdirektoratets afvejning af seriøse mulighederne, men endte med at blive forkastet.

En grundtanke i Grøn Trafiks løsning er at lokke flere pendlere fra bil til det S-tog, der i forvejen kører på strækningen. Løkkemidlet er pendlerbusser i lokalområderne og togaftange hvert femte minut i myldretiderne. Dette skal tage toppen af trængslen og give mere plads på Frederikssundsvej, som desuden vil blive forbedret med blandt andet moderniserede vejkryds.

Vejdirektoratets anbefalede løsning styrker ikke den kollektive trafik. En motorvej vil ifølge Vejdirektoratets egne beregninger nemlig betyde, at antallet af mennesker, der stiger på S-toget mellem Frederikssund og Valby, ligefrem vil falde. Det strider mod regeringens målsætning om, at brugen af den kollektive trafik skal stige.

Anlægschefen i Vejdirektoratet, Jens Holmboe, siger, at man ud fra en samlet vurdering har indstillet en motorvej til politisk beslutning.

"Ingen løsning er uden negative konsekvenser. Vi lægger vægt på, at en motorvej i åbent land ikke vil betyde voldsomme indgreb i bymiljøet, ligesom vi vurderer, at motorvejen er trafikmæssigt den mest robuste løsning," siger han og pointerer, at motorvejsløsningen kun forøger trafikken i forvejen meget store CO2-udledning en smule.

Han ønsker ikke at udtale sig særskilt om Grøn Trafiks model.

Selvmodsagt regering

Grøn Trafik fremhæver, at det alternative forslag ikke blot vil redde værdifulde naturområder fra udslettelse. Det vil også gavne klimaet ved at flytte pendlere fra bil til tog, som udleder mindre mængder CO2.

Opførelsen af en motorvej vil ifølge modstanderne gøre det sværere for regeringen at opfylde EU's mål for nedbringelse af transportsektorens CO2-udledning.

En prognose peger på, at CO2-udslippet fra transport om et par årtier udgør 40 pct. af hele Danmarks udslip. Alene i 2007 steg udslippet fra biltrafikken med 4,5 pct. Det er stik imod regeringens egen målsætning og de internationale forpligtelser.

De 13 græsrodsorganisationer ønsker, at klimahensynet tillægges langt større vægt i beslutningen om trafikken i Frederikssundsfingeren.

Ved den internationale klimakonference i København i 2009, hvor klimaminister Connie Hedegaard (K) er vært, burde Danmark bruge Frederikssundsfingeren til at fremvise visionær trafikplanlægning, mener de 13 organisationer.

"Vi har med den eneste tilbageværende finger uden motorvej en enestående lejlighed til at påpege et alternativ til industriepokens måde at løse trængselsproblemer på, nemlig bygning af endnu mere motorvej og dermed mere udledning af drivhusgasser og mere naturdestruktion," siger Kjeld A. Larsen.

Nedlæg Vejdirektoratet

Og formanden for Rådet for Bæredygtig Trafik tilføjer:

"Nedlæg Vejdirektoratet og opret i stedet et Direktoratet for Bæredygtig Trafik, som skal samtænke alle transportformer – veje, tog, letbaner, busser, cykler. Og sikre et lavere arealforbrug til trafikinfrastruktur samt mindske transportsektorens udslip af drivhusgas." På Christiansborg møder motorvejen kun modstand til venstre for Socialdemokraterne. Klimaordfører for SF, Anne Grete Holmsgaard, kalder anlæggelse af en motorvej i Frederikssundsfingeren for "hovedet under armen" og gør opmærksom på, at motorveje fremmer CO2-udledningen.

"Det er dybt uansvarligt og fortvivlende set fra en klimavenlig vinkel. Udslippet fra trafikken jo skal nedbringes, ikke sættes i vejret. Regeringen lader som om den tager klimaet alvorligt, men det er grøn snak i stedet for grøn handling, hvilket er en form for bedrag over for vælgerne. Hvis man ikke gør noget drastisk i hovedstadsområdet, hvor skal CO2-begrænsningen så hentes," spørger Anne Grete Holmsgaard, som kalder motorvejsbyggeri for skruen uden ende.

K: Motorvej sikrer frihed

Transportminister Lars Barfoed (K) er sammen med blandt andre finansminister Lars Løkke Rasmussen (V) for tiden ved at lægge sidste hånd på regeringens store investeringsplan for trafikken. Det er derfor begrænset, hvad transportministeren vil ud med nu. Men han siger dog:

"Der skal findes en løsning på trængselsproblemerne på Frederikssundsvej. Det er et af de projekter, vi har med i overvejelserne i forbindelse med investeringsplanen, hvor der selvfølgelig tages hensyn til natur og miljø."

Lars Barfoeds partifælle trafikordfører Henriette Kjær er ikke et sekund i tvivl om, at Vejdirektoratets indstilling om en motorvej i Frederikssundsfingeren er en god idé.

"En motorvej på den strækning er det eneste rigtige for at få en glidende trafik," siger Henriette Kjær og understreger, at selv om hun gerne vil flytte flere over i tog, "er der stadig folk, som har brug for at komme frem i bil".

– Men hvis der nu ikke kommer mere glidende trafik, men blot mange, mange flere bilister på den nye vej?

"Jeg erkender, at der kan komme et trafikspring. Men her skal man tænke på sikkerheden. Motorvejstrafik generer ikke de bløde trafikanter. Samtidig må der være et godt alternativ i form af kollektiv trafik.

– Der er i forvejen S-tog på strækningen. Er det så den rigtige vej at gå med en ny motorvej?

"Ja, for det er ikke negativt at øge mobiliteten i befolkningen. Desuden er en motorvej mere CO2-hensigtsmæssig end kørsel på landevej og bygader med mange start og stop."

– Vejdirektoratet oplyser ellers, at CO2-udslippet vil blive tre-fire større ved en motorvejsløsning fremfor øget satsning på kollektiv trafik...

"Man kan selvfølgelig godt få lavere CO2-udledning ved at tvinge folk over i S-tog. Det går jeg ikke ind for."

¿ Er det tvang at lokke pendlere over ved hjælp af pendlerbusser, fem-minutters drift på S-banen, nye letbaner og lignende?

"Ja, det er det, hvis man ikke udvider vejnettet samtidig," siger den konservative trafikordfører.

lieb@information.dk

Fakta: Frederikssundsfingeren

Milliardprojektet Vejdirektoratet anbefaler den 26. august 2008 regeringen at anlægge en 26 kilometer lang motorvej mellem Frederikssund og Ballerup til en pris af omkring fem milliarder kroner. Vejen skal opføres i den grønne kile mellem et par af hovedstadsplanens 'fingre'.

Formålet med vejen er at spare bilisterne for en håndfuld minutters køretid.

Grønt forslag forkastet Vejdirektoratet fraråder et forslag fra foreningen Grøn Trafik i Bycirklen. Dette forslag indebærer styrkelse af den kollektive trafik med blandt andet pendlerbusser til stationerne og fem-minutters drift på Frederikssundsbanen. Desuden skal den gamle Frederikssundsvej forbedres og beskyttes mod støj.

Tre-fire gange mere CO₂ Vejdirektoratets egen rapport fastslår, at det samlede CO₂-udslip for den anbefalede løsning med motorvej øges med 17.300 tons CO₂ pr. år, hvorimod der med Grøn Trafiks forslag sker en forøgelse på 4.600 tons CO₂ pr. år. Det vil sige tre-fire gange lavere.

Lokker folk væk fra S-tog Vejdirektoratets anbefalede motorvej vil udløse et fald på 0,5 pct. i antal påstigende passagerer på Frederikssundbanen. Grøn Trafiks forslag vil derimod betyde en passagerstigning på fire pct.

Naturødelæggelser Vejdirektoratets indstilling om motorvej i åbent land vil betyde vejanlæg midt i den naturskønne Værebro Ådal. Motorvejen skal i alt passere gennem 36 naturlokaliteter, heriblandt Husesø Mose, Grønsø Mose, overdrevet Knudsbjerg og moseområderne syd-vest for Østrup Holme. Flere af disse områder er sat til at have værdi af international betydning.

Forslag om forsøg 13 organisationer foreslår i forbindelse med klimakonferencen i 2009 at gøre Frederikssundsfingeren til et forsøgsområde med visionær trafikplanlægning uden motorvej. Blandt de 13 organisationer er Rådet for Bæredygtig Trafik, Grøn Trafik i Bycirklen, Danmarks Naturfredningsforening, Det Økologiske Råd, NOAH-trafik og Klimabevægelsen.

liebi

Billedtekst: Vejdirektoratets anbefalede motorvej vil ødelægge dele af Værebro Ådal, der betegnes som et naturområde af international værdi. Motorvejen til fem milliarder kroner vurderes kun at give en tidsbesparelse på få minutter for bilisterne. Foto: Scanpix