



Motorveje er forældede - her er en intelligent trafikløsning til Frederikssund

Politiken 1.okt.2008
Af HansHenrik Samuelsen (Freelance Geograf)

"I dag hersker en stor misforståelse - at de forskellige trafikformer skal konkurrere med hinanden."

EN TUR I BIL PÅ den nuværende Frederikssundsvej i myldretiden er en problemfyldt oplevelse, og der kan ikke være nogen tvivl om, at der skal findes en løsning på trængselsproblemerne. Vejdirektoratet peger på en ny motorvej gennem smukke grønne landskaber.

Men er det virkelig en motorvej, Danmark som kommende klimavært har brug for? Generelt set er trafikken ikke bare et problem, der skal løses - det er et stigende problem!

En motorvej er normalt ensbetydende med mere trafik, og mere trafik er ensbetydende med et større energiforbrug. Energiforbruget står pga. en presserende klimaproblematik over for større udfordringer og omstruktureringer. Det er altså noget, vi skal tage alvorligt, og her er det vigtigt at holde for øje, at nutidens infrastrukturbeslutninger hænger sammen med fremtidens CO2-udledning.

En ensidig fokusering på vejbyggeri kan ikke løse trafikproblemerne. Los Angeles er altid et blændende eksempel, idet indbyggerne stadig holder i kø, selv om halvdelen af byen består af vej. Lad os derfor finde på noget mere intelligent!

Der er mange områder inden for miljøteknologi, hvor vi kan vise verden, hvorledes fremtiden bør se ud. Lad os derfor lige gennemtænke trafikudviklingen på hjemmebanen og det potentiale, Danmark har for at demonstrere, hvordan fremtidig byudvikling kan se ud.

Frederikssundsfingeren skal være en demonstration af bæredygtige og avancerede trafikløsninger. Hvad ville der ske, hvis man på det vigtige klimatopmøde i 2009 sendte et signal om at beholde de unikke grønne arealer og se bort fra den enkle og alligevel utilstrækkelige motorvejsløsning?

Det handler om at ville inspirere udlandet til bæredygtig infrastruktur og byudvikling. Vi ved, hvilken rivende udvikling den tredje verden står overfor, og vi ved, hvor fatalt det vil være, hvis denne enorme befolkningsmængde følger de samme udviklingstrin og fejltagelser som os.

TÆNK PÅ strækningen mellem København og Frederikssund som det sted, hvor effekten af fem minutters-drift på S-linjen demonstreres; hvor nyanlagte letbaner (sporvogne) forbinder Herlev og Nørreport og industrikvarterer i Ballerup; hvor hyppige pendlerbusser forbinder landsbyerne med S-toget og intelligent



trafikstyring sikrer en smidig, sikker og mere miljøvenlig bilkørsel. Og selvfølgelig kædes det hele sammen på tværs med den letbane mellem Ishøj og Lyngby-Taarbæk, alle har ventet på i årtier.

Det er klart, at vi i fremtiden ikke kommer udenom, at nogen har brug for at køre i bil, men vi behøver ikke ligefrem at opfordre til det ved at bygge en ny motorvej.

Frederikssundsfingeren er et område i udvikling. Nybyggeri er fulgt med S-togets fremmarch og den intelligente løsning er at holde fast i et sådant stationsnærhedsprincip. Jo mere befolkningen er spredt, desto mere energi bruges der. Alle er enige om, at det giver god mening, at mennesker transporteres sammen – de mangler bare en reel mulighed.

I dag hersker en stor misforståelse – at de forskellige trafikformer skal konkurrere med hinanden. Det er fint med konkurrerende busser, men vellykket trafikplanlægning koordineres bedst med én trafikplanmyndighed, der samordner de forskellige trafikformer, så de passer sammen til fordel for brugerne.

I dag ligger fokus på forskellige styrelser, direktorater, selskaber og virksomheder, der enten taler for lidt sammen eller er i direkte konkurrence med hinanden. I et demonstratorium vil det være muligt at lægge fokus på det, trafikken i virkeligheden er, nemlig et samarbejde, og i fællesskab finde ud af, hvad der fungerer.

VEJDIREKTORATET har foreslået en motorvej, og her lader det til, at ingen tør tænke de store internationale tanker, der giver prestige, fremtidige arbejdspladser og en fornuftig gennemtænkt udvikling.

Da ingen nuværende vej kan forvandles til motorvej, og ingen byer på strækningen mod Frederikssund er interesserede i at få gennemskåret deres by af en larmende motorvej, har Vejdirektoratet foreslået, at de grønne områder omdannes til asfalt.

Deres eget ordvalg er en 'åben land-løsning', og det kan ikke være længere fra miljøministerens seneste udmelding om »at få bredt de bæredygtige tanker ud på alle områder i byplanlægningen, så vi fremover målrettet kan gå efter at skabe tætte, grønne, blå og sunde byer«.

En motorvej vil uden tvivl sprede bybilledet yderligere, hvilket vil skabe yderligere hindringer på Danmarks vej mod CO₂-neutralitet.

OG MENS vi snakker om klimaet, må vi ikke glemme, at det i sidste ende handler om naturgrundlaget. En motorvej er en degradering af naturgrundlaget – altså en decideret forringelse af vigtige grundvandsmagasiner, moser, rekreative områder og på vejen til Frederikssund et potentielt storkereservat.

Alt sammen er til gavn for nuværende og fremtidige generationer og helt i tråd med regeringens målsætning, så hvorfor overhovedet overveje at fjerne det og derved forringe omgivelserne.



Det ville være fantastisk, hvis Danmark i forbindelse med klimakonferencen i 2009 kunne vise resten af verden en fremsynet gennemarbejdet og koordineret trafikplan, der både er til gavn for klima, mennesker og miljø

