

Dato: 12. december 2008

Sagsbehandler: Nora Skjerna Hansen, nsh@dn.dk, 39174069 og Marie Valentin Beck, mvb@dn.dk, 39174048



Helhedsløsning i Frederikssundsfingeren – den langsigtede vej for klima og trafik

De trafikale forhold i Frederikssundsfingeren med trængsel på vejene og utilstrækkelig kollektiv trafik er en enestående chance for at gøre Danmark til foregangsland på klima- og transportområdet. Forud for Danmarks rolle som vært for FNs klimakonference, har vi her muligheden for at vise, at en målrettet indsats med det rette sammenspil mellem de forskellige aktører i den kollektive trafik, effektivt og konkret kan afhjælpe både trængselsproblemer og CO₂-udslip.

I 2002 fastsatte VK-regeringen 25 % som "pejlemærke" for transportsektorens reduktion af CO₂-udslip i 2030 sammenlignet med 1988. Det er langt fra umuligt at nå det mål, men det kræver en helhjertet tilgang hvor man for alvor tør satse på den kollektive trafik. Det betyder, at regeringen modarbejder egne ambitioner, når man lader en ny Frederikssundsmotorvej være en del af forslaget til planen for fremtidens infrastruktur.

Den trafikinvesteringsplan, som regeringen har fremlagt, er chancen for at vise, hvor ambitiøst man kan gribe hele CO₂-problematikken an. Udfordringerne ligger lige for. CO₂-udledningen fra vejsektoren stiger – alene i 2007 med 4,5 procent. Transportsektorens andel af CO₂-udslippet udgør en tredjedel af det endelige energiforbrug (Concito 2008¹). At anlægge endnu en motorvej vil være et skridt i den gale retning. Det vil først og fremmest skade klimaet, men det vil også tegne et billede af et land og en regering, der undlader at tage et reelt ansvar for at løse klimaproblemerne. Det vil være et paradoks at et land, der udadtil arbejder for at nå en klimaaftale, arbejder stik imod samme mål indadtil.

Danmarks Naturfredningsforening anbefaler derfor Trafikudvalget at afvise forslaget om en ny Frederikssundsmotorvej, og i stedet gribe chancen for at gøre Danmark til et land, der tager både trængsels- og klimaproblemet alvorligt ved at tænke innovativt, langsigtet og helhedsorienteret.

Danmarks Naturfredningsforening foreslår, at Trafikudvalget i stedet arbejder for at der nedsættes et udvalg af eksperter, virksomheder og parter inden for den kollektive trafik, som kan planlægge og igangsætte den helt nødvendige opgradering og koordinering af den kollektive trafik i Frederikssundsfingeren. Som nævnt tidligere har Arriva allerede udtrykt interesse for at deltage i et sådan råd.

¹Link: <http://concito.info/uploads/PDF/Mulige%20veje%20til%20CO2%20reduktion%20i%20transportsektoren.pdf>

Der er brug for en langsigtet løsning – og et tværfagligt udvalg

Mange er enige om, at trafiksituationen i Frederikssundsfingeren på længere sigt er uholdbar, og at det er nødvendigt med tiltag der kan afhjælpe problemerne. Danmarks Naturfredningsforening ønsker naturligvis også at infrastrukturen skal have den nødvendige kapacitet, så folk kan komme på arbejde uden forsinkelser.

I Danmarks Naturfredningsforening anerkender vi problemerne for de pendlerbilister, der hver morgen og aften sidder i kø ved Ballerup. Disse problemer skal løses, og vi er sikre på at en klimaorienteret tilgang – en løsning, der sammentænker biltrafik og kollektiv trafik, og som finder de nødvendige virkemidler til at overføre en del pendlertrafik fra bil til andre transportformer – løser problemerne mindst lige så effektivt som en motorvej og betydeligt mere langsigtet.

Danmarks Naturfredningsforening opfordrer derfor regeringen til snarest at nedsætte et udvalg, som får til opgave at sammentænke de mange muligheder, der tilsammen kan udgøre en alternativ og fremadrettet løsning på trængselsproblemerne i Frederikssundsområdet. I skrivende stund har Arriva udtrykt interesse for at deltage i et sådan råd.

Mere motorvej – mere trafik

En motorvej som løsning på de aktuelle trængselsproblemer er både en kortsigtet og miljøskadelig løsning. Det løser ikke trængselsproblemerne på længere sigt, og en direkte konsekvens af en motorvej er en stigning i CO₂-udledningen. Undersøgelser viser, at flere og bedre veje *i sig selv* fører til trafikspring (Stopher 2003² og Jespersen 2008³), og dermed øget CO₂-belastning og trængsel. Ligeledes vil en motorvej til Frederikssund – endda ifølge Vejdirektoratets egne tal – føre til en stigning i antallet af bilture, og dermed øge CO₂-udslippet.

For stik imod almindelig logik viser det sig, at flere veje ikke giver bedre, men derimod dårligere plads til bilerne. Eksempler fra blandt andet den sydlige del af Helsingørmotorvejen viser, at selv om motorvejen blev udvidet fra fire til seks spor, er trafikken blot steget med øget trængsel til følge. På samme måde er man på det meste af Motorring 3 netop færdig med at udvide fra fire til seks spor, men alligevel siger Vejdirektoratets prognoser, at der vil være køer igen i myldretiden fra omkring år 2013. Endelig har man på en del af Køge Bugtmotorvejen netop udvidet fra seks til otte spor, men alligevel er der køkørsel om morgenen.

Et særligt problem er, hvor den ekstra trafik på Frederikssundsmotorvejen skal ledes hen. Ifølge Vejdirektoratets prognoser vil den ekstra trafik ikke fortsætte ind mod København ad Jyllingevej, men derimod ledes ind på Motorring 3. Som allerede nævnt vil Motorring 3 i sig selv kun kunne klare det stigende trafikpres frem til omkring 2013. Dertil kommer så den ekstra trafik der fra Frederikssundsmotorvejen skal ledes ind på Motorring 3; dette vil give øget køkørsel. Den tidsbesparelse som bilisterne får ifølge Vejdirektoratets, gælder kun for turen vestfra og ind til Motorring 3. Når først bilerne kører ind på Motorring 3, bliver de udsat for større forsinkelser end nu. Vejdirektoratet har baseret deres økonomiske beregninger på en tidsbesparelse frem til Motorring 3 på nogle få minutter. Så når disse minutter tabes igen på grund af køkørsel på Motorring 3, er den samlede tidsbesparelse lig nul, og den påståede økonomiske gevinst for samfundet udebliver.

Man kan med rette argumentere for at nye motorveje som forsøg på at løse trængselsproblemer er skruen uden ende. Se blot på Los Angeles, hvor ca. 40 % af området er

² Stopher, Peter R. (2003): Reducing road congestion: A reality check. I: Transport Policy 11 (2004) pp. 117-131.

³ Jespersen, P. Homann (2008): Trængsel på vejene. I: Samfundsøkonomen nr. 2. april 2008 pp. 21-26.

dækket af vejanlæg og P-pladser. Alligevel er kødannelserne – og CO₂ udledningerne – enorme.

Mere motorvej – mere CO₂

Som nævnt er en direkte konsekvens af mere biltrafik en stigning i CO₂-udledningen. En ny motorvej frem for en klimaorienteret helhedsløsning, vil altså direkte modarbejde regeringens bestræbelser på at reducere transportsektorens udledning af CO₂. Ifølge Vejdirektoratets modelberegninger vil anlæg af en ny motorvej til Frederikssund resultere i 3400 flere bilture per døgn, end situationen uden en motorvej. Det trafikspring vil ifølge Vejdirektoratet øge CO₂-udledningen med en halv procent. Det tal får Vejdirektoratet ved at sprede den trafikstigning, som de beregner at motorvejen vil medføre, ud på al nuværende trafik i et meget stort område fra Frederiksværk til Køge.

En halv procent er i sig selv alvorligt nok, når målet er en kraftig reduktion. Men en meget mere markant stigning tegner sig dog, hvis man i stedet fordeler den ekstra kørsel ud på det antal mennesker der rent faktisk er bosiddende i Frederikssundsfingeren, og som vil komme til at bruge motorvejen (100.000 personer). Motorvejens effekter medfører at hver af disse personer øger sin udledning med 0,17 ton CO₂ per år. Denne stigning skal ses i forhold til at regeringen opfordrer hver dansker til at spare 1 ton CO₂ per år.

Problemerne kan løses – og klimaet tilgodeses – med fokus på kollektiv trafik

I stedet for en løsning, der vil sætte negativt fokus på Danmarks klimaindsats, kan en bæredygtig løsning danne forbillede for alternative trafikløsninger til inspiration, ikke bare for resten af Danmark, men for hele verden. Frederikssundsfingeren er et oplagt sted, fordi det er den eneste finger i trafiksystemet, hvor der ikke er en motorvej gennem fingeren. Oven i købet er der allerede en jernbane som kan være ryggrad i en ny løsning.

DN foreslår at den alternative løsning udformes ad grundlæggende to spor.

1. En opgradering af den nuværende Frederikssundsvej
2. En massiv udbygning og samordning af de kollektive trafiktilbud

En optimal udnyttelse af disse to spor vil kunne klare de trafikale udfordringer både nu og i fremtiden. Men det kræver, at vi drejer på alle de knapper, der er at dreje på inden for den kollektive trafik. At det rent faktisk er muligt at få det nødvendige antal trafikanter over i kollektiv trafik, viser både konkrete eksempler og talrige undersøgelser (se punkter nedenfor). En kraftsamling Frederikssund, som samler alle aktører omkring et fælles løft af den kollektive trafik, vil bl.a. kunne bygge videre på erfaringerne fra Sverige, som indløber netop nu, og vil kunne inspirere internationalt.

- Kraftsamling Mälardalen (Stockholm) og Kraftsamling Øresund er to eksempler på en innovativ og klimavenlig måde at løse problemer med trafik og trængsel på. Det helt centrale ved de to projekter er, at alle aktører samarbejder for at mindske forsinkelserne i togtrafikken. Man har i høj grad fokuseret på tog, men arbejdet involverer også mange andre aktører og delproblemer - heriblandt kontakten med andre trafikformer. Målet i Stockholm er 50 % reduktion af forsinkelse inden 2010. I Øresund er målet sat til 25 % forbedring inden 2010, da der samtidig gennemføres en kompliceret ombygning af centralstationen i Malmø i forbindelse med den nye jernbane, Citytunnelen, under Malmø.

- Undersøgelser viser, at det er af kolossal betydning at afstanden mellem station og destination kan tilbagelægges hurtigt og nemt. Ifølge undersøgelser sker 68 % af alle bilture mellem hjem og arbejde uden andre ærinder på vejen. Der er således potentiale for at 68 % af alle bilpendlere kunne skifte til kollektiv trafik, hvis transporten til og fra stationen var effektiv nok.
- Ifølge Forskningscentret for Skov og Landskab tager 24 % færre ansatte bilen til arbejdet, når man sammenligner en stationsnær kontorvirksomhed med en ikke-stationsnær kontorvirksomhed – begge i oplandet til København. Et konkret eksempel på dette er virksomhederne COWI og Carl Bro, der har en sammenlignelig medarbejderstab, og som begge ligger 10-11 kilometer fra en motorvej. Hos Carl Bro er der 2,4 kilometer til stationen, mens COWI ligger 200-300 meter fra stationen. Hos Carl Bro benytter 12 procent sig af kollektiv trafik, mens tallet for COWI er 25 procent. Kort afstand fra S-tog til arbejdspladsen er altså en væsentlig parameter, og har et potentiale for at reducere antallet af bilkørende pendlere med ca. en fjerdedel.

Disse eksempler og erfaringer viser, at det er langt fra urealistisk at få en stor gruppe af pendlere der normalt kører bil, til at benytte sig af optimeret og sammentænkt offentlig transport.

Hvor kan man sætte ind med en helhedsorienteret og klimavenlig løsning?

At gøre den kollektive trafik mere attraktiv er ikke nogen simpel opgave. Rejsen fra hjem til arbejdsplads består af mange led, og hvis blot et af leddene volder problemer, fristes pendleren til at tage bil i stedet. Det betyder, at der skal tages hånd om hele den kollektive trafik:

Danmarks Naturfredningsforenings konkrete bud på hvad en helhedsløsning kan indeholde:

- Nyere og større S-togsvogne
- Øgning af togfrekvensen
- Eksprestog med færre stop undervejs til København for at afkorte rejsetiden på visse afgange
- En investering i bedre signalsystemer
- Ændring af takstzonerne og lavere billetpriser
- Optimering af parkeringsforholdene ved stationerne og etablering af cykelstalde
- Oplyste stoppesteder og perroner, samt opførelse af komfortable læskure til ventende
- Nye særlige shuttlebusser som skal være bindeled til de mange boligområder og arbejdspladser, der ligger langt fra stationen. Det er væsentligt at fremhæve, at shuttlebusserne skal udgøre en trafikform der er væsentligt forskellig fra de almindelige busruter, vi kender i dag, samt at shuttlebusserne er kun ét redskab ud af flere mulige, til nå målet om reduktion i biltrafikken.

Disse bud kan være en inspiration, men et nedsat råd med alle relevante aktører vil kunne tænke bredere og mere kreativt, og samtidig garantere virkelighedsforankringen af forslagene.

En god investering og en hurtigere løsning

En ny motorvej til Frederikssund er prissat til 4,6 milliarder kroner med en anlægstid på adskillige år. Med de samme midler, og inden for den samme tidsramme er det muligt at udtænke, planlægge og etablere et helhedsorienteret alternativ, der prioriterer kollektiv trafik. Der er i princippet intet der forhindrer, at en løsning med fokus på kollektiv trafik kan sættes i gang i morgen. Forbedringerne vil have en øjeblikkelig effekt som blot forstærkes efterhånden, som systemet bliver opgraderet og sammentænkt til én samlet transportløsning.

En helhedsløsning passer også på naturen

En helhedsløsning for trafikken som bygger på det eksisterende vejnet og en optimering af den kollektive trafik i alle led, er ikke kun et langsigtet løft for pendlingen og et skridt i den rigtige retning for klimaet. En sådan helhedsløsning vil også skåne det åbne landskab vest for København for trafikstøj og vejbarrierer. Værdifulde natur- og rekreatiomsområder som for eksempel Værebros Ådal, som der snart rejses fredningssag for, Tysmosen, som er i sidste fase af en fredning, samt engene ved Østrup, vil blive bevaret og derved medvirke til at nedgangen i biodiversitet bremses inden 2010 – netop som regeringen har forpligtet sig til i internationale aftaler.

Vi skal i gang nu

Frederikssundsfingeren er den sidste finger i den såkaldte fem-finger plan, hvor der ikke er anlagt en motorvej i fingeren. Derfor er det en unik mulighed at bruge udfordringerne i Frederikssundsfingeren til at vise, at trængselsproblemer kan løses ad alternativ og klimavenlig vej. På den måde får vi en konkret og brugbar viden, som vi kan bruge i fremtidige lignende situationer i Danmark – og ikke mindst til klimatopmødet næste år som eksempel på, hvordan man kan arbejde konkret og effektivt med at reducere CO₂-udslippet.