

Folketinget misinformeret

Som en del af trafikforliget fra marts 2013 er det besluttet, at der skal bygges en ny bro over Roskilde Fjord. Denne beslutning er en direkte konsekvens af et stort stykke lobbyarbejde udført af borgmesteren, bystyret og nogle magtfulde personer i Frederikssund, for hvem det har været afgørende at få den bro trumfet igennem. Det faktuelle grundlag, der ligger til grund for beslutningen om at etablere den nye bro, er imidlertid så tendentiøs og manipulerende, at det kan undre, at Folketingets Trafikudvalg kan stå inde for beslutningen. At firmaet Waterfront har været dybt involveret i forløbet gør ikke mistænksomheden overfor lødigheden af beslutningen mindre.

Argumentationen for behovet for den nye bro er, at der i 2013 passerer ca. 23.248 biler i døgnet over Kronprins Frederiks Bro. Det er en bil over broen hver 3. til 4. sekund eller ca. 1000 biler i timen døgnet rundt, året rundt. Disse analyser er lavet af firmaet Sund & Bælt Partner A/S i en rapport fra 2011, hvori man også hævder at med 2 broer over Roskilde fjord vil der i 2018 passere 33.130 køretøjer over broerne i døgnet. Hvor skal alle disse mennesker komme fra? Måske har man fundet en mirakelløsning på de demografiske problemstillinger i Danmark, med aldrende og faldende befolkningstal og mindre tilgang til arbejdsmarkedet. Til meget sigende sammenligning passerer Storebæltsbroen af ca. 29.000 biler i døgnet, og det tal har været stabilt de sidste 7 til 8 år.

Ingeniørfirmaet COWI lavede målinger af trafikken omkring Kronprins Frederiks Bro til en rapport offentliggjort i 1999. Heri konkluderer COWI, at der passerer fra 11.500 til 16.800 biler i døgnet, med det højeste antal i sommerperioden på grund af sommerhusbeboelserne på Hornsherred. Dag- og time målinger viste spidsbelastninger på maksimalt 1200 biler i timen. Det ses kun i "rush hour" om eftermiddagen på Frederikssundsiden. Der er et noget lavere antal, ca. 1050 køretøjer i "rush hour" om morgenen på Jægerspris siden, i overensstemmelse med at 77% af trafikken over Kronprins Frederiks Bro kommer fra Jægersprisområdet.

Der er rigtig langt fra COWI's faktuelle målinger op til tallet på 23.248 køretøjer i døgnet, der ligger til grund for beslutningen om den nye bro. Tallet i beslutningsgrundlaget er næsten dobbelt så stort som det tal COWI fremfører. Nu er COWI's tal fra 1999, så det kunne jo være relevant at vide hvordan det ser ud i dag. Har Waterfront / Sund og Bælt Partner virkelig ret?

Vi har derfor i år lavet nye tællinger af trafikken over Kronprins Frederiks Bro på onsdage, torsdage og fredage i ugerne 20, 21 og 22, som er blandt de mest trafikerede i løbet af året. Tællingerne er udført i spidsbelastningstimerne, men også stikprøvevis på andre tidspunkter. Tidsintervallerne for lysskift i trafiklysene er også registreret. Tællingerne er udført manuelt med elektronisk registrering.

Den største spidsbelastning forekommer sidst på eftermiddagen fra Frederikssund mod Jægerspris med et maksimum på 1168 køretøjer i timen. Der er en lidt mindre spidsbelastning om morgenen fra Jægersprissiden mod Frederikssund på ca. 1020 køretøjer i timen. Der synes ikke at være nogen voldsom tendens til kødannelse om morgenen på Jægersprissiden. Om eftermiddagen ses betydelig kødannelse på Frederikssundsiden. Om aftenen og natten er der kun sparsom trafik på broen.

De ovennævnte trafiktal er lidt lavere end Cowis tal fra 1999. Omregnet til en døgnbelastning ender vi på maksimalt 16.400 køretøjer i døgnet i sommerperioden. Det svarer stort set til Cowis højeste vurdering fra 1999. Der er altså stadig rigtig langt fra dagens maksimale belastning op til de gennemsnitstal på 23.248 køretøjer over broen i døgnet året rundt, der ligger til grund for beslutningen om den nye bro.

I 1999 konkluderede COWI, at det ikke er broen der er problemet! Den kan sagtens håndtere trafikbelastningen. Årsagen til de problemer der opleves omkring broen skal findes i de trafikchikaner i form af lysfyrr, bystyret opstillede på tilkørselsvejen J.F. Willumsensvej til broen på Frederikssundsiden og på Jægersprissiden.

Cowi foreslog en ændring af tilkørselsforholdene, men det har der tilsyneladende ikke været vilje til at gennemføre. Vi har talt med en del borgere i området, og de fortæller samstemmende, at der før etableringen af chikanerne med lyskryds på tilkørselsvejene til broen stort set aldrig var trafikale problemer ved broen.

Lokalpolitisk har ønsket om at etablere en ny broforbindelse fra Frederikssund til Hornsherred længe været til stede. Behovet for en ny forbindelse er imidlertid tvivlsomt, og ønsket blandt borgerne om den nye bro er direkte fraværende, idet 10 000 borgere har skrevet under på et "nej tak" til broen, hvilket ca. svarer til antallet af beboere i Hornsherred.

Tidligere forsøg på at få broplanerne gennemført lykkedes ikke, og beslutningen om brobyggeriet blev for et par år siden udsat til 2020 da man

ville vurdere trafikudviklingen i området set i lyset af de store motorvejsarbejder med Holbækmotorvejen og motorvejsindkørslerne syd om Roskilde til ringvejssystemerne omkring København og videre til Nordsjælland. Størstedelen af motorvejsarbejderne er nu afsluttet, og disse nye store motorveje vil trække en stor del trafik væk fra især de sydlige dele af Hornsherred, og dermed mindske trafikken på Kronprins Frederiks Bro.

I begyndelsen af 2012 kom der imidlertid gang i lobbyarbejdet fra borgmesteren og øvrige interessenter. Firmaet Waterfront, med de særdeles gode politiske forbindelser til Christiansborg på det tidspunkt, blev hyret til at sørge for, at brobyggeriet hurtigst muligt blev vedtaget af Folketingets Trafikudvalg. Waterfronts involvering i projektet er indgående beskrevet i 3 artikler i Jyllandsposten i marts 2013.

Her i 2013 kan det konkluderes, at COWI's konklusion fra 1999 stadig holder vand. Målingerne fra den gang holder stadig, hvilket er mere end man kan sige om det manipulerende beslutningsgrundlag Folketingets Trafikudvalg har arbejdet ud fra.

Ved at etablere den nye bro påfører man alle nuværende brugere udgifter til betaling for brug af broen og ekstra kørselsudgifter, der skal gennemføres ekspropriationer og anlægsarbejder til gene for ganske mange, og magtfuldkommenheden er fuldendt ved, at den nye bro placeres midt i et fuglebeskyttelses- og Natura 2000 område.

Beslutningen om den nye bro hviler på et faktisk forkert grundlag! Behovet er ikke til stede og ej heller ønsket. De reelle motiver for at trumfe broen igennem hviler derfor i det dunkle. Men hvad der er knap så dunkelt, men derimod direkte umoralsk er at se, hvordan det er lykkedes ved hjælp af lobbyarbejde og talmagi, at få landets lovgivende myndighed manipuleret til at træffe en så vidtgående beslutning, som en ny bro over Roskilde fjord, på basis af tvivlsom information. Det er svært at se, hvordan en samvittighedsfuld politiker i dagens Danmark kan stå ved den beslutning. Skulle broen alligevel ende med at blive etableret, så vil der over Roskilde fjord være rejst en skamstøtte over politikernes magtfuldkommenhed. Måtte det ikke komme så vidt!

Kurt Sørensen
Sommerhus: Tørslev Hage
Fast bopæl: Løjstrupvej 31, 8870 Langå