

Nye veje uden bøvl og ballade

Københavns Kommune eksperimenterer med ekspertworkshop for at lave bedre og mere skånsomme vejprojekter

ANLÆG

Af Ulrik Andersen ula@ing.dk

Sure borgere, skældud til politikere og dårlig presse. Det er ofte resultatet af offentlige trafikprojekter.

Derfor har Københavns Kommune taget en ny projektmetode i brug, hvor bl.a. udenlandske fagfolk involveres i ideudvikling og bruges som følgegruppe på store vejprojekter.

Årsagen er, at kommunen anerkender, at hverken embedsmændene eller eksterne rådgivere alene kan finde de bedste og mest skånsomme løsninger.

»Vi har erkendt, at man stirrer sig blind af at sidde og stirre på de samme kort og løsninger i årevis. Man afviser alle nye ideer, fordi man føler, at man har været igennem dem før,« siger Anne Kongsfelt.

Hun er projektleder på det 2,2 milliarder kroner dyre Nordhavnsvej-projekt, der skal forbinde Helsingørsmotorvejen med Københavns Nordhavn. Nordhavnsvej-projektet er det første, hvor kommunen har taget metoden i brug. I sidste uge mødtes anlægseksperterne fra kommunens andre afdelinger, Vejdirektoratet og svenske Vägverket med folkene bag

Nordhavnsvejen og de rådgivere, som kommunen har hyret.

Over to dages workshop skitserede eksperterne tilslutningsanlægget mellem Helsingørsmotorvejen og Nordhavnsvejen. Deres løsning vil være en af tre, som der skal laves trafiksimuleringer på, før politikerne skal træffe den endelige beslutning.

»Det er et følsomt sted, for beboerne føler, at de er trængt nok i forvejen af støj, og de forventer, at vi kommer med en løsning, som hjælper dem,« forklarer Anne Kongsfelt.

Ti års rapporter – ingen løsning

Nordhavnsvejen blev undersøgt første gang i 1998, da Vejdirektoratet arbejdede med en havnetunnel. I 2005 kom vejen igen på dagordenen, da staten og Københavns og Frederiksberg kommuner finansierede metrocityringen ved at sælge jord til et nyt byområde i Nordhavnen. Byudviklingen kræver nu en ny forbindelse til Helsingørsmotorvejen.

Sammen med Rambøll og tidligere rådgivere er kommunen kommet frem til ti mulige linjeføringer. Men samtlige ti forslag medfører problemer – enten for beboerne, der skal bo langs vejen, eller for de politikere, der



TRAFIKEKSPERTER som Erik Dam Kristensen, der tidligere har arbejdet med Nordhavnsvej-projektet, hjælper Københavns Kommune, fordi kommunen har erkendt, at hverken de eller deres rådgivere alene kan finde den mest skånsomme løsning til det mindst 2,2 mia. kr. dyre projekt. Foto: Das Büro

både skal forsvare vejen og finde pengene til den.

Giv mere end man tager

På workshoppen første dag præsenterede kommunen og deres rådgivere baggrunden for projektet, trafikprognoser, støjmålinger og de æstetiske overvejelser for eksperterne fra

ind- og udland. Anne Kongsfelt bad deltagerne glemme økonomi.

»Vi vil ikke have, at folk ikke kommer frem med deres ideer, fordi de kan være for dyre.«

På andendagen skulle de tre grupper, som deltagerne var blevet opdelt i, præsentere hver deres forslag.

Gennemgående træk var, at alle

grupperne for det første havde skrottet de samme ni forslag og arbejdet på at forbedre en enkelt model.

For det andet ville de ikke bare lave en ny vej, men tegnede løsninger, der giver mere til lokalområdet, end det tager: Eksempelvis ved at lave cykel- og gangbroer over motorvejen, forbedre adgangen til den nærliggende S-togsstation, og gøre vejoverføringerne grønnere med planter eller give dem spektakulære udformninger i stedet for de sædvanlige betonløsninger.

Da projektoren blev slukket, var Anne Kongsfelt mere end tilfreds.

»Tanken om, at man skal tilbyde noget, når man tager noget, var en øjenåbner,« siger hun.

Deltagernes anbefalinger bliver nu samlet, og eksperterne bliver en slags følgegruppe for arbejdet.

Anne Kongsfelt mener på baggrund af workshoppen, at man bør anvende metoden andre steder.

»Det er oplagt på komplicerede og konfliktfyldte projekter, som eksempelvis motorvejen ved Silkeborg. Det er en billig måde at få en bedre løsning,« siger hun.

Workshoppen kostede kommunen cirka 75.000 kroner. ■