

Alternativer til mere motorvej

eller

Plan for begrænsning af trængsel på den fynske motorvej

Den fynske del af E20 er tilstoppet. Blandt bilister ses kun en løsning: En bredere motorvej.

Spørgsmålet er om det er den slags løsninger, der virkelig skaber resultater på længere sigt. Altså nedsætter trængslen på motorvejen og gør det mindre farligt at køre der. ?

Al tilgængelig forskning viser, at når vejarealet udvides stiger trafikken. Fordi flere vil føle, at der er plads til at køre. Udvides den fynske motorvej vil der opstå flaskehalsproblemer andre steder. Her må ikke mindst tænkes på Storebæltsbroen, som også er to-sporet. Men også E45 i Jylland vil komme til at opleve trængselsproblemer. At udvide vejarealet er en skrue uden ende.

I den nuværende diskussion er der ingen, der diskuterer, hvorfor det er blevet sådan. Alle tager tilsyneladende for givet at det er noget der er kommet og ikke kan være anderledes. Ingen diskuterer, oplyser om eller undersøger de bagvedliggende faktorer, der er årsager til, at trafikmængderne stiger så voldsomt.

I årevis har mantraet i erhvervsliv og regering været at stort er godt og større endnu bedre. Det uanset om man talte om en foderfabrik, en offentlig institution eller en maskine. Fik man chancen slår man flere enheder sammen til én større i blind tro på, at det var økonomisk det bedste. Et eksempel er såsædsproduktion. Da SAB på Fyn fusionerede med Danish Agro, blev man tvunget til at frasælge såsædsproduktionen i Beldringe. Den blev så flyttet til Kolding. Det betød så, at al den såsæd, som Danish Agro nu producerer og distribuerer på Fyn, først skal køres fra avlerne på Fyn til Kolding, renses, pakkes og mærkes og så køres tilbage igen. Når en fabrik udskifter maskiner er prisen på maskiner, der er lige lidt for store næsten den samme som prisen for den gamle størrelse og så køber man de store. Men så bliver kapaciteten for stor og økonomerne regner ud, at det er muligt at effektivisere ved at nedlægge et andet sted. Måske man så fabrikkerer halvfabrikata det andet sted og sender dem ad landevejen til den nu større fabrik. Alt i alt mere transport.

Kommunerne er blevet større – mange har bygget et nyt centralt rådhus, hvilket giver længere transport til mange ansatte. Og det samme gælder mange andre kontorer offentlige som private. Utrolig mange mener, at de gør bedst i at have hovedsæde i hovedstadsområdet. Hvilket så gør at det halve af Danmarks arbejdende befolkning dagligt pendler til arbejde her. Også fra Fyn. Grunden til dette er følelsen af, at det er nødvendigt at være fysisk tilstede, der hvor tingene sker. En underlig tanke i disse tider, hvor vi med internettet kan kommunikere næsten lige så godt ved brug af digitale hjælpemidler.

Med andre ord centralisering og såkaldt effektivisering betyder, at behovet for landevejstransport øges. Samtidig tror alle indædt på at transporten skal foregå i egen bil. Og derfor udvikles, der ikke effektive systemer til at transportere os sammen. Et interviewoffer i Fyens Stiftstidende bemærkede, at transporttiden blot var spildtid. Men denne konstatering betød ikke, at hun i næste sætning overvejede at lade sig transportere.

I alle de økonomiske overvejelser, der gøres ved centraliseringer og effektiviseringer, er der ingen, der tager medarbejderes transporttid til og fra arbejde med i beregningen. Men et øget behov for transport med lastbil bliver sikkert taget med i den slags beregninger. Og her indgår også transittiden, altså den tid det tager at komme med lastbilen fra A til B. Når beslutninger om centraliseringer osv. tages, er der sikkert

indregnet, at denne transittid kan forlænges. Dog er der en grænse. Og først når denne grænse nås, vil beslutningstagerne overveje, om det er værd med yderligere centralisering. Flaskehalsen på Vestfyn er altså med til at begrænse yderligere forøgelse af mængden af transporteret gods. Og denne flaskehals vil også begrænse lysten til at pendle over Fyn i bil.

Når udviklingen er kommet så vidt er det blandt andet, fordi transport generelt er for billig. Her taler jeg både om lastbiltransport og personbiltransport. Og dette siger jeg fordi f.eks. brændstofpriserne ikke er fulgt med den almindelige inflation. Det er derfor billigt at sende biler ud på lande- og motorveje. Og det bevirker, at der sker ganske groteske ting, som f.eks. da et svinebrug på Nordfyn besluttede at få leveret foder fra Århus i stedet fra Skamby, 3 km væk, blot fordi fra Århus kunne foderet leveres 10 øre billigere per kg. Der findes sikkert mange andre groteske eksempler.

Endelig har vores blinde tro på vejtransport gjort, at vi stort set har nedlagt vores fornemme net af havne rundt om i de danske kystbyer. Der er masser af gods, der sagtens kan flyttes med skib, men i effektivitetens navn vil ejerne hellere have, at det fylder på motorvejene end på havnene.

Efter denne lange smøre tænker jeg, at mange vil fortælle mig: 'At det er udviklingen, der gør det!'

Jeg mener, at jeg med ovenstående eksempler har vist at det ikke er tilfældet. Det skete er en udvikling, vi har valgt gennem vores forskellige kollektive beslutninger. I stedet for at lave maskiner osv. større, kunne vi arbejde på at effektivisere den lille produktion gennem udvikling af teknologien og dermed beholde produktion og arbejdspladser lokalt. (Sådanne maskiner ville også være gode til eksport til f.eks. Afrika, hvor der sjældent er behov for de vildt store anlæg.)

Dernæst er det bevidst politik, at benzin- og dieselpriser er holdt lave. Det vil være simpelt at øge afgifterne, så de får et transportregulerende niveau. Til gengæld kunne registreringsafgifter på privatbiler stort set afskaffes.

Og det samme gælder kørselsfradraget – det kunne over de næste 20 år nedtrappes til kun at gælde de første 50 km til arbejdspladsen. Så ville vi sikre en langsom, men sikker ændring af bosætning og placering af virksomheder.

I stedet for afgiften på Storebæltsbroen bør der være afgift for at køre på alle motorveje.

Infrastrukturen bør udbygges, så der er flere færger f.eks. halvtimesdrift i dagtimerne på Bøjden-Fynshav og tilhørende effektive offentlige transportmidler. Havnestrukturen bør udbygges til at tage gods på nye og effektive måder.

Og den offentlige transport med f.eks. bus burde tage udgangspunkt i centrale parkeringspladser, og store arbejdspladser. En bus kan erstatte 30-40 biler men fylder jo meget mindre.

Med andre ord: Der er mange mere langsigtede løsninger end blot at bygge et tredje spor på den vestfynske motorvej. Og de vil ovenikøbet have den positive sideeffekt at skabe en masse arbejdspladser også for den ufaglærte del af befolkningen.

Michael Arbirk
Norupvej, Otterup