

Usikkert om motorveje giver vækst

Jespersen, Per Homann

Published in:
Altinget | Transport

Publication date:
2014

Document Version
Tidlig version også kaldet pre-print

Citation for published version (APA):
Jespersen, P. H. (2014). Usikkert om motorveje giver vækst. *Altinget | Transport*.
<http://www.altinget.dk/transport/artikel/usikkert-om-motorveje-giver-vaekst>

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain.
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal.

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact rucforsk@kb.dk providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.



Usikkert om motorveje giver vækst

20. februar 2014 kl. 2:30

DEBAT: I stedet for at tænke motorveje som vækstmotorer skal man primært tænke dem som omfordelere af væksten, skriver Per Homann Jespersen, lektor på Roskilde Universitet, og efterspørger kvalificerede analyser, der kan få beslutningstagerne til at tænke sig lidt mere om.

PRINT

KOMMENTARER (0)

Flere

Af Per Homann Jespersen

Lektor på Roskilde Universitet

Trafikkens minister elsker motorveje.

Sådan kunne man læse i Berlingske 7. februar, og avisen citerer den nye transportminister, Magnus Heunicke (S): "Jeg ved, hvad det betyder for et område, når der kommer ordentlige veje. Se bare, hvad det har betydet for Herning at få motorvejen derop. Hvis man er vild med motorveje - og jeg kan godt lide infrastruktur - og man ser rundkørslen deroppe ved Herning, så tror man jo, at man kører ved Chicago. Fremkommelighed er en vækstmotor, man ikke skal se bort fra. Jeg ved, hvad god vejbetjening betyder, så i min tid som transportminister skal der i hvert fald også bygges motorveje".

Det er jo et argument, som vi ofte hører fra politikere - hvis ikke vi får en motorvej, er vi ikke attraktive for virksomhederne, og så får vi ikke vækst. Men er der evidens for dette?

Ikke lig med vækst

Vi kan jo prøve at sammenligne to udkantsområder med forskellig vejinfrastruktur. Det gamle Storstrøms Amt har for et udkantsområde været tidligt forsynet med rigtig god vejinfrastruktur. Siden Farøbroen blev åbnet i 1985, har Sydmotorvejen sørget for, at Sydsjælland, Falster og Lolland har haft gode vejforbindelser (og rimelig baneforbindelse efter dansk standard) til Hovedstadsområdet. Det gamle Ringkøbing Amt - der jo blandt andet omfatter Herning - fik sit første stykke motorvej i 2002 (Herning-Bording) og er kun de allerseneste år blevet forsynet med sammenhængende motorvejsforbindelse til det øvrige system.

Ud fra Transportministerens logik skulle Storstrøms Amt derfor have fået sig et ordentligt forspring i de tyve år fra midt i firserne til midt i nullerne. Det ved vi godt ikke er tilfældet. Ser vi på den periode, hvor vi kan finde tal for det i Danmarks Statistik (1993-2006), så havde Ringkøbing Amt i denne periode en vækst, der var hele 40 procent højere end væksten i Storstrøms Amt (BNP pr. indbygger steg 33 procentpoint i perioden i Ringkøbing Amt mod 23 i Storstrøm).

Motorveje omfordeler vækst

Nu er jeg forsker og kan derfor ikke tillade mig platheden om, at motorveje giver

Hvad med at stille krav om medfinansiering fra kommunerne ved nye motorveje i lighed med, hvad man gør ved letbaner?

Per Homann Jespersen

Lektor på Roskilde Universitet

Fakta:

Deltag i debatten!

Send dit indlæg til
bakar@altinget.dk

negativ vækst. Jeg tror nok, at Herning skal klare sig på trods af de Chicago-lignende tilstande. I stedet for at tænke motorveje som vækstmotorer skal man primært tænke dem som omfordelere af væksten, og det kan gå både den ene og den anden vej. I Jylland er det østjyske bybånd og Herning vinderne. Øst for Storebælt er København så stærk en magnet, at enhver forbedring af trafikinfrastrukturen fremmer arbejdsdelingen - Hovedstadsområdet tager virksomhederne, og resten kan kæmpe om at tiltrække indbyggere og helst dem, der er i arbejde.

Hvis Næstved får den motorvej, som Transportministeren gerne vil have, så vil en lokal virksomhed, der skal udvides, vurdere, om den skal blive liggende eller flytte tættere på København. Den vil tænke noget i retning af: "Nu er der jo en god motorvej, så vi kan nemt få vores varer til Næstved, hvis vi flytter, og vores gode arbejdskraft kan jo bare tage bilen - og vi kan oven i købet få adgang til et meget større arbejdskraftmarked". Ikke alle virksomheder vil flytte, men jo mere virksomheden er afhængig af kvalificeret arbejdskraft, jo mere vil Hovedstadsområdet trække.

Der er brug for kvalificeret analyse

Magnus Heunicke har sikkert allerede haft besøg af adskillige borgmestre, som har argumenteret for, at staten skal finansiere motorveje til netop deres kommune. Og de har sikkert alle sammen brugt de samme argumenter som ministeren selv. Vi har brug for mere kvalificerede analyser, som måske kan få beslutningstagerne til at tænke sig lidt mere om. Og vi har også brug for, at det ikke bare er en gratis omgang for borgmestrene at gå til ministeren og til pressen med deres krav. Hvad med at stille krav om medfinansiering fra kommunerne ved nye motorveje i lighed med, hvad man gør ved letbaner?

► [Tilbage til forsiden](#)

Læs og skriv kommentar til denne artikel (0)

© Altinget.dk 2000-2014