

Fra ikke-dialog til gensidig forståelse

Af trafik- og organisationskonsulent Thomas Krag, Wilhelm Marstrands Gade 11, 2100 København Ø, tlf 35 42 86 24, thomas.krag@email.dk

Baggrund

Trafik er et emne, næsten alle har en mening om, og der foregår løbende en ivrig diskussion om trafikens udvikling. Man vil kunne finde talrige eksempler på, at der fremlægges synspunkter på trafikken og reageres på de samme synspunkter, men at reaktionen kun i begrænset omfang kommenterer det, der var anledningen til fremlæggelsen af det oprindelige synspunkt. Dette fænomen foregår begge veje, og trods en ihærdig meningsudveksling kan det i mange tilfælde være svært at få øje på, hvad diskussionen egentlig går ud på. Dette kan tolkes som, at meningsudvekslingen i høj grad handler om følelser, og det arter sig i hvert fald på den måde, at de, der tager del i diskussionen, kun i meget begrænset omfang går ind på de argumenter, som modparten fremfører.

Trafik er i sin natur et komplekst fænomen, og der er en tæt sammenhæng mellem trafikens ønskede virkninger og dens bivirkninger. Dette afspejler sig også i de virkemidler, som har været på tale for at nedbringe nogle af trafikens uønskede bivirkninger, idet virkemidlerne ofte rammer bredere, end man umiddelbart kunne ønske sig.

Dette gælder også de virkemidler, som har været på tale for at nedbringe trafikens CO₂-udsendelse. Nogle af dem er "rene" i den forstand, at de alene tager sigte på at forbedre motorenes effektivitet, og de er forholdsvis uproblematisk. Andre er af økonomisk karakter, og giver anledning til ihærdige reaktioner. Det samme gælder virkemidler, der sigter på at nedbringe transportbehovet gennem en mere hensigtsmæssig planlægning.

Mange virkemidler, der helt eller delvis sigter på CO₂, kan også have "skæve" eller helt andre effekter, og har måske kun CO₂ som en sekundær effekt. Det sidste gælder f.eks. vejbenyttelsesafgifter i det tilfælde, hvor de primært indføres for at undgå trængselsproblemer.

Det er således på det nærmeste umuligt at isolere ét enkelt fænomen, hvilket naturligt afspejler sig i debatten om trafikken og de foreslåede virkemidler. Jeg vil imidlertid i det følgende begrænse mig til den del, der relaterer sig til virkemidler, som sigter på at nedsætte trafikens CO₂-udsendelse, og som består i økonomiske eller planlægningsmæssige virkemidler.

Virkemidler

I det væsentlige er der dermed tale om følgende virkemidler:

1. Forøgelse af afgiften på benzin og andre brændstoffer
2. Indførelse af vejbenyttelsesafgifter
3. Nedsættelse af fradraget for transport mellem bolig og arbejde
4. Skærpede retningslinier for fysisk planlægning

1. En forøgelse af brændstofafgiften vil rette sig direkte imod kilden til CO₂-udsendelsen. Den enkelte vil blive tilskyndet til at nedbringe sit brændstofforbrug ved at køre mere forsigtigt, ved at køre mindre eller ved at skifte bilen ud med én, der er mere brændstoføkonomisk.

2. Indførelse af vejbenyttelsesafgifter kan ske på mange måder. Den seneste debat har handlet om et system, hvor opkrævningen baserer sig på en enhed, der skal monteres i den enkelte bil. Enheden skal beregne afgiften ud fra oplysninger om, hvor bilen befinder sig. Disse oplysninger tænkes fremskaffet ved hjælp af gps-satellitssystemet.

3. Nedsættelse af fradraget for transport mellem bolig og arbejde vil gøre det mindre økonomisk attraktivt at arbejde langt fra, hvor man bor. På lang sigt vil det dermed trække i retning af, at man hellere flytter med sit arbejde eller vælger et arbejde, der ikke ligger så langt fra bopælen.

4. Påvirkning af den fysiske planlægning skal bestå i, at der gøres en ekstra indsats for at sikre, at arbejdspladser, butikcentre og andre mål, som mange har brug for at transportere sig til, bliver lagt tæt på større bycentre og/eller tæt på kollektive trafikknudepunkter.

De tre første virkemidler vil påvirke enkeltpersoner, og vil, i det omfang, disse ikke ved ændret adfærd kan kompensere for de øgede afgifter eller mindskede fradrag, ramme de pågældende økonomisk. De to første virkemidler vil alene ramme personer, som anvender bil. Det tredje vil ramme uanset transportmiddel.

Det fjerde virkemiddel vil derimod alene ramme aktiviteter, som er omfattet af den fysiske planlægning, dvs. byggeaktiviteter og disponering af allerede eksisterende bygninger. Det vil med andre ord næppe ramme enkeltpersoner mere end helt marginalt, men på længere sigt betyde, hvis ellers virkemidlet fungerer efter hensigten, at enkeltpersoner i gennemsnit vil have en mindre afstand eller lettere adgang til kollektiv transport for de mål, der er omfattede.

Debat

Nogle citater kan illustrere debattens karakter.

”Ynkeligt er det, men ynke er ikke nok. Ofrene må hjælpes. Heldigvis er hjælpen inden for rækkevidde. En del af ofrene bor et sted, hvor der allerede findes en bedre løsning end bilen. Dem må vi hjælpe først. De mange mennesker, der bor i kort afstand fra en station og arbejder i kort afstand fra en anden, skal bare opdage, at deres liv bliver bedre, når de tager en rask cykeltur til stationen og læser deres avis (må vi forslå Information) i toget. For disse ofre kræves blot en ny afvænningskur.” (leder ”Hvor er det synd” af es i Information 31.3.2000, i anledning af nedjusterede mål for CO₂-udsendelsen)

”- Men hvad så med det overordnede perspektiv? Hvad med luftforureningen? Det må da også betyde noget for en miljøkonsulent? – Det gør det også. Ikke at jeg tænker på det hver gang, jeg træder på speederen, men det irriterer mig da, at den offentlige transport ikke kan blive bedre. Men for mig at se er det et problem, der skal løses på det politiske plan.” (Interview med Steen Mejlbj i Politiken, 28. maj 2000)

”Lad os nu se bort fra det grænseløse antal af togforsinkelser, der medfører, at vi ganske enkelt slet ikke når bussen, når toget endelig kommer frem. Så hvilken grund skulle jeg mon have til ikke at anskaffe mig en gammel, energiforbrugende øse?” (Charlotte Uhlott, læserbrev i Politiken 7.7.2000)

”Dette lader sig gøre ved at udstyre alle biler med en sender, som sladrer til satellitten, så snart tændingsnøglen er drejet. Ifølge Vibeke Peschardt ville dette princip kunne gøres omkostningsfrit for bilejerne, idet forslaget omfatter en sænkning af andre bilafgifter. Vibeke Peschardt skylder os endnu at forklare hvilke! [...] For det første vil det blive rasende dyrt at indføre og administrere udskrivning af afgifter samt opkrævning af samme. For det andet vil det kræve en meget betydelig udbygning af det kollektive trafiknet, hvis bilerne praktisk talt beskattes bort fra byområderne. Danmarks nuværende infrastruktur vil blive totalt smadret som følge af dette. Forslaget fra Det Radikale Venstre duer simpelthen ikke.” (Peter Seeberg, stort opsat læserindlæg i BT 21.7.2000)

”Hvis de vil til at komme chips i samtlige biler, så man skal betale for hver kørt kilometer, så kan man lige så godt starte med at smække en chips i alle vore nyfødte. Så kan man følge vores færden fra vugge til grav” (Verner Christensen kommenterer som ”ugens læser” i Ekstra Bladet satellitovervågning af biler 26.7.2000)

”Hvor længe skal bilister finde sig i den konstante ublu og absurde pengeafpresning via de allerede uforskammede mange afgifter på benzin og alt andet vedrørende bilkøb, unødvendige bilsyn på nye biler, parkering, skjult fotografering af bilister og meget andet? Det er en respektløs og uværdig behandling af borgerne i et såkaldt demokratisk land.” (Nehemias Tavares i Ekstra Bladet, 22.7.2000)

”At køre i sin egen bil er naturligvis både bekvemt og behageligt, men kun i landdistrikterne og for erhvervslivet er det en nødvendighed. For langt de fleste mennesker i storbyerne er det en luksus, og det er en luksus, der har så store omkostninger for omgivelserne, at der skal betales godt for den” (Anders Lundt Hansen i Ekstra Bladet, 22.7.2000)

”Når Brødstrup kalder det en ’god forretning’ at bosætte sig 60-70 km fra sit arbejde, udtrykker han et gnerisk snæversyn af Joakim von Andske dimensioner! Kan man virkelig forestille sig andre end Joakim von And snedigt lægge den smarte plan at flytte langt væk fra sit arbejde for at miste to timers familieliv hver dag og få refunderet, hvad det ca. koster at køre i og vedligeholde en bil (med en 1,4 motor, så vi frådser ikke!)? [...] Men forestil dig lige, Michael Brødstrup, hvilke andre konsekvenser det ville have at ophæve det befodringsfradrag, der i dag gør det muligt for knap så bemidlede mennesker at flytte ud på landet, hvor deres børn kan vokse op i frisk luft og lege i andet end baggårde! Så ville vi være bombet tilbage til slutningen af 1800-tallet, hvor alle arbejderne måtte klumpe sig sammen i toværelers på broerne i København. [...] Nu håber vi så, det er slut med altid at være os i Vestjylland og lignende steder, der skal stille op og være prugelknaber, når en cyklende københavner skal have luft for sin harme” (Dorete Søndergaard Kallesøe i Information 2.8.2000)

”Det omgivende land skal lægges øde, fordi pendling og andre ture i eget køretøj bliver en forbrydelse. [...] Det samfund, regeringen søger at gennemføre for kommende generationer af danskere, er netop det, kommunisterne spillede fallit med i de østeuropæiske lande: Folket skulle bo sådan og sådan, folket skulle opføre sig sådan og sådan.” (leder om landsplanredegørelsen i Jydske Vestkysten 8.1.2000)

”Mange kører alene i bil og gider ikke have besværet med at organisere samkørsel. Hvorfor? Fordi det er for billigt at køre i bil. Tilbage bliver så folk, der ikke har andre alternativer end at køre i egen bil. Dem bliver der så bedre plads til, når vi får reduceret den unødvendige bilkørsel.” (Christian Ege, Det Økonomiske Råd, i Information 5.8.2000)

Grundlæggende argumenter

Mange synspunkter, også hvad man kunne kalde mellemsynspunkter, som balancerer ønsker og virkninger ud mod hinanden, er repræsenteret i debatten. Men i det væsentlige kommer den til at fremstå som en kamp mellem to fløje, som man kunne kalde ”bilsiden” og ”miljøside”.

Karakteristiske argumenter for bilsiden er:

- Bilen er nødvendig for mig
- Den kollektive trafik er ikke et reelt alternativ

- Bilister er i forvejen overbeskattede
- Der er i forvejen for meget kontrol og overvågning i vores samfund
- CO₂-problemet er vildt overdrevet, og Danmarks bidrag er forsvindende lille

Miljøsidens fremhæver derimod:

- Der er for mange biler og for meget biltrafik
- Bilisterne er for magelige
- Bilisterne er i forvejen favoriserede
- Kontrol og bilbeskatning er godt og nødvendigt
- CO₂-problemet er faretruende og brug af bil er ikke bæredygtigt

Religiøsitet

Ordet religiøsitet kan jævnligt ses i debatten. Oprindeligt betyder dette guds- eller gudetro. Knyttet til mange religioner, herunder kristendommen, har været en morallære, som har givet klare regler for, hvad der er godt og hvad der er ondt. Religion bruges i overført betydning om tro på en "absolut sandhed".

Frelse har været en del af den kristne religion, hvor den har bestået i en forløsning fra synden. Også frelstigheden har en overført betydning, som består i "at have den rigtige mening".

Når en sag er "religiøs" betyder det, at den ikke lader sig diskutere, fordi et kompromis ikke er muligt.

Håbløshed

Noget andet, man kan læse ud af debatten, er en mangel på tro på, at forholdene kan ændres. Fænomenet er kendt fra en række områder, men er udpræget indenfor trafikområdet, og kan beskrives på følgende måde:

1. Konstatning af, at der er et problem
2. Drøftelse af mulige initiativer, der opgives
3. Bestyrket tro på, at "tingene nu engang er, som de er"

Kompleksitet og misforståelser

Som nævnt er kun få af virkemidlerne "rene" med hensyn til bekæmpelse af CO₂-udsendelsen. Derfor ser man tit argumenter, som handler om andre af biltrafikkens problemer. Fra miljøsidens er det også blevet gjort gældende, at det er for dårligt, at regeringen har opgivet at opfylde trafikens tidligere fastsatte mål indenfor klimastrategien, og at man i stedet søger en reduktion indenfor andre områder, hvor det har vist sig at være lettere at nå målene. Det kan naturligvis hænge sammen med, at man fra miljøsidens finder de samlede mål for moderate, og at det derfor er et dårligt signal at friholde trafikområdet. Skal man tro de officielle tal, så udgjorde trafikken i 1997 dog ikke mere end 16% af de samlede udsendelser¹, og en del af misfornøjelsen skyldes formentlig, at der er mange andre sider af biltrafikken, der er miljømæssigt problematiske, og som reelt vejer lige så meget i ønskerne om at få indført restriktioner.

Meget konkret, men ikke mindre udbredt, er den misforståelse, der består i, at det foreslåede system til opkrævning af vejbenyttelsesafgifter forudsætter overvågning pr. satellit. Det eneste, der i givet fald skal bruges satellitter til, er at sende oplysninger til den enkelte bil, om hvor den befinder sig.

En anden forestilling, der nyder stor udbredelse på både bil- og miljøsidens, består i, at kollektive trafik er det eneste tænkelige alternativ til brug af bil. At en stor del af bilturene mere oplagt kan erstattes med cykel fremgår yderst sjældent. Den mulighed, at der i stedet køres kortere eller eventuelt slet ikke, er stort set ingen inde på. Det har tilsyneladende heller ikke gjort det store indtryk, at undersøgelser samstemmende peger på, at forbedring af den kollektive trafik i sig selv ikke vil medføre nogen væsentlig nedgang i brug af bil². Det vil derimod få en del, der ellers var gået eller cyklet, til at tage toget eller bussen i stedet ligesom det vil føre til en del længere rejser, der ellers ikke ville blive foretaget.

Endelig ser man tit, at fejl og mangler i den kollektive trafik fremhæves som et tegn på, at denne trafikform som sådan ikke duer, og at der derfor ikke er noget alternativ til at køre i bil.

Velstand

Centralt i problemerne, men ikke i diskussionen, er bilen som velstandsfænomen. Det er efterhånden mange erfaringer for, at der er en tæt sammenhæng mellem velstand og hvor hurtigt og langt, vi rejser. Og ligeledes, at bilen her en central rolle i denne sammenhæng. Men i og med, at bilen indgår som en del af andre aktiviteter, betragtes den som "nødvendig".

Så selv om miljøsidens har fuldstændig ret i, at brug af bil er udtryk for magelighed, er det mindre indlysende, at bilen er *for* magelig. For mageligheden vokser, takket være velstanden, på alle mulige andre områder. Grænsen for, hvad der er "nødvendigt", og hvad der på den anden side er "overdreven luksus", har flyttet sig meget, og er i fortsat bevægelse i samme retning. Og når den kollektive trafik ofte afvises som et alternativ til bilen, så er det ikke,

således som mange tror, fordi den i almindelighed er blevet ringere. Det er derimod fordi bilen er blevet en mulighed. Noget handler om bedre veje, men grundlæggende handler det om, at bilen er blevet hver mands eje.

Et markant løft for den kollektive trafik vil give et bidrag til ”velstanden” forstået som vores muligheder for på magelig vis at komme omkring. Men det vil ikke i sig selv give nogen reduktion af CO₂-udsendelsen. Kollektiv trafik er ingenlunde CO₂-neutral, den er bare, hvis den ellers drives fornuftigt, noget mindre belastende end biltrafikken.

To fronter

Miljø- og bilsidens argumenter kan for forenklingens skyld koges endnu mere ned, nemlig til om bilen er ond eller god.

Centralt for miljøsidens idé er bæredygtighed. At vi ikke skal forbruge ressourcer eller på anden måde påvirke kloden i en grad, der betyder, at vi gør det vanskeligere for vore efterkommere at bo på den.

Bilsiden tager derimod udgangspunkt i den enkeltes situation. Det er min dagligdag og mit liv, og bilen er en vigtig forudsætning for, at det kan lade sig gøre.

Det drejer sig om en traditionel konflikt i den forstand, at det handler om fællesskabets interesser i forhold til den enkeltes behov. Om end med den udvidelse, at fællesskabet er kommet til at omfatte alle klodens mennesker.

Idéen om bæredygtighed kan betragtes som et religiøst princip, noget absolut at stræbe efter. Hvor udmalingen af alverdens rædsler, som følger af afvigelsen fra princippet, kan ses som en parallel til andre religioners forestillinger om syndens konsekvenser. Man kan også hævde, at der er noget religiøst i tilbedelsen af bilen. Men mere oplagt er det at se på bilen som et ganske enkelt drifts- eller lystfænomen. Den bruges meget, ganske simpelthen fordi det er nemt og praktisk. Bilen som syndefald ville således falden ind i den religiøse betragtning.

Det folkelige

Uanset om man anser princippet om bæredygtighed som helligt eller som et spørgsmål om fornuftig adfærd, så vil realiseringen forudsætte dels en hel del analyser af forholdene og dertil et udstrakt, internationalt samarbejde. Og det er da også et sådant samarbejde, der ligger bag målene for CO₂-udsendelsen. Dette bidrager til at give projektet en bureaukratisk karakter.

Bilen, derimod, er et meget folkeligt projekt. Miljøside kan godt nok dokumentere, at der er mange danskere, der ikke har adgang til bil. Problemet er bare, at det bliver færre og færre. Uanset om vi taler ture eller kilometer, så har bilen en markedsandel på over 50%. Den er folkets transportmiddel.

Det internationale samarbejde, som ligger bag CO₂-målene, er i sit væsen ufolkeligt. Derimod er der nok en generel opbakning bag principperne om bæredygtighed. Det er noget, som de fleste i princippet går ind for. I praksis er det mindre vigtigt. Langt ind i de kredse, som miljøside repræsenterer, er det faktisk ganske almindeligt at bruge bil, om end det nok sker med en stigende grad af dårlig samvittighed. Det er meget få, der tager så vidtgående konsekvenser af deres tro på nødvendigheden af, at vi opfører os bæredygtigt, at de opgiver bilen. En del er dog så heldige, at de ikke behøver den. Men de, der helt bevidst søger at undgå den, udgør næppe mere end 1% af befolkningen³.

Snak om fordele

Alt i alt må man erkende, at det er mere end almindeligt vanskeligt at forene de to fronter i debatten om transport og CO₂. Miljøside står svagt, og ikke engang rapporter om, at det er rigtigt, at den er gal med klimaet, har betydet ret meget.

Den enkeltes samvittighed er nok ramt, men langt fra stærk nok til at medføre en væsentlig ændring af adfærden. Skal der ske sådanne ændringer, er det nødvendigt med virkemidler, som gør det økonomisk eller tidsmæssigt rationelt for den enkelte at færdes anderledes eller mindre ellers.

Der er meget langt fra det globale klima til den pressede dagligdag. Mange overvurderer de konsekvenser, som de foreslåede virkemidler vil have på deres dagligdag, og kan samtidigt ikke få øje på, at der kommer noget godt ud af deres ofre. Begrænsning af biltrafikken fortolkes som et de facto forbud imod at køre bil.

Der er behov for en grundig revision af argumenterne, hvis man skal gøre sig håb om, at fronterne skal flytte sig eller endog gå i opløsning.

Grundlæggende må man gå efter bolden og ikke efter manden. Der er nok en del af trafikens problemer, der knytter sig til brug af bil. Men bilen har også oplagte fordele. Hvis man sigter på at begrænse "bilismen" som sådan, vil mange derfor reagere imod.

Det er således vigtigt at præsentere de fordele, som det enkelte virkemiddel måtte give, og desuden at fastholde de problemer, det skal løse.

CO₂ er i denne forbindelse noget af det mest abstrakte, man kan tænke sig. Klimaet er noget bedre, men fortsat henne i den generelle afdeling.

Men der er mange andre ting ved biltrafikken, der er problematiske. Og her ligger nok en del af grunden til miljøsidens beklagelse af CO₂-målenes opgivelse. CO₂'en kunne bruges som løftestang for de andre ting, man gerne vil opnå. Men hvorfor ikke sige disse ting lige ud?

Der er faktisk opbakning bag mange lokale initiativer, der begrænser udfoldelsesmulighederne i bil. Trafiksanelingen påvirker godt nok ikke den globale bilbrug noget videre, men det lokale miljø får det bedre. På dette område er fronterne gået i opløsning.

Noget lignende kunne ske for vejbenyttelsesafgifterne. De sigter således på at løse et problem, der både rammer dem, der bor ved vejene, og dem, der kører i bil på dem. Et velfungerende system vil have den virkning, at trafikken kommer til at glide, og det er der ikke mange, der kan være imod.

Værre er det med de generelle afgifter. Mange mener, at det er et problem med den fortsatte stigning af biltrafikken, men næsten lige så mange har svært ved at se, at deres egen bilbrug skulle være en del af det. Hvis man kunne lade en eventuel øget afgift gå ind i en pulje med et eller andet godt formål, det være sig bedre kollektiv trafik eller flere cykelstier, vil det være lettere at få opbakning. En omlægning af afgifterne, så staten ikke netto får flere penge ind ved brug og salg af biler, men så der lægges en dæmper på brugen, er en anden mulighed, som sågar er foreslået af repræsentanter for bilbranchen.

Det siger sig selv, at ærlig information om, hvad virkemidlerne faktisk går ud på, vil være en fordel. Dette kunne f.eks. fjerne skrækken for overvågning fra satellitter, som slet ikke er indrettet til at overvåge noget som helst. Eller modstanden mod, at man gennem planlægningen sørger for at placere funktionerne hensigtsmæssigt i forhold til hinanden.

Det er også på tide, at velstandsaspekterne får en plads i debatten. At man godt kan respektere folk, der i gammeldags forstand er "dovne", fordi dovenskab i bred forstand er særdeles eftertragtet og desuden i stærk vækst.

Og lad være at bruge ordene "bilisme" og "bilister". Det er den konkrete brug af bil, der er det centrale.

Alt i alt er det vigtigt at flytte debatten fra at handle om noget absolut til at angå en justering af forholdene. Altså tale om hvornår og hvordan, bilen er et problem, frem for at den som sådan er en misforståelse.

Usjovt

Desværre er de værktøjer, som her er foreslået til at bevæge debatten om trafikken, miljøet og bilens rolle, ikke særligt sjove.

Kigger man debatten efter i sømmene, så er der faktisk tiltag i den foreslåede retning. Det er måske ikke mange, og de fylder ikke så meget. Det skyldes, at det er sværere at formidle afvejede argumenter end absolutte standpunkter.

Absolutte standpunkter – ”religion” er godt stof. Det er let at forenkle og let at forstå, og det vækker frem for alt følelser.

Den afvejede argumentation har det langt sværere. Det tager tid at forklare, hvad den går ud på, og det hele bliver meningsløst, hvis forenklingen overskrider en vis grænse. Og så er der meget mere fornuft, end der er følelser.

At det derfor er de mere absolutte synspunkter, der hidtil har domineret, er der ikke noget mærkeligt i. Det er ”godt stof”, når folk er uenige, og betragtes i de fleste elektroniske medier som uheldigt, hvis modparterne i en diskussion enes om noget.

Man kan derfor godt være pessimistisk med hensyn til mediernes lyst til at formidle en debat, som i højere grad end den nuværende trafikdebat er præget af gensidig respekt. På den anden side må det da trods alt være godt stof også, hvis der kunne komme velfungerende løsninger ud af det. Men måske det ikke er de traditionelle medier, men andre kanaler, der skal stå for formidlingen. Den statsstøttede Miljøtrafikuge kunne blive et eksempel på noget sådant.

¹ ”Klima 2012”, Status og perspektiver for dansk klimapolitik, Miljø- og Energiministeriet, 2000.

² Se f.eks. Johan Nielsen: ”Forbedringer i den kollektive trafik reducerer ikke vejtrafikken”, Dansk Vejtidskrift 12/99, 1999.

³ Mette Jensen, ”Benzin i blodet - kvalitativ del”, faglig rapport nr. 191, Miljø- og Energiministeriet, Danmarks Miljøundersøgelser, 1997.