

De europæiske forbindelser

Af Ebbe Sønderriis

Driften og drømmen

Der er noget særligt ved trafikken: Den appellerer til vores underbevidsthed og vores underliv langt mere end til vores fornuft. Drømmen om fuld mobilitet handler om frihed og potens. At kunne flyve, at kunne bevæge sig frit, at overskride kroppens begrænsninger, at føle sig stærk og mægtig. Det er en urgammel drøm.

Den græske sagnfigur Ikaros drømte om at kunne flyve. Med voks satte han fjer på sine arme, så han fik vinger. Det gik ham ilde, for dengang straffede Guderne menneskers overmod. Så Ikaros faldt ned, da han kom for tæt på solen og voksen smeltede. Men hvem har ikke drømt om at kunne flyve som barn.

Og hvilken dreng har ikke leget med tog og biler. Drenge drømmen om den lange, frie, hurtige, fantastiske rejse, Phileas Foggs verdensomrejse på 80 dage, blev til drømmen om at sætte fod på egen speeder bag egen kraftfuld motor i 1950'erne, efter krigen, da jeg var barn. Min familie tog hver sommer af sted på den forjættede campingrejse, syd på til varmen. Der kom også en båd med bananer

Men ingen drøm står alene. En klog mand har sagt, at min frihed slutter der hvor de andres begynder. Det gælder meget bogstaveligt i trafikken. Da drømmen om egen bil og en båd med bananer blev til mere banal virkelighed for de mange, begyndte der samtidigt at ske noget andet: Vi fik trafikulykker. Vi fik køer. Og alle samfundets indretninger blev pludselig for små og for dårlige. Der skulle lægges asfalt og bygges broer og havnene skulle udvides og lufthavne bygges. Og penge tjenes for at bruge alt det nye.

Virkeliggørelsen af den enes drøm satte grænser for virkeliggørelsen af den andens drøm. Alle kunne ikke på samme tid, den første dag i ferien, tage deres nye bil og bevæge sig frit af sted til Jylland, Tyskland, Italien. Der var kø på Hovedvej 1 fra færgen i Korsør og helt til Slagelse, hvor jeg boede. Regeringen blev nødt til at starte de store motorvejsbyggerier og investere i DSB's dobbeltdækkerfærger for at virkeliggøre det socialdemokratiske trafikprogram, som kort og godt lød: DerudA.

Udviklingen

Løsningen på de trafikale problemer blev modernisering og udvikling. Hvert enkelt problem blev opfattet som en mindre fejlfunktion der kunne rettes med ny og bedre teknik. Karakteristisk for denne fase – som nu gentager sig i større stil i Kina og andre lande med høj vækst og store befolkninger – er, at der ikke sættes spørgsmålstegn ved selve udviklingens mål og midler.

Men efterhånden som biler til alle og varer fra fjerne lande bliver almindelige, går glansen af Sankt Gertrud. Fra at være vild luksus bliver bilerne og de eksotiske varer banale, almindelige, en nødvendighed for mange.

Man vågner op fra drømmen om frihed og fryd, ekspansion og effektivitet, til en almindelig hverdag med problemer og banaliteter og besvær med at fastholde udviklingen.

Indviklingen

Den næste fase kan vi derfor kalde Indviklingen. Der sker det, at alle de fantastiske maskiner vokser sammen til systemer. Den voksende transport bliver et problem for helheden: Hele samfundet, hele verdensøkonomien, hele det globale miljø, kredsløbet, klimaet, økologien. Og vi bliver alle viklet ind i de negative konsekvenser af det.

1) Samfundslivet: Byerne bliver bygget om, arbejdslivet bliver forandret, produktionen og forbruget af varer bliver ændret, dagligdagen i trekanten mellem hjem og arbejde og alt det andet (institutioner, forretninger, venner og familie...) bliver lagt an på de nye

transportformer, ferier og fritid ... Det hele fungerer nu på grundlag af voksende transport.

2) Verdensøkonomien: Den nye globale arbejdsdeling bliver selve grundlaget for vækst og velstand i hvert enkelt land. Det vil udløse en global krise hvis grundlaget forsvinder. Og grundlaget er den billige, let tilgængelige olie.

3) Økologien: Naturens kredsløb af kulstof sætter absolutte begrænsninger både for den udviklings input og output. Input er den let tilgængelige og billige olie eller erstatninger for den. Output er drivhusgasserne. Siden 1990 har verdens ledere vidst at den globale opvarmning sætter grænser for, hvor langt vi kan fortsætte ad den vej.

Dilemmaer

Vi befinder os derfor i en tid, hvor vi er nødt til at vælge. Vil vi ændre kurs og finde nye veje og styre udviklingen sådan at vi undgår risikoen. Eller vil vi fortsætte i samme retning som før og håbe på at der nok igen er nogen der finder på en ny teknik, der løser problemerne for os?

Nogle sætter deres lid til fortsat ekspansion: Problemerne nok går over igen, så vi kan fortsætte med endnu flere billige varer og endnu flere rejser og oplevelser – uden kø på motorvejen og klimakatastrofer.

Andre siger, at tiden er inde til grundlæggende forandringer af vores syn på den frie bevægelighed og hvad vi sætter pris på. De går ind for at nøjes med mindre transport, bruge de ikke-forurenende transportmidler, købe lokalt producerede varer, styre økonomien mod CO₂-neutral energi osv.

Det er de dilemmaer, I bliver bedt om at forholde jer til i spørgeskemaet

STOA-projektet

Dilemmaerne er globale. STOA-projektet sætter fokus på en del af problemet: De europæiske forbindelser. Langdistancetransport defineres i projektet som transport af passagerer og varer mere end 150 kilometer uden for byerne med fly, skib, bil/lastbil eller tog. Det betyder at der især er fokus på fly (passagerer), lastbil/skib (varer) og tog (begge).

Projektets mål er at fremstille et scenario for år 2047. På fyre år skal olieforbruget ned med 80 procent, drivhusudslippet med 60 procent, energieffektiviteten tidobles, sikkerheden, smidigheden og tempoet i transporten forøges.

Men det går den stik modsatte vej. I de seneste 15 år er godstrafikken steget 43 procent, persontransport 20 procent. Flytrafikken med passagerer er fordoblet, fragtflyvning er vokset endnu mere. EU-prognosen for år 2000 til 2020 er at varetransporten vil stige 50 procent, mest på veje, mindst på bane. Persontransport vil stige 35 procent, heraf fordobling af flyrejser, 36 mere bilkørsel, kun 19 procent flere togbilletter.

Drivkræfter

1) Det indre marked og de nye medlemslandes integration i det er den vigtigste drivkraft i denne udvikling. Filosofien i det indre marked er jo at alle indbyggere i Europa vil have fordel af det hvis man fjerner begrænsningerne for varernes og arbejdskraftens frie bevægelighed – og øger samhandel og samkvem. Der er også et dybere formål: mere samkvem og integration på alle planer skal bane vej for dannelsen af det europæiske menneske, folk der føler sig mere europæiske og mindre nationale eller lokale. Økonomisk og politisk består det indre marked mest i at harmonisere regler og standarder, uddannelser osv. og fjerne alle de forhindringer man kan få øje på.

Alle disse bestræbelser medfører mere trafik.

2) Ideen med de transeuropæiske netværk og strukturfondene er at støtte opbygningen af en fælles europæisk infrastruktur af høj og sammenhængende kvalitet. Dels for at

fremme integrationen i al almindelighed, dels for at løfte de økonomisk tilbagestående områder op på samme niveau som resten.

3) Den økonomiske vækst er i sig selv årsag til mere transport. Det siger næsten sig selv, at jo mere man producerer og forbruger, jo mere transport af varer og mennesker vil der være brug for. Men dertil kommer, at væksten i meget høj grad opnås gennem arbejdsdeling og specialisering. Når der er god adgang til billig transport og man har computere og bredbåndsforbindelser til sin rådighed, så kan det betale sig at dele produktionen op i mindre og mindre bidder og få hver enkelt ting udført dér hvor de kan gøre det billigst og mest effektivt.

4) Virksomhederne konkurrerer ikke kun på pris og kvalitet men i høj grad på tempo og fleksibilitet. Det gælder om at have så lidt kapital som muligt bundet i lagrene og om hurtigst muligt at kunne omstille sig og omsætte viden til produkter. Det betyder alt sammen i praksis mere transport. Og varerne skal ankomme til tiden på rette sted og i rette mængde. Just-in-time. Det udelukker tunge og bureaukratiske transportselskaber hvor man kan risikere forsinkelser. Lastbilerne er både hurtigere og mere fleksible. Man siger at nutidens lagerbygninger har gummihjul.

5) Dertil kommer, at nye markeder opstår fordi transporten gør dem mulige: Et eksempel er salget af afskårne blomster. Og det store forbrug af sydeuropæiske grøntsager i Nordeuropa. Desuden giver udviklingen flere forretningsrejser, fordi ledelse, teknikere, specialister og servicefolk skal rejse mere rundt når arbejdsdelingen er så omfattende.

6) Turistindustrien vokser af mange grunde. Det handler både om livsstil og priser. Folk værner sig til at køre længere og længere i deres biler, de ser andre byer og lande på film og i TV og ser ekstravagante eksempler på overklassens rejseliv. Og folk bruger i almindelighed flere og flere penge på at købe oplevelser. Samtidig er flyselskaberne i stand til at tilbyde billige billetter.

Drivkræfternes alfa og omega er, at transporten er billig. Uden de billige driv- og transportmidler og billetter ville en stor del af væksten på langdistancetransportområdet gå i stå.

Begrænsninger

Naturen sætter selv sine grænser. Klimaet er den absolutte grænse. EU's vedtagne klimapolitik kan simpelthen ikke lade sig gøre uden at begrænse CO₂-udslippet fra transporten. Selv hvis man gør alt, hvad man kan, i andre sektorer, vil det ikke virke tilstrækkeligt, hvis man lader udslippet fra transporten især med fly og (last)bil blive ved med at vokse. Naturen sætter også en grænse i form af knappe ressourcer. Der er ikke nye olie-kilder nok.

Kultur sætter også grænser. Vi er for eksempel nogle, der gerne vil have mulighed for at opleve naturen uden altid at skulle høre et lastbiltog i baggrunden. Så vidt jeg kan skønne er der en voksende tendens til lokale protester mod udbygningen af lufthavne (aktuelt: Heathrow) og motorveje.

For det tredje er der fysiske grænser. Der er et punkt hvor det simpelthen ikke er fysisk muligt, i hvert fald ikke fysisk fornuftigt at lade biltrafikken vokse. Et eksempel fra Japan er akse Tokyo-Osaka og videre mod vest. Der bor mellem 60-80 millioner mennesker. Hvis ikke man havde det hurtige tog Shinkansen, ville der være brug for en 16-spors motorvej til at klare persontransporten!

Virkemidler

Der er to forskellige veje at gå. Man kan nøjes med mindre transport og færre rejser. Eller man kan investere en voldsom masse penge i CO₂-neutrale transportmidler der hverken støjer eller forurener eller i det hele taget ikke generer andre. Hvis man *kun* vil gøre det sidste, gør man opgaven meget svær for sig selv, og meget dyr! Efter min me-

ning bør man finde en balance mellem de to. En organisk balance som bevarer det bedste ved mobiliteten uden at sætte alt andet over styr. Organismer har brug for et godt kredsløb. Hvis blodkarrene er for snævre kan man gøre noget for at udvide dem. I værste fald kan man endda få lavet en by-pass-operation. Men man kan jo ikke forøge kredsløbet i det uendelige – så er det i hvert fald ikke sundt. I sport hedder det doping. Hvis almindelige mennesker prøver for meget, kan de dø af det!

Seks midler til at skabe balance

- 1) At nøjes med nok: Vælg hvad vi ønsker og ikke ønsker i stedet for bare at lade udviklingen fortsætte. Bruge cyklerne. Bruge årstidens grøntsager. Forsøge at indrette os, så vi bor tættere på arbejdet. Tænke os om før vi flyver. Støtte en sammenhængende trafikpolitik. Spare på energien og støtte en politik der begrænser transportens virkninger på det globale miljø og nærmiljøet.
- 2) Stop for spild af energi og ressourcer: Stille krav om energieffektive køretøjer. Lade skadevirkningerne af trafikken slå igennem på billetpriserne og brændstofpriserne. Kraftig forbedring af transportlogistikken. Gør det rigtig, rigtig dyrt at køre rundt med halvtomme lastbiler og have tomme sæder i biler og fly. Regulering af trafikken med it-systemer, bedre udnyttelse af infrastrukturen. Brug i det hele taget den økologiske fornuft og ikke kun den økonomiske – eller påvirk markedet så de miljøvenlige løsninger bliver billigst. Det kan give hurtige resultater som man så det med skiftet til blyfri benzin.
- 3) Udnytte fordelene ved de enkelte transportmidler (modal shift): Bruge banerne og vandvejene til det, de er bedst til. Bruge informationsteknologien til at undgå spild. Det er vanvittigt så dårligt godsbanerne udnyttes. Gods bevæger sig med en gennemsnitsfart på 12 km. i timen på mange strækninger. Infrastrukturen findes og computerne findes. Det handler om at få truffet de politiske beslutninger der gør effektiv banetransport mulig. Noget tilsvarende gælder fly: Kortdistanceflyvning kan afskaffes hvis man gør jernbanerne gode nok.
- 4) Udvikle CO₂-neutrale brændstoffer og transportteknologier. Biobrændstoffer hører ikke til dem, bortset fra Sydamerika og sprit (bioethanol) der er lavet af affaldsprodukter.
- 5) Substituere fysisk transport med information. Eksempel videomøder
- 6) Lade være med at forbygge sig. Som den britiske trafikforsker John Whitelegg har udtrykt det: Det eneste man kan være sikker på, hvis man bygger en motorvej, er at man får brug for én til. Man skal overveje alle andre muligheder før man udbygger trafikmidlerne. Og tænke på 100 års sigt i den fysiske planlægning, 50-100 år når det gælder anlægsarbejder, 30 år eller mere når det gælder tunge transportmidler.