

Transportvaner udfordres af klimaet

Interview-møder med EU-borgere viser bekymring for klimaet og vilje til forandring

- | | | |
|-------------------------------------|---|--|
| Klima og miljø er vigtigst | > | Vækst og mobilitet har høj prioritet for de fleste europæere. Hvis de bliver nødt til at vælge, er beskyttelsen af klimaet og naturen dog endnu vigtigere. |
| Håber på teknologisk løsning | > | Det bliver svært at ændre adfærd. De fleste håber, at en teknologisk fornyelse af transportsystemerne kan gøre det muligt at fortsætte med høj rejseaktivitet og megen transport. |
| Savner mere information | > | EU og de nationale politikere bør først og fremmest sørge for bedre oplysning til borgerne og flere midler til forskning og udvikling. Desuden har bedre tog høj prioritet. |
| Højere skat – nej tak | > | Mange kan acceptere CO₂-afgifter og kørselsafgifter. Men kun hvis andre skatter sættes ned. |

Dette nummer af Fra rådet til tinget bygger på resultater fra interview-møder med borgere i Danmark, Grækenland og Ungarn. Interviewmøderne indgik i et projekt om fremtidens langdistancetransport i EU, som Teknologirådet har gennemført for Europarlamentets teknologivurderingspanel STOA.

De fleste af deltagerne i interviewmøderne er bekymrede over det stigende CO₂-udslip fra transportsektoren i EU og den voksende afhængighed af olie. De mener, at politikerne bør gribe ind – og at deres politikere bør vise et godt eksempel som rollemodeller for borgerne.

Alle ønsker bedre information – og bedre muligheder for at træffe et klimavenligt valg, når de næste gang skal på indkøb eller på rejse. De færreste tænker over det CO₂-udslip, der er forbundet med varens fremstilling og transport, når de køber ind. Men mange siger, at de ville tage hensyn til det, hvis der var mærker på varerne.

Ny, klimavenlig teknologi skal fremskyndes. Det er alle enige om, og de fleste har tillid til at teknologien kan løse en stor del af problemerne med udslip og olieafhængighed. Mange føler dog også et mere personligt ansvar og ville gerne ændre deres adfærd. For eksempel vil de gerne acceptere fartgrænser for fly og biler, hvis det

kan løse en væsentlig del af problemerne. De ville også gerne køre mere i tog, hvis de var gode og kørte til tiden.

Hvis det bliver nødvendigt at vælge, har klimaet og miljøet højere prioritet end den økonomiske vækst og mobiliteten, siger de fleste. Men højere priser og afgifter er ikke et populært virkemiddel.

Mere end en meningsmåling

Disse meldinger stammer fra interview-møder med et udsnit af borgere i Danmark, Ungarn og Grækenland. Møderne var en del af projektet The Future of European Long-Distance Transport, som for nylig afleverede sine analyser og anbefalinger til Europaparlamentet. (Se Fra rådet til tinget nr. 257)

Interview-møder giver et billede af, hvordan almindelige borgere i de tre lande ser på kompli-

cerede samfundsproblemer, når de får lejlighed til at sætte sig ind i tingene.

I en almindelig meningsmåling bliver man blot ringet op og spurgt om de meninger, man har i forvejen. Ved interview-møder kan man danne sig en mening på informeret grundlag.

I alt har 84 personer deltaget i møderne i de tre lande. Blandt et større antal tilfældigt udpegede personer er deltagerne valgt ud mellem dem, der var interesserede i at medvirke, sådan at den indbyrdes fordeling på køn, alder, uddannelse og erhverv blandt de 25-35 personer fra hvert land nogenlunde svarer til landsgennemsnittet.

Ingen af deltagerne havde ekspertviden om emnet, men deltagerne fik på forhånd tilsendt et informationsmateriale.

De tre møder blev gennemført ud fra en fælles manual. Deltagerne hørte oplæg og fik lejlighed til at stille spørgsmål og diskutere indbyrdes. De blev interviewet i grupper og udfyldte et spørgeskema. Kombinationen af spørgeskema og gruppeinterviews sikrer, at alle bliver hørt. Spørgeskemaet giver sikkerhed for sammenlignelige data. Gruppeinterviewet skaber livlig debat og sikrer, at særlige anskuelser kommer til udtryk.

Et voksende problem

Langdistancetransporten i EU (rejser og varetransporter på mere end 150 km.) vokser hastigt – mere end den generelle økonomiske vækst. Uden indgreb vil udslippet af CO₂ fra denne del af transportsektoren være mere end 60 procent større i år 2047 end i dag. EU's klimapolitik tilsiger det modsatte.

Sektoren er næsten fuldstændig afhængig af olieprodukter. Flytrafik og lastbiltransport vokser mest.

Den analyse, Teknologirådet sammen med en ekspertarbejdsgruppe har lavet for Europa-parlamentets teknologivurderingspanel, definerer målet år 2047 som 60 procent mindre CO₂-udslip, 80 procent mindre olieforbrug, men opretholdelse af en høj tilgængelighed.

Analysen viser, at ny teknologi kan klare en del af opgaven, men ikke det hele. Alle virkemidler, må tages i brug: Ændring af holdninger og adfærd, begrænsning af transporten, mere virtuel mobilitet, overflytning af passagerer og gods til tog og skib, bedre planlægning, mindre spild og højere pris på klimabelastende energiforbrug.

Alle burde vide mere

Det virkemiddel, de fleste deltagere (mere end 80 procent) prioriterede højest, var investering i forskning og udvikling af transportteknologier med lavt CO₂-udslip. På andenpladsen kom investeringer i informationsteknologisk styring af transportsystemerne, ITS. Nummer tre på deltageres liste var større investeringer i EU's jernbaner.

Bemærkelsesværdigt er det, at *ingen* af deltagerne gik ind for investeringer i flere lufthavne. Støtten til forslag om at investere i nye veje var heller ikke stor. Dog var den lidt større blandt deltagerne fra Ungarn og Grækenland end blandt de danske deltagere.

Deltagerne fra alle tre lande beklagede, at de selv og befolkningerne i almindelighed ved alt for lidt om transportens påvirkning af klima, energiforbrug og forsyningsikkerhed, og om mulighederne for at ændre det.

»En ting er sikker: I Ungarn er vi ikke så godt informeret, at vi kan tage alle disse muligheder i betragtning«

»Jeg er bevidst om den globale opvarmning, men jeg havde ikke forestillet mig, hvordan transportsektoren medvirker til den« (Grækenland)

En tredjedel af deltagerne rejste selv mere end 150 km. mindst en gang om måneden. Mest med bil og især for at tage på ferie eller besøge venner og familie. Tre fjerdedele af danskerne, men kun en tredjedel af grækerne og en tiendedel af ungarerne rejste med fly mindst en gang om året.

Klima og miljø er trods alt det vigtigste

Det store flertal (alle undtagen to deltagere) syntes, at økonomisk vækst og mobilitet er meget vigtige og at de hænger sammen indbyrdes. Alligevel mener halvdelen, at bekæmpelsen af den globale opvarmning og beskyttelsen af naturen er mere vigtig, hvis man er nødt til at vælge. Den anden halvdel mener, at de to hensyn står lige. Kun to siger, at den økonomiske vækst under alle omstændigheder kommer i første række.

Den tanke, at forbruget i det hele taget er for stort og at det er for billigt at belaste miljø og klima, er mest udbredt blandt danskerne.

»Det er blevet ret billigt at flyve. Vi har tillagt os nogle vaner både personligt og i arbejds-sammenhæng. Jeg synes, vi skulle overveje hvordan vi kan forandre vores vaner og nøjes med at bruge fly når det er nødvendigt« (Danmark)

Udgiver

Teknologirådet
Antonigade 4
DK - 1106 København K
Tel. 33 32 05 03
rtt@tekno.dk

Abonnement

Gratis pr. email
Tilmelding på:
rtt@tekno.dk
Tidligere nyhedsbrev findes på:
www.tekno.dk/rtt.htm

ISSN: 1602-4311

Kun meget få af deltagerne tænker over, hvor langt varerne er blevet transporteret før de køber dem.

»Hvis jeg ser noget, der koster 117 forint og det andet produkt koster 280 forint, så undersøger jeg ikke, hvor det er blevet transporteret fra. Jeg køber det billige« (Ungarn)

Nogle er dog mere kritiske på det punkt:

»Der er ikke nogen grund til at købe hvidløg fra Kina.« (Grækenland)

Tror mest på tekniske løsninger

Deltagere tror på teknologiske løsninger som vejen frem. De tror ikke nær så meget på adfærdsændringer.

»Jeg tror meget stærkt på, at løsningerne vil komme fra teknologien, for vi er ikke villige til at skære ned på vores levestandard« (Grækenland)

»Når det kommer til stykket, tror jeg ikke at nogen af os virkelig ville acceptere en lavere levestandard, end vi har i dag. Det betyder efter min bedste overbevisning, at vi er nødt til at løse problemet teknologisk« (Danmark)

Blandt de teknologiske løsninger peger mange deltagere på ITS, intelligent trafikstyring, som et velegnet middel, fordi den kan føre til fuld udnyttelse af kapaciteten og mindre trængsel på vejene.

Mange deltagere ser positivt på ideen om at rejse mindre med fly og bil og mere med tog. Men på betingelse af at standarden i togene bliver bedre og at de kan konkurrere med bilerne, både på rejsetid og billetpris.

De fleste siger nej til en generel begrænsning af godstransporten – men mener dog at man bør købe flere lokale varer og anvende de mindst forurenende transportmidler.

»Hvis en tomat er kørt med lastbil fra Spanien til Danmark skal den koste mere end hvis den er kørt med tog« (Danmark)

»Vareudveksling er sundt og et grundlæggende behov for velfærdssamfund. Pointen er at beskutte transportmidlerne i forhold til deres CO₂-udledninger eller betale mere for produkter, der har rejst langt« (Grækenland)

Prisen: Et følsomt emne

Deltagerne siger nej til en generel begrænsning af de personlige rejser (81 ud af 84). Men en tredjedel af deltagerne vil gerne begrænse deres egen rejseaktivitet. Det gælder dog ikke grækerne.

70 procent af deltagerne siger ja til at sænke hastigheden for fly med 20 procent, hvis det kan reducere CO₂-udslippet. Lidt over halvdelen af deltagerne kan acceptere hastighedsbegrænsning på 80 km/t på motorveje.

Prisen på transport er et følsomt emne for næsten alle deltagerne. Der var dog forståelse for, at særligt store CO₂-udslip bør afspejle sig mere i varernes pris, især blandt danskerne.

»Der er noget fuldstændig unaturligt ved at det koster omkring 250 kroner at flyve til Amsterdam. Det koster det samme at tage toget til Falster« (Danmark)

De fleste deltagere fra alle tre lande var modstandere af skatteforhøjelser, men halvdelen kunne acceptere kørselsafgifter og CO₂-afgifter, hvis de kompenseres ved at sætte andre skatter og afgifter ned.

Kilder:

Interview Meeting Synthesis Report. Deliverable 6 in STOA project on The Future of European long-distance transport. Oktober 2008.

http://www.tekno.dk/pdf/projekter/STOA-transport/p08_STOA_transport-Synthesis_Report_final.pdf

Der findes en rapport om det danske interviewmøde på www.tekno.dk, på projektets side. Denne rapport er ligesom syntese rapporten på engelsk

Projektleder i Teknologirådet

Ida Leisner

Fra Rådet til tinget udgives af Teknologirådets sekretariat. Redaktør Ida Leisner. Dette nummer er skrevet af journalist Ebbe Sønderriis

De sidste fem numre af Fra rådet til tinget

Nr. 257: Klimamål for transport

Nr. 256: Klimaaf tale og u-lande

Nr. 255: Klimarigtigt byggeri

Nr. 254: Bedre vilkår for innovation

Nr. 253: It-kriminelle har fri adgang til private computere

Fra rådet til tinget stilles alene til rådighed for visning/læsning. Det er ikke tilladt at kopiere, hverken på papir, elektronisk eller i digital form. Der må dog tages kopi til egen personlig brug, jf. Ophavsretslovens § 12. Der må kun citeres med kildeangivelse og kun linkes til visninger på måder, der fører hen til Teknologirådets hjemmeside. Yderligere rettigheder til materialet kan aftales ved henvendelse til redaktør Ida Leisner.

Udgiver

Teknologirådet
Antonigade 4
DK - 1106 København K
Tel. 33 32 05 03
rtt@tekno.dk

Abonnement

Gratis pr. email
Tilmelding på:
rtt@tekno.dk
Tidligere nyhedsbrev findes på:
www.tekno.dk/rtt.htm

ISSN: 1602-4311