

Økonomistisk snæversyn

”Økonomismen” hærger samfundet, ligesom marxismen gjorde det engang. Motorvejsdebatten er svær nok i forvejen. Men ny motorvejsrapport tager kvælergreb på naturen.

Af Martin Ishøy

Indledning

Alt har sin pris, siger man. Alligevel er det rystende, hvor dominerende den økonomiske tilgang til snart sagt alt muligt er blevet. Intet over og intet ved siden af økonomien. Men nu er det på tide at sige fra overfor den vulgære økonomiske ”isme” eller ideologi, som tydeligvis slet ikke kender sine begrænsninger.

Et grænseoverskridende udtryk for den ”økonomistiske” tilgang, som ikke anerkender sine begrænsninger, finder man i en rapport (”Motorways versus Nature”) om motorvejsføringen gennem eller rundt om os i Silkeborg. Rapporten på 230 sider, som kan ses på Institut for Miljøvurderings (IMV) hjemmeside, er et samarbejde mellem IMV og en afdeling for miljøøkonomi ved Den Kongelige Veterinære Landbohøjskole (KVL).

Rapporten er kritisabel af flere årsager. Undersøgelsen er dels udtryk for en videnskabelig imperialisme, som med rette bør kaldes ”økonomisme”, fordi den breder sig til områder, hvor den ikke hører hjemme. Den fordrejer værdier, og den er et ødelæggende indspil i den politiske debat. Undersøgelsen er et brutalt bidrag til at undergrave anerkendelsen, respekten og omsorgen for naturen, dvs. det, som naturen er i sig selv, og for den umiddelbare oplevelse af den.

Rapporten blev journalistisk omtalt her i avisen d. 14. december. Allerede i den forbindelse gjorde Leif Thomsen, Danmarks Naturfredningsforenings lokalkomité for Silkeborg og Them, opmærksom på de helt arbitrære konklusioner, rapporten drager af de indhentede tal. To dage efter kaldte et læserbrev undersøgelsen pinlig. Et andet tog afsæt i undersøgelsen til at kalde Resendallinjen et helt urimeligt alternativ. Rent bortset fra den statistiske talmagi, som undersøgelsen måtte rumme, forekommer den også tæt på irrelevant alene af den grund, at den ikke tager stilling til Kombilinjen. I betragtning af udeladelsen af Kombilinjen turde det være oplagt at resultatet af sammenligningen mellem Resendallinjen og Ringvejslinjen har meget lidt at gøre med, hvor Hr. og Fru. Silkeborgenser reelt ønsker motorvejen anbragt. Man begrundes udeladelsen af Kombilinjen med, at der endnu ikke foreligger en miljøvurdering af den. Hvorfor man ikke blot har ventet, er et godt spørgsmål.

Som den økonomiske og samfundsfaglige lægmand jeg er, ser jeg mig ikke i stand til at pege kritiske fingre af undersøgelsens faglige indhold eller gennemførelse. Og det kunne i øvrigt aldrig falde mig ind at protestere overfor videnskabelig nytænkning generelt. Hvad angår de præmisser, som undersøgelsen sætter, og den betydning den kan have i offentligheden og politikken, føler jeg mig imidlertid som Ph.d. i miljøetik og uddannet i filosofisk-teologisk tænkning stærkt tilskyndet til så højt som muligt at advare mod rapportens mulige virkninger. Hvad jeg gør, er at stikke spaden et stik dybere end rapportens ”velfærdsøkonomiske” arbejde, og anholde projektets forudsætninger og virkninger overhovedet.

Velfærdsøkonomi

Undersøgelsen og dermed rapporten er velfærdsøkonomisk. Det vil sige, at den anlægger et bestemt betragtningsmåde eller skopus (rapporten er på engelsk og bruger ordet ”scope”). Den centrale antagelse er, at det enkelte individ bedst ved, hvad der er godt for det selv, og at det enkelte individ vil søge den størst mulige nytte for sig selv. Desuden antages det, at der eksisterer perfekte markeder, der indebærer den bedst mulige fordeling af de til rådighed værende goder eller resurser. Hvad noget er værd, kommer til udtryk gennem individets præference for det, og præferencer kan måles mod hinanden, fordi de kan udtrykkes i penge.

Dette er af mange årsager selvfølgelig kontrafaktiske antagelser. Sådan noget findes ikke i virkeligheden, men er ideologiske idealer. Blandt andet passer natur og miljø rigtig dårligt ind i modellen. Derfor forsøger velfærdsøkonomer at beskrive natur og miljø, så det kommer til at passe ind i modellen. Formålet er at indpasse natur og miljø i cost-benefit analyser. På den måde mener velfærdsøkonomerne, at de gør det muligt at inddrage natur og miljø i den politiske proces. Det er, hvad der ligger bag udtrykket ”mest miljø for pengene”.

Men ordene bedrager. Allerede betegnelsen ”velfærdsøkonomi” er tæt på falsk varebetegnelse. Det er slet ikke givet, at velfærd uden videre kan gøre op på velfærdsøkonomiens måder. Velfærd er noget vi går ind for og gerne vil have. Med betegnelsen ”velfærdsøkonomi” forledes vi til den fejlslutning, at denne tilgang er måden at beskrive velfærd på. Men at velfærd skulle være det samme som præferencetilfredsstillelse er et yderst reduktionistisk synspunkt, som skriger på at blive modsagt.

Og hvad er det for nogle mennesker velfærdsøkonomien forestiller sig? Ja, det er altså nogle, som ønsker at få tilfredsstillet sine præferencer, altså få, hvad de foretrækker. Mon ikke enhver kan se, at det er en yderst mangelfuld beskrivelse af mennesker? Men at det er metodens menneskesyn siges klart flere gange. I spørgeskemaet står der, at man skal svare spontant; der er ingen svar som er mere korrekte end andre. Inde i rapporten understreges det, at det bevidst ikke er meningen, at folk skal oplyses om fakta eller forberede sig på at svare. Vi lever i et

videnssamfund med dybe rødder i oplysningstiden. Men denne velfærdsøkonomiske tilgang svarer bedre til en fordummelsestid end til virkelige mennesker i dagens Danmark.

Hvor virkelighedsfjern og misvisende denne velfærdsøkonomi er selv på egen banehalvdel, giver sig eksempelvis af fænomenet støj (måske fra en motorvej), som rapporten nævner som noget velfærdsøkonomien kan undersøge. Den velfærdsøkonomisk interviewede kunne tænkes at blive spurgt, hvor meget hun principielt ville betale for at undgå en bestemt støj. Hermed ville velfærdsøkonomien opnå et mål. Men dels ville dette mål selvfølgelig være fuldstændigt fiktivt, og dels ville det jo faktisk overhovedet ikke vise, hvor stor gene den pågældende støj ville påføre vedkommende. Kun hvor meget hun ville betale for at undgå den. Man må håbe, at andre former for miljøøkonomi har bedre måder at vurdere betydningen af støj på.

Endnu mere absurd end i tilfældet støj bliver det selvfølgelig, hvis det er naturens værdier, som forsøges målt. Det som undersøgelsen ser på, er ændringer i kvaliteten og kvantiteten af de naturgoder eller ”naturtilfredsstillelser” (”natural amenities”), som bliver påvirket af motorvejsanlægget. Folk spørges dels om de foretrækker Resendallinjen eller ringvejslinjen. Dels spørges de, hvor stor en skattestigning de (fiktivt) ville være villig til at betale, hvis deres valg blev virkelighed. På den måde identificeres et kronebeløb, som antages at afspejle naturens forskellige værdier, som derpå udregnes på kryds og tværs.

Men denne tilgange er oplagt fuldstændig fortænkt. Et menneske som bekymrer sig for naturen og ikke blot for sin egen rekreation, vil naturligvis prioritere ådalen og tilsluttede områder. Næsten alle mennesker vil naturligvis svare udfra, hvor de helst vil have motorvejen anlagt, og derfor er forbindelsen mellem betalingsvilligheden og naturen yderst fortænkt. Et sted beklager forfatterne, at silkeborgenserne ikke forsimples problemstillingen tilstrækkeligt; ”... , it turns out that people in Silkeborg are not cognitively able to handle the hypothetical scenario of not being directly affected by a new motorway”. Hvis teorien og virkeligheden ikke passer til hinanden, mener forfatterne altså, at det er virkeligheden, der er forkert! Vi ved for meget, og vi har svært ved at abstrahere tilstrækkeligt til fuldstændig at miste jordforbindelsen. Stakkels forfattere...

Naturværdier

Undersøgelsen er som nævnt et forsøg på at udvide den velfærdsøkonomiske videnskabs skopus eller synsvinkel. Problemerne melder sig, fordi synsvinklen udvides til at omfatte naturen i henseender, hvor det der står på spil, ikke er noget vi bruger eller drager nytte af i almindelig forstand. Selvfølgelig har naturen en nytteværdi (f. eks. til afgrøder), og selvfølgelig kan den gøres til genstand for økonomiske vurderinger. Men naturen er mere og andet.

Det dybt problematiske viser sig, hvis man træder et skridt tilbage fra selve motorvejsdiskussionen, og fokuserer på den natur, som rapporten lægger en økonomisk vinkel på, og så spørger; hvad er naturen? Det spørgsmål findes der mange gode svar på. Naturen er nemlig noget af det, der har plads til allerflest definitioner. Vil man læse om det, kan man starte med *"Naturens Værdi. Vinkler på danskernes naturforhold"*, red. Peder Agger o.a. 2003, hvor blandt meget andet interessant Dr. phil. Hans Fink har en artikel om naturbegrebets mangfoldighed.

En videnskabelig definition vil altid være medbestemt af den videnskabelige arbejdsform. Det gælder også økonomiske undersøgelser. Der er imidlertid også adskillige naturdefinitioner, som ikke er videnskabelige, men som er præcis lige så ægte og "gode". For ikke at sige naturgroede. Et forhold som er helt afgørende i den forbindelse, (fordi det både ligger i den sproglige betydning af ordet "natur" og i den fascination, som mennesker altid har næret for naturen), er naturens uafhængighed eller autonomi. Naturen var der før os, og den er noget i sig selv. Der er noget definitivt i naturen og dens eget liv – også i den natur, som vi selv er.

I forhold til rapporten er det desuden afgørende, at naturen er eller bærer det, der ikke er genstand for brug, det ubrugbare. Ganske vist bruger vi som sagt naturen på mange måder, men naturen bærer også det ubrugbare. En afgørende del af vores viden om og værdsættelse af naturen forudsætter, at naturen har en værdi, som er uafhængig af vores værdsættelse og uden for vores forbrugs rækkevidde.

Rapporten har et kapitel, "Values of Nature", hvor man forsøger at definere værdier. Langt størstedelen af kapitlet går med værdier, der kan drives økonomi på. Imidlertid er forfatterne nød til at pege på, at der findes værdier, som kun dårligt kan betragtes økonomisk (værdier som mennesker subjektivt anerkender, selvom det er værdier, som noget har, uden at det er værdifuldt for menneskene). Naturen har desuden egne objektive værdier helt uafhængigt af mennesker. Sidstnævnte kan slet ikke indgå i en velfærdsøkonomisk overvejelse.

Imidlertid er rapportens beskæftigelse med de værdier, som kun dårligt eller slet ikke kan behandles velfærdsøkonomisk yderst stedmoderlig. Ja, på side 19 begår man en fejl; hvis det er med åbne øjne hedder det at snyde på vægten. Rapporten medgiver som nævnt, at naturens egne objektive "indre" værdier, ikke kan begribes økonomisk. Der fortsættes; "Imidlertid betyder det ikke, at sådanne værdier nødvendigvis er absolutte eller hellige: [har nogen hævdet det?] (subjektive) egenverdier [Intrinsic (subjective) values] kan godt betragtes som relative og tilmed som genstande for prioritering". Dette ligner i sandhed snyd på vægten, for hvis værdierne er (blevet) subjektive, er der jo ikke længere objektive, og så tales der om noget andet end naturens egne objektive af mennesker uafhængige værdier. Denne begrebslige glidning fortjener at kaldes imperialistisk!

Rapportens forfattere skriver altså, at de godt er klar over, at der findes værdier, som ikke kan gøres til genstand for økonomiske overvejelser. Heroverfor understreger de kraftigt, at rapporten netop er en økonomisk tilgang. Hvis naturens

ikke-økonomiserbare værdier imidlertid var blevet anerkendt for hvad de er, ville det have vist sig, at rapporten bygger på virkelighedsfordrejende forudsætninger. Og hvis man holder fast i rapportens resultat ud fra en anerkendelse af, at verden og naturen er noget i sig selv forud for og uafhængigt af den økonomisk-videnskabelige tilgang, er det indlysende, at rapporten netop gør det, som naturens autonomi og ubrugbarhed (dens egenverdi) indebærer, at man ikke KAN gøre; nemlig prissætte det uprissættelige.

Derfor er rapportens oversættelse af naturens ikke-brugs værdier til økonomisk prissættelse simpelthen slet ikke udtryk for folks forhold til naturens ikke-brugsværdier. Hvad det er udtryk for, er en økonomigørelse af folks forhold til naturens ikke-brugs værdier. Det katastrofale er den snigende identifikation hos folk og politikere (og visse økonomer) af folks naturforhold med folks økonomiske naturforhold. Denne identifikation er en ideologisk gift, som ikke er spor mindre dræbende end marxismens.

Politik

Hvad det politiske angår, fremsætter de seks forfattere allerede i forordet og i resumeet et ønske om, at undersøgelsen må blive inddraget i den politiske proces i forbindelse med fastlæggelsen af motorvejens linjeføring. Sammesteds understreges det, at undersøgelsens hovedformål er at udvide horisonten for velfærdsøkonomiske undersøgelser af motorvejsprojekter i Danmark. På grund af undersøgelsens særlige tilgang er denne kombination katastrofal.

Jeg har kaldt undersøgelsens ”økonomistiske” tilgang imperialistisk. Det lyder måske dramatisk, men det er ret præcist. Der er en videnskab, økonomien. Den betragter verden som et marked. Imidlertid er det tit og ofte umuligt umiddelbart at beskrive naturens goder ved hjælp af markedets logik. Men det har den velfærdsøkonomiske tilgang svært ved at acceptere, og ser heri et behov for økonomisk vurdering eller beskrivelse af den umiddelbart økonomisk ubeskrivelige natur, så økonomerne kan vejlede politikerne (næsten sådan formuleres det i rapportens indledning).

Men hvorfor? Svaret ligger lige for: Fordi den velfærdsøkonomiske videnskab ønsker at kunne beskrive hele verden. Derfor er ”videnskabelig imperialisme” en rammende betegnelse. Når forfatterne øjensynligt mener, at der ikke kan eller bør findes politiske beslutninger, som ikke grundlæggende bygger på økonomiske argumenter, er det ikke for meget at kalde deres ”bidrag” ødelæggende for politikken.

Der er således en snæver sammenhæng mellem det ”imperialistiske” og rapportens ødelæggende virkning på debatten og politikken. ”Videnskabelig imperialistisk” er rapporten, idet den sigter på en økonomi-gørelse også af de dele af vort forhold til naturen, som ikke kan gøres op økonomisk. Og ved at økonomi-gøre

nye sider af menneskets forhold til naturen er den med til at legitimere den økonomiske tilgangs forrang som parameter for politiske beslutninger om natur og miljø.

På den måde fritager eller fratager rapporten politikerne for deres ansvar for at træffe politiske beslutninger om natur og miljø. Det er svært som politiker at modsætte sig øjensynlig videnskabelig argumentation, og selvfølgelig skal politikere tage videnskab alvorligt. Men evnen til at træffe politiske beslutninger er ikke evnen til at trille frem ad skinner lagt af videnskabelige anvisninger eller opinionsundersøgelser. Derimod skal politiske beslutninger bero på en politisk dømmekraft, som er i stand til at holde uforenelige hensyn sammen og træffe beslutninger, som beror på en helhedsforståelse af det gode liv; det være sig værdi-konservativt, socialistisk eller noget helt tredje.

Den virkning, som undersøgelser som denne kan have i debatten og den politiske beslutningstagning, kan vise sig på ingen måde at være mindre skadelig, end den doktrinære neomarxisme var det på visse uddannelsesinstitutioner i 70'erne. Og den ryster vi på hovedet af i dag. Marx var økonom, og marxismen forsøgte at give videnskabelige svar på politiske spørgsmål. Marx og nulevende forvaltere af hans arv ignorerer i meget høj grad eksistensen af ikke-humaniserbar, herunder ikke-økonomiserbar natur. Med et citat af teologen og filosofen K.E. Løgstrup (1982); "Forbavsende er det, at der er marxister, der ikke vil være ved, at der er aktuelle og presserende problemer, der ikke kan rummes indenfor Marx' filosofi". Jeg tror man kan erstatte "marxister" med "visse økonomer" og "Marx' filosofi" med velfærdsøkonomisk videnskab.

Afslutning

Budskabet i ovenstående har været, at rapporten "Motorways versus Nature" er et stykke "økonomisme" eller "økonomi-imperialisme". Den er et bidrag til det ideologiske filter, som lægger sig på vores øjne og omkoder virkeligheden til grundlæggende en økonomisk kendsgerning. Jeg håber at have givet politikere og alle andre grund til ikke at se rapportens resultater som relevante argumenter for, hvor motorvejen skal ligge. Derimod har jeg ikke forsøgt at "bevise", hvad der er den rigtige linjeføring.

Undersøgelsen hænger fast i det paradoks, at den umuligt kan tage hensyn til naturens egne værdier. Imidlertid viser netop naturens egne værdier, at denne form for økonomisk undersøgelse er langt, langt ude på et ideologisk sidespor som kun kan ende blindt.

Det skal fastholdes, at naturen har en integritet, autonomi, ukrænkelighed, som ikke kan og ikke bør bortforklares. Det er ganske enkelt forkert og uetisk, at naturens ret bliver tilsidesat, hver eneste gang vi mener at have et vigtigt behov, der skal opfyldes. Man kommer ikke uden om, at naturen ikke har anden stemme i

demokratiet, end den vi giver den. Den kan ikke hævde sin egen ret. Hvis vi altid hævder vores ret, får naturen aldrig sin.

Spørgsmålet er ikke, hvad der er vigtigst; et menneskeliv eller en frøs liv. Bortset fra, at der vist ikke findes nogen fornuftig måde at foretage sådan en sammenligning på, er det slet ikke det væsentlige spørgsmål. Det væsentlige spørgsmål er, om der er forhold i naturen, eksempelvis i sådan et økosystem, som Gudenådalen er, som i sig rummer noget, som vi mennesker ingen legitim ret har til at tilintetgøre. Her skal ikke bruges ord som, at naturen har liv, som er "helligt", men nok ord som "ukrænkeligt". Det er almindeligt og rigtigt at sige, at menneskelivet er "ukrænkeligt". Jeg vil fastholde, at naturen også har liv, som er "ukrænkeligt".

Jeg vil gerne opfordre til at indse nødvendigheden af, at vi mennesker yder et offer og lader være med altid at vælge den løsning, som er mest behagelig (eller billigst) for os selv på naturens bekostning. Dette er en nødvendighed, hvis vi ønsker i realiteten at anerkende, at naturen har værdier, som er dens egne og ikke vores. Eller anderledes udtrykt; hvis vi anerkender at der findes ukrænkelighed i naturen. Prøv at overveje, om vi, hvis vi nægter at anerkende naturens ret, ikke meget hurtigt kommer til at mangle argumenter mod nedbrydelsen af den natur, som vi selv er. Og så er motorvejen for alvor åbnet for menneskehedens afskaffelse til fordel for robotter og effektiv ny teknologi.

Martin Ishøy er sognepræst i Balle og Ph.d. i miljøetik fra Aarhus Universitet