

Sammenhængskraft?

I dag bliver 'sammenhængskraft' – som så mange andre ord, der stammer fra naturvidenskaben – brugt i samfundsdebatten uden nogen egentlig definition og dermed reel betydning. Det er ærgerligt for vores forståelse og vildledende i en grad, der ikke er et demokrati værdigt. Når vi frit benytter sammenhængskraft uden for fysik- og kemilokalerne, ved vi faktisk ikke, om vi taler sammen. Vi tror det bare.

Oprindeligt beskriver sammenhængskraft den kraft, som holder et stofs molekyler sammen – også kaldet kohæsion – eller som får to stoffer i indbyrdes kontakt til at hænge ved hinanden – adhæsion. I dag har sammenhængskraft fundet vej til politik, sociologi og statskundskab, hvor det benyttes til at beskrive en fællesskabsfølelse i samfundet.

Smart ord at have til rådighed

Brugen af begrebet sammenhængskraft uden for naturvidenskaben blev først introduceret som en positiv beskrivelse af den tolerance, der får Danmark som land til at hænge sammen på trods af en voldsom globalisering, der trækker os fra hinanden.

Men hurtigt blev argumenterne vendt og drejet over på integration, som, måtte man forstå, kunne underminere sammenhængskraften. Dårlig integration forårsager en social eller kulturel forøgelse af afstanden mellem befolkningsgrupper. Det samme gør sig gældende for ulighed i samfundet.

Sammenhængskraft blev altså ensbetydende med den kraft, der holder et samfund eller en gruppe sammen. Jo mere sammenhængskraft, desto bedre. Hermed fik ordet så positiv en klang, at det nu nærmest er umuligt

at indtage en position, hvor man taler om at forhindre sammenhængskraften.

Man bliver taget som gidsel af et upræcist sprogbrug, og man har tabt diskussionen på forhånd, hvis man stiller spørgsmål. Og det er jo smart at have sådan et ord til rådighed, hvis man vil opnå et eller andet.

I ordets oprindelige betydning har sammenhængskraft altid været relevant i Vejdirektoratet og en lang række førende ingeniørvirksomheder. Det bruges nemlig i forbindelse med beskrivelser af polymermodificeret bitumen¹ og af hærkning af beton.²

Med introduktionen af sammenhængskraft i samfundsdebatten som det perfekte middel til afsporingen af samtalen og affærdigelsen af modstand, har det derfor været nærliggende også at bruge ordet til at få diverse motorvejsprojekter igennem.

Hvis man eksempelvis er træt af Jyder Mod Overflødige Motorveje, Rådet for Bæredygtig Trafik eller Danmarks ældste miljøorganisation, NOAH, er det jo rart at have et ord, der kan slå enhver tvivl tilbage.

Specielt hvis man er en lobbyorganisation bestående af kommuner, regioner og Dansk Industri, som har udnævnt sig selv til at være Kattegatkomitéen, og som bare vil have vækst på vækst og gerne mere af det, uden dog at være helt sikker på, hvad det er, der skal vokse, ud over trafiktal.

Som nævnt kan man jo ikke rigtigt tillade sig at være imod sammenhængskraft, så når man står der med sin modstand mod en gigantisk bro tværs over Kattegat,

¹ <http://php73.vejtid.dk/htdocs/Artikler/1993/04/6859.pdf>

² http://www.jarjo.dk/marken/pdf_mappe/vej-trafikteknisk-ordbog_050301_sfi.pdf

lyder det bare ikke særlig godt, at man, fordi man ikke vil have mere støj, fart og ødelæggelse af naturen, også er imod sammenhængskraften i samfundet.

Broer binder jo Danmark sammen, så hvorfor ikke bruge sammenhængskraft, når der skal argumenteres for at minimere afstand og tid?

Sammenhængskraft mellem by og by

Vejdirektoratet er Kattegatkomiteens tro partner. Vejdirektoratet, der er en styrelse under Transportministeriet, påstår, at det leverer løsninger, der balancerer mobilitet, miljø og trafikssikkerhed, og at kvaliteten er på plads, uanset om de arbejder med biodiversitet eller klimavenlig asfalt.

I Vejdirektoratet kan man sågar flytte et helt økosystem og bygge et alternativt naturområde – »erstatningsnatur« – hvis noget skulle gå til i farten. Argumenter er der nok af, hvis man vil have vækst for vækstens skyld. Og det vil den store samling af primært mænd i Kattegatkomiteen.

I Byplanhåndbogen fra 2009³ omtales sammenhængskraft mellem land og by i en ny betydning. Det handler om at udvikle landdistrikter og fiskeriområder, så de bidrager til en stærk sammenhængskraft mellem land og by. Det handler om handel mellem by og land, som skal skabe en fællesskabsfølelse i samfundet.

Den idé har Kattegatkomiteen taget til sig og udviklet, for hvorfor ikke også lade den nye forståelse gælde sammenhængskraften mellem by og by?

På den måde er sammenhængskraften pludselig blevet et centralt argument for at bygge en bro over Kattegat til langt over 100 milliarder kroner. Til dem, der mener, at Aarhus og København har fordele nok og faktisk hænger fint sammen, er det meget let at parkere deres

argumenter ved at smide sammenhængskraftskortet ind i debatten.

Det kan da godt være, at Samsø bliver omdannet til forstad til Aarhus og overtager Nyborgs position som landets bedste pendlerkommune, eller at en ellers smuk og fredfyldt Oddereggen indhylles i trafikstøj; men det giver jo sammenhængskraft.

Sig mig, er du imod sammenhængskraft? Man vil jo kunne ræse til København og se en landskamp og finde vej tilbage til Aarhus samme aften.

Danmark hænger fint sammen

Der kan ikke være nogen tvivl om, at den nye dimension i betydningen af sammenhængskraft leverer tom snak. Fra at blive brugt ganske sobert i globaliseringsdebatten til at blive et redskab for fremmedfjendske politikere i deres forsøg på at komme alt det ukendte til livs, er der nu skabt yderligere forvirring om, hvad det er for en sammenhængskraft der tales om.

Derfor må geografen lige sætte hælene i. En bro over Kattegat kan ikke skabe sammenhængskraft. Metropolerne hænger allerede sammen, og fællesskabsfølelsen mellem dem er udmærket, som den er. Hvordan kan rejsetid skabe en fællesskabsfølelse mellem to metropoler? Det er i mine øjne noget vås at påstå, at vi bliver mere sammentømrede af fart.

Det minder lidt om at sige, at Danmark ville falde fra hinanden, hvis hastigheden på motorvejen blev nedsat til 110 km/t. Man kan jo bare se mod USA og den absurde splittelse, som landet oplever. I USA er hastighedsbegrænsningen 105 km/t på motorvejen. Man kan næsten ikke forestille sig, hvad der kommer til at ske i Holland, efter de har sat hastigheden ned til 100 km/t. Dét land er da på vej imod den totale opløsning?

³ <https://www.byplanlab.dk/sites/default/files/Byplanhaand18032010.pdf>

Problemet med brugen af sammenhængskraft som argument er, at ordet er så positivt ladet, at folk automatisk tænker, at det skal vi da bare have mere af, uagtet om samfundet allerede hænger sammen.

Det eneste, man kan bruge en bro over Kattegat til, er den teoretiske idé om vækst. Den er baseret på en økonomi, der ikke vægter naturen, men som i stedet antager, at vi mister 109 kroner for hver time, vi sidder i kø, selv i fritiden.⁴ Tænk, hvis dette også gjorde sig gældende i Tivoli.

Problemet er, at vi ikke aner, hvad det er, vi får mere af, hvis vi bygger en bro til over 100 milliarder kroner. Men mon ikke det er noget, vi har nok af i forvejen.

juli 22 | hh

⁴ <https://www.trm.dk/media/ycybjfyq/manual-for-samfundsoekonomisk-analyse-paa-transportomraadet-netversionpdf.pdf>