

Bilisme – den manglende diskussion

Indledning	2
Det store spørgsmål.....	3
Nødråb fra en cyklist.....	4
Absurditet 1.....	5
Konsekvenser.....	5
Tal	7
Ressourceknaphed.....	8
Absurditet 2 - artikel om helbred	9
Den lille afhængighed	10
Trafikpolitik	11
Mentalitet - Hvorfor er bilister så hellige?.....	12
Retorik & Reklame	13
Bilens og bilistens personlighed	14
Litteratur.....	15
Absurditet 3 - artikel om bagvendt mentalitet	16
Årsager til afhængigheden	19
Absurditet 4 - artikel om cykling	20
Absurditet 5 - artikel om ældre bilister	21
Hvordan forbedres tingenes tilstand?.....	23
Artikel om sund fornuft.....	29
Artikel om bilreducerende tiltag	32
Hvordan forbedres II.....	33
Ode til min Sykkel	36
Bibliografi	37

Indledning

Det er hårdt at være blød trafikant i dagens Danmark og i en stor del af resten af verden. Bilister har tilsyneladende meget lidt øje for hvor store vanskeligheder, de skaber for deres medmennesker, selvom statistikken tydeligt fortæller, hvor ofte det går galt. Basalt er der en egoistisk overvejelse bag privatbilismen, for vi ved, at vi forurener luften og ødelægger miljøet i samme øjeblik vi starter bilen. Alligevel er samfundet i stadig højere grad blevet indrettet, så bilen bliver transportmidlet, der virker bedst i mange sammenhænge. For eksempel er centralisering af offentlige forvaltninger, sygehuse, store supermarkeder alt sammen baseret på mange biler og arrangeret med store parkeringspladser.

Det der sker med offentlig transport i landområder, hvor den er blevet mere sparsom, er en afvejning hvor for eksempel regionen eller kommunen skal spare. Nogle busser kører halvt eller helt tomme, og så er det naturligvis let at spare dem væk. Det betyder, at næste gang borgeren i det lille landsbysamfund har brug for en bus, så er der to at vælge imellem - en om morgenen og en om eftermiddagen - og han skulle have været til foreningsmøde og aftensmad i nabobyen, men må så i stedet tage bilen. Kommunen sparer lidt, og borgeren betaler selv sin transport. Men det er en kortvarig glæde, for når busserne forsvinder - når bilisten selv vælger at køre - så lander borgeren stadig hyppigere i bilkøer, vedligeholdelse af vejnettet bliver en stigende udgift for stat og kommune, udgifterne til sundhed hvadenten det er lårbensbruddet eller luftvejssygdomme er heller ikke at spøge med - og hvem ved hvad den hensynsløse omgang med råstoffer og de frie ressourcer kan betyde i længden? Generelt får man indtrykket af, at hverken kommune eller bilist tænker længere end til den letteste transport, selvom hele samfundstrukturen påvirkes. Et græsseligt eksempel er den nylige indvielse (juni 2012) af et parkeringshus med 283 pladser ved Svendborg Sygehus, der blev ledsaget af en fejring, som var det et fremskridt, skønt det vel om noget var et seriøst tilbageskridt og en indrømmelse af, at den offentlige transport ikke fungerer.

Vi taler meget om udkantsområder - undtagen i Svendborg, hvor man taler om vandkantsområder. Men udkantsområder er først og fremmest en mental tilstand ihærdigt hjulpet på vej af politikere og medier. Tilstanden kan afhjælpes, hvis man bruger den lokale offentlige transport, den lokale købmand, det lokale forsamlingshus og hvor det er muligt: Den lokale skole. Man taler om, at det frie skolevalg giver muligheden for fravalg af ansvar, men det gælder jo på alle områder. Vi kan selv vælge: Vil vi støtte det lokale, eller vil vi støtte bilkøerne, de større skoler, de store butikker?

Og det er rigtigt, at den lokale it-forretning ikke kan konkurrere med internetfirmaerne, den lokale tøjbutiks udvalg er mindre interessant end det i Magasin, og bytning er ofte lidt mere besværligt. Forretningsindehaveren - der står alene i butikken - tilbyder en tilgodeseddel, men vil helst ikke give pengene tilbage. Det er ikke hverken let eller billigt at handle i provinsen.

Man kan klage over IKEA, der har bygget så stort i Odense, at der skal kunder til fra hele landet for at holde det kørende. Men det jo kunden/os der reagerer på IKEAs tilbud. Det er os der starter bilen

for at køre langt efter ting, vi kunne have fået lokalt, hvis vi ellers havde støttet den lokale møbelforretning i tide.

Vi har i mange år været vant til at have et stort og billigt udvalg, hvis vi startede bilen og kørte de 30 kilometer til butikken. På et tidspunkt vil det ikke længere være en valgmulighed, men den eneste mulighed - at vi kører langt, hvis vi vil se det fysiske udvalg. Eller flytter. Hvis vi kan sælge huset.

Trafikkens mange dødsopfre har mærkeligt nok heller ikke betydet, at vi er blevet mindre begejstrede for den daglige bilisme. Basalt i den problematik der forventes at forværres de kommende år, hvor vi skal til at kæmpe om olien og spare på ressourcerne, står privatbilistens enøjede fokusering på egen magelighed. Det er den der skal gentænkes, hvis vi skal have chancen for at overlevere en relativ intakt verden til vores børn.

Det store spørgsmål

Hvorfor starter et normalbegavet menneske der har sin fulde førlighed bilen for at køre de tre kilometer hen til bageren efter brød?

For godt 10 år siden lavede Dansk Cyklist Forbund en undersøgelse, der viste, at en tredjedel af alle bilture var af mindre end tre kilometers længde og mere end halvdelen af alle bilture var på under fem kilometer. Det er her, det er smuttet for os. I stedet for kun at bruge bilen, når det var nødvendigt, er vi vokset sammen med den og bruger den til al transport uden skelen til hverken eget eller andres helbred.

Vi kender efterhånden alle argumenterne mod privatbilisme* men kører stadig rundt i bil selvom det koster oceaner af spildtid for os og ubehag for vores medmennesker.

* Med bilisme menes der her som hovedregel privatbilisme. Der er fragt, der ikke kan foregå over for eksempel vand, og mureren kan ikke have en cementblander bag på cyklen. Det betyder ikke, at fragt af varer ikke kan gentænkes for eksempel hvad angår fordelingen af varetransport på vand, land og bane, og der findes så vidt vides lige nu kun en håndværker - en odenseansk elektriker - der præsterer at cykle rundt med værktøjskassen. Men som nævnt er emnet her alene privatbilisme.

Når man står ved en befærdet vej i Odense, Stenløsevej for eksempel, eller i en anden større by - i myldretiden, der med tidens mulighed for fleksarbejde er fra kl. 07.00 mandag til 16.00 fredag - så kan man se i hundredvis af biler med een person i hver. Det er svært at forestille sig, at det på nogen måde kan være en fordel for samfundet, at alle starter hver deres egen forurening, deres eget to kvadratmeter store krav på asfalten. Har vi virkelig brug for al den biltrafik? Det forbløffende er, at folk i den grad har været enige om at svigte den offentlige transport med de katastrofale følger, at alle spilder deres tid i bilkøer, mens de ødelægger miljø og trafik for sig selv og hinanden.

I samme forbindelse trænger et andet spørgsmål sig på: Hvorfor er mennesket så hurtig til at gøre sig afhængig af bilen? Et køretøj der beviseligt ødelægger mere, end det gavner - især nu under krisen, hvor vi langsomt er ved at fatte, at vækst, stadig produktion og glad kapitalisme måske har udtjent sin værnepligt - at vi nu har brug for et samfund der tilgodeser flere på måske et - for os i den vestlige verden i hvert fald - lavere niveau. Dels fordi ressourcemængden er for nedadgående,

og dels fordi verden er blevet så lille, at hvis du kører rundt i en forurenende bil på din ferie i Algeriet, så får dit barn, der er på lejrskole i Østrig vejtrækningsproblemer som følge af den globale forurening. Globaliseringen ramte forureningen før den ramte medierne, pengeoverførslerne, varerne og migrationen.

Privatbilismen er mere end noget andet den moderne kapitalismes symbol og det mest manifesterede udtryk for fravær af fattigdom. Eller, det vil sige, det var den for 50 år siden i de glade tressere. Her kunne den virkelig bidrage til økonomisere kræfterne efter en hård dag på arbejde, og så var der jo dengang status i at blive fragtet fremfor at fragte sig selv. Dermed var bilen også en ydre indikator af rigdom. Der var nogen, der havde råd til at lade sig bære rundt, ikke noget med hårdt, fysisk arbejde her.

Det var dengang, der kun var få biler på vejene. Det er ikke længere tilfældet. Tværtimod har stort set alle bil i dag uanset indkomst. Og mange mennesker tilbringer en halv tilværelse på mindre end en kubikmeter med udsigt til rigtig mange lidelsesfæller - og er glade for det! Hellere tilbringe en halv dag i en bilkø end stå en halv time tidligere op og tage bussen eller cykle. Hvorfor mon det?

Den stadige begejstring for at gøre sig afhængig af bilen har kostet den kollektive trafik livet. Selv miljøforkæmpere kører af og til i bil. Samtidigt er arbejds- og fritidstempoet sat op, så behovet for bil gøres ligefrem proportionalt med de opgaver, man påtager sig (Hverdagens centrifuge, Johs. Andersen). Vores politikere som vel ideelt set skulle fungere som rollemodeller kører oftest i bil, skønt de i princippet kunne arbejde udmærket(?) fra en togtube.

Nødråb fra en cyklist

Bilerne er truslen, der truer dig på dit helbred. Forsøger de ikke at jorde dig eller trænge dig helt ud i rabatten, vil de uværgerligt forurene den luft, du skal til at indånde. Måske kender du det? Du er ude på en fin cykeltur, og lige før opstigningen ad en seriøs bakke, tager du en dyb indånding, og i det samme kører tre hørnere forbi, så det du får i lungerne ikke er frisk luft, men udstødningsgasser.

Så er der dem der forsøger at blænde dig om aftenen. Og det er ikke på grund af din lygteføring, for nogle bilister kan godt se dig på flere hundrede meters afstand og blænder ned, mens andre overhovedet ikke opdager dig. Så er det godt, der er en hvid stribe i vejsiden, så der er noget at styre efter, når man er nødt til at kigge nedad.

Og så er der alle dem, der parkerer på cykelsti og fortov, dem der hænger ud over højttænderne, så du må slå en bue ud foran de bagvedkørende.

I foråret 2012 blev jagten på kriminelle cyklister(!) intensiveret. I Odense stillede politiet sig på strategiske steder, hvor der sædvanligvis kommer mange cyklende - især studerende - og udskrev bøder i den helt store stil for forsyndelser såsom at cykle i gågaden - den nederste del af Kongensgade, hvor der er få gående og meget plads. Mange cyklister var ikke opmærksomme på, at man ikke måtte cykle der. Det ved de så nu. Så der blev store bøder til fattige studerende og børn. Hvad mon det gør for cykelkulturen?

Under alle omstændigheder virker det som en slags symptombehandling, når politiet går efter cyklister i stedet for de rigtigt mange bilister, der ødelægger trafikken for de bløde trafikanter. Medierne løber i perioder over med artikler og læserbreve om cykelterrorister, altså cyklister der opfører sig asocialt, men det er en ensidig måde at se tingene på, efter at vi i mange år har måttet trækkes med bilister med en trafikmæssig uheldig opførsel:

For eksempel

Dem der overhaler med høj hastighed og halvanden centimeters afstand til nærmeste (bløde) trafikant.

Dem der vælter ud af rundkørslen foran cyklisten, der skal videre rundt.

Dem der overhaler i fodgængerfeltet, selvom de har set hende med barnevognen på vej ud i feltet.

Dem der dytter aggressivt, fordi de ikke kan passere den elektriske kørestol i sivegaden.

Cyklisten er en truet art, og presset på bløde trafikanter er stadig stigende. Pres skaber aggressivitet (danske cyklister er så aggressive som franske bilister jfr. artikel i Jyllands-Posten 6/2-2009), og man skal være modig eller stærkt troende for at turde sende sine børn ud i dagens trafik. Hvad de fleste overser er, at den aggressive cyklist først og fremmest er et bilismefunderet produkt.

Det er trist, at der blandt andet via heftig ressourcetilskrivning til u hensigtsmæssig asfaltering er politisk applaus til stigende biltrafik og middelmådig trafikadfærd. I stedet for fokusering på pressede cyklister, kunne man i stedet tage fat i ondets rod: Hensynsløse og inkompetente bilister. Her er virkelig noget at arbejde med.

Absurditet 1

Den tiltagende afhængighed af bilen er årsag til de mest absurde situationer, som for eksempel når 100 forældre om morgenen skaber trafikchaos og tæt forurening ved skolen, hvor deres ønskebørn skal tilbringe en ganske stor del af barndommen. Mange forældre kører deres børn, fordi de er bekymrede over den tætte trafik forårsaget af andre forældre i bil!

Mon der stadig er nogen, der betragter transport af barnet som en særlig tjeneste, et udtryk for kærlighed og forkælelse, selvom det meget vel kan medføre overvægt, dårligt udviklet motorik og reduceret ansvarsfølelse overfor medtrafikanter?

På Øster Søgade i København er det anbefalet ikke at åbne vinduerne ud mod søerne, for så stiger CO₂-indholdet i luften til det seksdobbelte. Her ligger blandt andet Bordings Friskole med 500 elever. Et af de smukkeste steder i København, men husk iltmasken!

Konsekvenser

Fra Danmarks Statistik kan man få oplyst, hvor mange liv trafikken har på samvittigheden. Det er så mange at man med sikkerhed kan fastslå, at havde det været en sportsgren, så var den blevet forbudt. Eller nu vi er ved metaforerne, havde bilismen været et dyr, så havde vi kunnet kigge på

det i Zoo over en vandgrav og gennem nogle tremmer - og glædet os over, at det var spærret godt og vel inde.

Bjørn Lomborg skriver i sin bog Cool It, at det ville spare en million menneskeliv om året, hvis bilister satte farten ned til 10 kilometer i timen. Så ryger naturligvis pointen med bilisme, men det sætter tingene i perspektiv. Vil vi virkelig hellere udsætte vores medmennesker - måske vores nærmeste - for en ødelæggende trafik fremfor selv at prøve at undgå bilkørsel?

Desuden er der debatten om, hvorvidt mennesker påvirker klimaet. Det er en diskussion, der så vidt vides stadig ikke er ganske afgjort. Til gengæld er det ret klart, at forureningen er uetisk. Som Jesper Theilgaard skriver i Verdens vilde vejr, kan man fastslå, at da atmosfæren kun er 10 km i høj - altså en tynd hinde rundt om jordens 12.000 kilometers diameter, er det ikke helt utænkeligt, at menneskelig aktivitet kan påvirke denne. I den forbindelse er det interessant, at kuldioxidkoncentrationen lå stabilt på 280 ppm (for 1 million luftmolekyler er der 280 kuldioxidmolekyler), indtil industrialiseringen tog fart i 1800-tallet, mens den nu er på 387 ppm.

Det bemærkelsesværdige ved den situation vi har i dag er tiden, idet de tidligere temperatursvingninger fandt sted over tusinder af år, men efterhånden sker svingningerne inden for et tiår.

At vores politikere heller ikke tør tage debatten om uhensigtsmæssig trafik afsløres med jævne mellemrum. Efter valget september 2011 erklærer rød blok sig for en betalingsring om København, hvorefter blå blok - nu i klædelig men uvant opposition - erklærer, at de vil fjerne samme betalingsring, hvis/når de kommer til magten igen. Hvem er det lige, man beskytter? Betalingsringen blev desværre aflyst, regeringen lyttede til de kraftigste røster i stedet for at stole på den gode idé og det fremtidssikrede. Man kan så håbe på en snarlig GPS-løsning, men foreløbigt må de fortsat æde CO₂ i rå mængder på Øster Søgade.

Der er alle - ALLE - mulige beviser for, at bilkørsel er farlig, hvadenten man er inden i eller udenfor - airbags beskytter ikke mod følgesygdomme af partikulær forurening. Forældre ved, at de gør deres børn en rigtig bjørnetjeneste* ved at køre dem i skole. De ved oven i købet, at bilers udstødningsskiver kan forårsage astma og lungesygdomme, at gravide der bor tæt ved hovedveje får børn med lavere intelligenskvotient, at man ved at koble ungerne fast til bagsædet hæmmer deres motorik og øger deres afhængighed af bilen. Alligevel kører vi vores børn i skole.

(*Bjørnetjeneste i ordets gammeldags betydning ifølge historien om gartneren der var gode venner med sin bamse, til trods for at han var blevet advaret mod bjørnes lunefuldhed. En aften da gartneren ligger og sover, svirrer en flue om hovedet på ham, bjørnen basker efter fluen for at forhindre den i at vække gartneren, fluen svirrer videre, men så lander den på gartnerens næse, og nu har bamse en mulighed for at dræbe det irriterende møgdyr.

Ikke at forveksle med ordsproget: at slå to fluer med et smæk, selv om resultatet kan synes nogenlunde det samme).

Et andet aspekt kommer med Brundtlandrapporten, 1987:

„En bæredygtig udvikling er en udvikling, som opfylder de nuværende behov, uden at bringe fremtidige generationers muligheder for at opfylde deres behov i fare.”

Det er altså ikke kun af hensyn til os selv, at vi skal holde tilbage med asfalteringen af det lille kongerige. Vi påvirker både biodiversiteten og legemulighederne. Her kan tidens mange udeskoler og udebørnehaver ses som et tegn på, at der skal gøres noget for at inddrage det mentalhygiejniske aspekt, der er i at give børn muligheden for at boltre sig i det grønne fremfor på asfalt.

Det var man opmærksom på i Brundtland-rapporten, og det er man opmærksom på i FNs miljøprogram. Alligevel ageres der fra politisk side ikke meget på rapporternes indlysende sandheder. Hvorfor mon ikke?

En helt anden ting er, at banegårde de seneste år generelt er blevet til kedelige og forladte steder, og skrækken for at lande i længere tid på en banegård, virker absolut ikke til den offentlige trafiks fordel. Det er en ond cirkel, fordi jo kedeligere banegårde bliver, jo færre vil være interesseret i at åbne eventuelle forretninger der. Århus banegård er interessant, fordi den er koblet direkte til et butikscenter, og det er smart, at der er bibliotek på Odense Banegård Center, mens Nyborg Banegård er grå i grå med et dræbende kedsommeligt venterum og stor afstand til byens centrum. I Faaborg kan man ikke længere købe billetter, fordi turistkontoret er flyttet til midtbyen, og Svendborg busstation ligner et sted der er glemt. Selv Københavns Hovedbanegård er blevet lidt mere trist efter en klinisk modernisering, og efter at specialbutikkerne er blevet udskiftet med kiosker og fastfoodrestauranter.

Nu er det de færreste, der benytter offentlig transport, fordi de kan lide banegårde, men den tiltagende kedsommelighed er også et udtryk for, at man ikke vil investere og at banegårde og busstationer derfor skal være mest muligt vedligeholdelsesfri, hvilket er lig med beton og ingen bemanning – samfundet har mistet interessen. Her vil de fleste småbysamfund med fordel kunne skabe lidt miljø, om ikke andet så for at understrege, at man skam ikke ønsker at underminere den offentlige transport.

Tal

De sidste par år (2009, 2010) er der ca. 300 dræbte pr. år plus 8.000 -10.000 personskader. I 2011 var dødstallet nede under 250 trafikdrab, men ifølge Rådet for Sikker Trafik skyldes det i høj grad, at den strenge og langvarige vinter holdt de bløde trafikantem indendørs, så der er grund til at frygte, at tallet stiger igen.

Den menneskelige katastrofe er uomtvistelig, og den skal man nok afholde sig fra at kommentere, men samfundsøkonomisk er der flere konsekvenser af bilismen:

Siden 1960 er flere end 30.000 døde i trafikken, og trafikdrab er den hyppigste dødsårsag for unge under 15 år. 8% af den danske befolkning dør i trafikken.

Der er 500 årlige dødsfald på grund af udstødningsgasser (Ugeskrift for læger, Følgesygdomme af partikulær forurening).

To millioner døde dyr årligt ifølge foreningen Dyrenes Beskyttelse, der har tallene fra Falck.

Det nævnte skaber direkte omkostninger, de indirekte omfatter vedligeholdelse og bygning af veje, sundhedsudgifter i forbindelse med astma, åndedrætsvanskeligheder, overvægt... Find selv på flere.

Ressourceknaphed

I Brundtland-rapporten står der: *...en ny økonomisk vækstepoke, som bygger på en politik som opretholder og udvider jordens ressourcegrundlag.*

Trods enigheden dengang i 1987 er det ikke hensynet til efterkommernes adgang til luft, vand og råstoffer, der styrer vores handlinger i dag, hvor vi gerne går i krig for at deltage i kampen om den sidste olie – til eget forbrug.

Nordmændene har fundet nye olieresourcer, men også de er endelige, og kampen om råstofferne er skærpet. Det gælder både jorden som Saudi-Arabien og Kina opkøber i Etiopien med henblik på dyrkning af føde og biobrændsel, og det gælder kampen om olien.

Hvor medierne er fulde af klimakrise, smeltende polaris og risikotilværelsen for isbjørne og inuitter, så beskæftiger udenrigspolitikken sig med oprustning for de fem nationer, der har andel i Arktis: Danmark, Norge, Canada, USA og Rusland. For midt i klimakampen er det ikke helt uvæsentligt, hvem der har rettighederne til undergrunden og sejlruterne nord om polen, når isen smelter.

Russerne og danskerne sejler rundt og anbringer små flag på centrale steder, og danskerne sender en stærkt ressourcekrævende ekspedition (Lomrog II, 2009) af sted, der skal undersøge, om Danmark kan gøre krav på dele af kontinentalsoklen. Begrundelsen herfor er omtrent så velmotiveret som begrundelsen for deltagelse i Irak-krigen - og hovedemnet muligvis det samme: Olie. Kan olien hentes op, og hvem har retten til det? Flere olieselskaber er i gang med at bore ud for Grønland ledsaget af heftige protester fra Greenpeace og Verdensnaturfonden. Grønlænderne derimod er ikke så imponerede af miljøorganisationerne, fordi de husker Greenpeace-fadæsen med sæljakten i 1980'erne, og så finder adskillige grønlandere, at det efterhånden må være deres tur til at være velhavende industrination uden afhængighed af Danmark.

International Energy Agency har vurderet, at olieforbruget og CO2 gasser fra verdens biler vil fordobles mellem 2000 og 2050, så man må forvente, at kampen intensiveres de kommende år, medmindre naturligtvis at det lykkes at skabe en holdningsændring. Flere lande har mål der sigter på nedbringelse af forbruget af fossile brændstoffer, og som det fremgår senere, har også Connie Hedegaard forslag om det i EU.

I USA opfordrer miljøorganisationer jævnligt Obamas regering til at afvise de skrøbelige olieudvindingsprojekter i Gran Canyon og andre naturområder. Projekterne og benzinselskaberne følges intenst af organisationerne Credo, League of Conservation Voters, Sierra Club, Avaaz. Sidstnævnte organisation tøver ikke med at holde sine 15 millioner medlemmer (pr. juli 2012) underrettet om lovforslag der måtte gå på kompromis med hensynet til naturen. At nogle af de netbaserede organisationer så foreslår, at man anbringer sin sticker med slagord i bilens bagrude, viser - igen absurd - hvor afhængig folk gør sig af deres personlige bilforurening. (Nogle steder i USA kniber det med alternativerne. Danmark plejer jo at følge USA med ti års forsinkelse, men forhåbentligt når vi ikke at få nedlagt offentlig transport).

Absurditet 2 - artikel om helbred

Stor fynsk undersøgelse tyder på, at der kan være en sammenhæng mellem luftforurening og åreforkalkning. (Fyens Stiftstidende 18.05.2012)

Hvis du bor i centrum af en storby, så er risikoen for at få forkalkede kranspulsårer dobbelt så stor, som hvis du bor i mindre forurenede by- og landområder.

Det viser ny forskning fra Svendborg Sygehus, hvor overlæge og specialist i hjertesygdomme, Jess Lambrechtsen, netop har fået offentliggjort forskningsresultaterne i Journal of Internal Medicine.

1.225 indbyggere i Region Syddanmark mellem 50 og 60 år deltog i undersøgelsen.

De udfyldte spørgeskemaer omkring deres helbred, hvilken receptpligtig medicin, de får, om rygevaner og om eventuelle hjertesygdomme i familien.

Og på sygehusene fik de målt højde, vægt og blodtryk, de fik taget blodprøver og fik lavet en CT-scanning af kranspulsårene for at se om der var forkalkning tilstede.

- Et af formålene med vores undersøgelse var at undersøge forbindelsen mellem det at bo i centrum som et indirekte mål for luftforurening med forekomsten af forkalkede kranspulsårer hos mænd og kvinder, der ellers ikke har symptomer på hjertesygdomme, forklarer Jess Lambrechtsen.

Derfor hentede forskerne data fra Nationalt Center for Miljø og Energi under Aarhus Universitet, hvor målingerne viser, at niveauet for luftforurening var omtrent tre gange højere i centrum end i andre byområder og syv gange højere end i landområder.

Almindelige faktorer ikke forklaring

Selvom man tager de almindelige faktorer som overvægt, rygning og sukkersyge i betragtning, så forklarer det ikke det høje antal af beboere med forkalkede kranspulsårer i storbyerne.

Derfor er den eneste anden forklaring, at det er luftforureningen i storbyernes centrum, der medvirker til åreforkalkningen.

- Vi har ikke andre forklaringsmodeller. Vi har også undersøgt om det kunne være stress, der bidrog. Men her viser målinger af puls og blodtryk, at det faktisk det dem, der bor i de mindre by- og landområder, der har højere værdier, siger Jess Lambrechtsen.

Han er selv overrasket over resultaterne og håber nu at få skaffet penge til et nyt projekt, hvor 50.000 indbyggere i Region Syddanmark skal screenes i forbindelse med en undersøgelse for åreforkalkning.

Her skal deltagerne også spørges til, hvorlænge de har boet, hvor de bor og hvordan trafikmønstrene ved deres hjem er.

- Vi vil gerne ende med at have 3000 personer med forkalkede kranspulsårer med i undersøgelsen. En gruppe af dem skal så modtage medicinsk behandling, mens den anden del skal have placebomedicin, forklarer Jess Lambrechtsen.

Den store undersøgelse kommer til at koste 30 millioner kroner og gruppen bag er i gang med at søge fonde om økonomisk støtte.

- Hvorfor luftforurening muligvis bidrager til åreforkalkning forstår vi endnu ikke helt. Men vi ved nu på baggrund af vores undersøgelse, at der er behov for øget forskning i forbindelsen mellem luftforurening og forkalkede kranspulsårer, forklarer overlæge Jess Lambrechtsen.

Den lille afhængighed

Det er ikke sunket ind alle steder, at man kan leve uden bil, måske fordi afhængigheden stikker dybere end blot transport. Et af de afhængighedsskabende elementer ved bilen er ubehaget ved den lille overvindelse, det kræver, når man skal tage cyklen, skifte til løbesko eller for den sags skyld have gang i støvsugeren, gulvskrubben, vaskeskindet. Det kan være uendeligt svært. Kampen for at slippe for det samme ubehag er netop en livsbetingelse for reklameverdenen, dagligt understreget og godt hjulpet på vej af rigtigt mange reklamekroner: *Køb dette, så slipper du for... Anskaf denne mave-delle-ryster, så kan du tabe dig uden at gøre noget anstrengende. Med dette særlige motionsinstrument, kan du se fjernsyn, mens du taber dig* - og så videre. Er man ikke overbevist, kan det anbefales at se TV-Shop som i høj grad lever af at fortælle mennesker, hvordan de kan opnå alt - herunder god figur, betagende partner, interessante venner og stort indhold i tilværelsen - med mindst mulig indsats: Kun 10 minutter om dagen.

En ikke ubetydelig del af vores moderne tilværelse er kommercielt bygget op om at undgå de små ubehageligheder, der er forbundet med at skulle tage sig sammen. Det er fint nok, hvis man kommer træt hjem efter ti timers hårdt arbejde i marken, men det er så der problemet opstår: Det er der efterhånden ingen, der gør.

Her er privatbilismen blevet symbolet, der dækker hele den langvarige trend, hvor vi blev sløve og konfliktsky fremfor at bruge udviklingen til at blive bedre og dygtigere. I stedet for at udfordre os selv, køber vi de dårlige men lette løsninger. Som vi nu lever med, når vi bruger bilen ved enhver lejlighed, bidrager til dårlig trafik, forurening, asfaltering af landskabet, reduktion af biodiversitet, og ikke nok med det: Vi tvinger også vores børn til at indtage samme holdning. Vi maser dem ind i bilen og hægter dem fast, så de dårligt kan bevæge sig, hvorpå vi fra forsædet belærer dem om, hvordan man skal begå sig i trafikken, så nogle allerede som attenårige har det nødvendige ordforråd til at tale nedsættende om medtrafikanter, og hvad der er lige så slemt - har kroppe der passer fint bag et rat, men måske kun fungerer middelmådigt i andre sammenhænge. Samtidigt er det en ond cirkel. Efterhånden er det livsfarligt at begive sig ud på cykel eller til fods, og for at beskytte vores børn, kører vi dem så rundt.

Derfor må man spørge sig selv, er der andet og mere end ulysten til 'den lille overvindelse', der får mennesker til at anvende et så fjollet transportmiddel?

Og ja, det er der. Her har 100 års intens og kapitalhjulpet promovning virkeligt gjort arbejdet: Der er masser af mennesker, der forbinder bil med status, og det kan for nogle stadig være et spørgsmål om at udstille sin økonomi i håbet om at redde sig lidt respekt/beundring/misundelse på den konto. Og den hidtil førte trafikpolitik har givet al anden transport baghjul:

Trafikpolitik

Lovgivning og planlægning af infrastruktur er trods efterhånden mange røster om cyklismens vidunderligheder og behovet for motion altid på bilisternes side: Anlæg af motorveje, broer, åbning for kørsel med særligt store lastbiler, en lov der blev vedtaget stilfærdigt af folketinget ud fra den betragtning, at så kunne man nøjes med at sende en lastbil afsted, hvor man før sendte tre. Virkeligheden fortæller, at det er vanskeligt at fylde de store lastbiler, så nu kører der stadig tre, den ene er bare større end de to andre.

Gule plader er en anden besynderlig ordning der gør det billigere for bilister, der ikke forventer at være mere end to personer i bilen. Det er ment som en hjælp til erhvervslivet men hyppigt anvendt af privatbilister. Hvor kommer miljø og trafik ind i billedet her?

I mange år havde vi den såkaldte motorvejsmafia, der havde en forkærlighed for motorvejsbyggeri ud fra den betragtning, at det ville øge fremkommeligheden.

Desværre er det stadig en teori, at det bedste man kan gøre for erhvervslivet er at bygge motorveje. Det er logisk rigtigt, at infrastruktur er afgørende for fremkommelighed, men nu er vi jo i Danmark i det enogtyvende århundrede og ikke i Spanien under borgerkrigen, og vi har stort set alle de veje, vi på nogen mulig måde kan påberåbe os et behov for. Desværre har vi aldrig gjort os den ulejlighed at tilpasse trafikken, men blot bygget flere veje, uagtet det er en kendsgerning, at flere veje skaber mere trafik.

Beviset herfor findes også matematisk:

Traffic planning in the quantum world

Traffic planners are sometimes faced with a rather counter-intuitive observation - adding a new road to a congested road network can lead to a deterioration of the overall traffic situation, i.e. longer trip times for individual road users. Or, in reverse, blocking certain streets in a complex road network can counter-intuitively reduce congestion. This has become known as the Braess paradox, named after the German mathematician Dieter Braess.

<http://homepage.ruhr-uni-bochum.de/Dietrich.Braess>

Actually, Braess' observation (On a Paradox of Traffic Planning, <http://transci.journal.informs.org/content/39/4/446>) is not a real paradox but only a situation which is counter intuitive. As Braess notes, "the mathematical reason is the fact that one has to distinguish between an equilibrium and an optimum. There is a recent interest in the study of this phenomenon since the same may happen in computer networks and not only in traffic networks."

And indeed, the Braess paradox later extended to networks in classical physics such as electrical, hydraulic or mechanical networks. Here, again, this paradox lies in the fact that adding extra capacity to a congested network can counter-intuitively degrade the overall performance of the network.

(Mere om forskningen (i netværk) findes på Physical Review Letters fra den 9. februar 2012: "Transport Inefficiency in Branched-Out Mesoscopic Networks: An Analog of the Braess Paradox" og på www.nanowerk.com/spotlight/spotid=24344.php)

Desværre har denne underlige hang til at bygge flere, vedligeholdelseskrævende veje i stedet for at forbedre offentlig transport udartet sig, og de samme absurditeter kan man møde lokalt, som for eksempel da sønderjyske og fynske politikere og erhvervsfolk mødtes i 2011 for at forelægge fåborgensiske borgere et forslag om en bro mellem Als og Fyn - helst en firesporet motorvej. Et af argumenterne fra erhvervslivets sønderjyske repræsentant var, at folk ikke skulle spille tiden på transport, men er biltid ikke netop altid spildtid? Hvor offentlig transport trods alt kan bruges til meget andet - korrespondance, læsning, søvn.

Et andet argument for den syddanske forbindelse var, at man forventede alternativet ville være en motorvej tværs over Samsø, der kunne koble det sydlige Danmark totalt af enhver udvikling. Der var mange kloge mennesker i det panel, der talte så varmt for mere biltid, men hvorfor foreslog de så ikke noget klogt? For eksempel en veludbygget offentlig transport, hvor man fik lejlighed til at sidde behageligt og læse eller arbejde mens man blev transporteret, og kunne stå direkte ud af toget og gå over til forelæsnings på universitetet, arbejdet på Danfoss. Her gøres plads til applaus til Sønderborg der har banegård ved universitetet. Det er genialt tænkt.

Mentalitet - Hvorfor er bilister så hellige?

Ofte hæftes bilen sammen med begrebet fast arbejde, og den firmabetalte bil understreger en slags status. Dermed kan den gode retoriker bruge begreberne bilisme og erhvervsliv komplementært, og så har man det ultimative argument for bilisme: Uden bilisme – intet erhvervsliv, intet velfærd. At mange har valgt bilkørsel fremfor den offentlige transport så ofte, at den offentlige transport er på vej til nedlæggelse, er en tragisk kendsgerning.

Tidligere var bilen en luksus, som krævede en god økonomi, og alt i alt signalerer bilen ofte, at man har et job og en indkomst. Det er et omdømme, der stadig hænger ved til en vis grad, og det kan eventuelt forklare, hvorfor privatbilismehæmmende tiltag gennemføres i så beskeden målestok uanset de negative konsekvenser af bilismen: At være imod privatbilisme er at være imod erhvervslivet, så beskatning af bilen, proklamation af betalingsring eller ethvert beskeden tiltag for at få lagt blot en lille grund til en tilværelse med mindre bil er det samme som at erklære erhvervslivet krig. Og det har vi ikke råd til. Så, bilister ER hellige, og det forklarer også det piedestal de befinder sig på i forhold til andre trafikanter:

I samme forbindelse kan man spørge, hvad det er for en holdning, der frikender bilister for forbrydelser, som alle andre kriminelle ville være blevet dømt for? Således tillægges bløde trafikanter en stor del af skylden for bilisters 'uheld', og jævnlige forslag fremme om, at bløde trafikanter ifører sig styrthjelme, selvlysende veste og andet, ligesom der den 1. oktober 2012 er forbud mod brug af 'små diodelygter' på cykler, fordi disse skønnes at være vanskelige at få øje på (at de faktisk er vældigt gode i forbindelse med bykørsel, ignorerer den nye lovgivning). Men det er jo ikke de bløde trafikanter, der er farlige, hvorfor skal de så påtvinges særligt udstyr? Hvis man kører på en vej, hvor alle har lov til at færdes, skylder man vel også at vise så meget hensyn , at

mennesker kan færdes uden at blive truet på helbredet. Ganske vist lykkes det i stadig højere grad at spærre mennesker inde i børnhaver, på plejehjem, men også at ville diktere de undslupnes påklædning, er en besynderlig omdirigering af et ansvar, der klart bør ligge hos den, der prioriterer sin transport over sine medmenneskers helbred. Det kan godt være, at bilkørsel for mange er en udgave af den ultimative frihed, men betyder det, at bilismen har ret til at begrænse andres frihed? Skal alle ikke have lov til at bevæge sit frit omkring – også hvis det omfatter at gå tur ude på landet om natten?

Der er efterhånden kritik af den hellige ko, bilisten, både politisk og i medierne, men man bygger fortsat parkeringspladser og motorveje, som om evig vækst var det eneste mulige mantra, og det viser sig ofte at kritikerne selv kører i bil - som om kritikken aldrig går på een selv, men blot på alle de andre. 100 års intens markedsføring har naturligvis gjort sit, men hvordan er bilen blev så central i alle livets forhold? Her er det interessant at se nærmere på retorikken:

Retorik & Reklame

Medieretorikken har altid stået på bilismens side, og det skorter ikke på indlæg, der kan understøtte bilglæden/selvretfærdigheden: Jyllands-Posten havde for en del år siden en artikel om, at folk der kørte nogen ned ofte fik psykiske problemer, og at det kostede samfundet penge, fordi de skyldforbundne depressioner kunne påvirke arbejdsevnen. Avisen gjorde det til et samfundsproblem, men problemet er vel dårlige bilister?

Tryk Forsikring havde for lige så længe siden en reklamefilm med en bilist, der overkørte en fodgængers tær, men heldigvis var bilisten så godt forsikret, at hun (det var en kvindelig bilist) kunne køre videre uden at det kostede kassen! Det er altså ok at køre over folks tær, hvis man er godt forsikret?

Også myndighedernes behandling af bilister er påfaldende. Hvor ofte har man ikke haft lejlighed til at undre sig over, at spritbilister der dræber et menneske, kan slippe med nogle måneders betinget fængsel, og hvor ofte har der ikke stået i rapporten fra politiet eller i avisens notits (der kommer sammesteds fra): Bilens fører kunne ikke undgå påkørsel. Men hvorfor kunne han ikke det? Var han fuld? Havde han ikke lært at styre køretøjet?

I samme forbindelse står der jævnligt i rapporten/avisnotitsen, at bilisten ikke var påvirket af hverken stoffer eller alkohol. Det lyder som en frikendelse, men betyder vel bare, at opmærksomheden blev fanget af noget andet?

Man kan også undre sig over skiltet 'Børn i bilen', som nogle bilister har i vinduet. Betyder det mon, som en læserbrevsskribent i Fyens Stiftstidende mente, at bilens fører kravler rundt efter en tabt sut eller leder efter legetøj i handskerummet? Hvorfor er et sådan skilt nødvendigt?

Hvis en bilist kører en fodgænger ned, betegnes det som et uheld. Men hvis samme bilist har talt i mobiltelefon, skældt ud på ungerne på bagsædet og spist hotdog imens, så har vedkommende i høj grad selv inviteret uheldet inden for, og i så fald må betegnelsen være en anden.

Måske er der her behov for et nyt juridisk begreb der dækker næsten-overlæg?

Hvis man har sat sig bag et rat, så har man ansvaret, og det eneste sted hvor der reelt kan tales om uheld fra bilistens side, er i det tilfælde hvor man kører ind i en suicidal motorvejbros-bungyjumper.

I forbindelse med den juridiske utilstrækkelighed har foreningen Liv og Trafik (livogtrafik.dk) flere gange har foreslået regeringen/politikere, at man indførte et begreb der lå mellem uagtsomt og overlagt nemlig begrebet 'forventeligt drab', hvad det jo må siges at være, hvis bilisten ikke overholder færdselsloven/kører efter forholdene.

British Medical Journal bekendtgjorde i 2001, at tidsskriftet ikke længere ville bruge betegnelsen uheld i trafikmæssige sammenhænge, fordi samme betegnelse havde karakter af uforudsigelighed og dermed uundgåelighed, og det vil jo være det samme som at sige, at det, hvis vi kører en person ned, er et uheld, altså en hændelse der på mystisk vis er ude af vores hænder og noget, der kan forbedres med flere airbags.

Bilens og bilistens personlighed

For mange mennesker er anskaffelsen af en bil en betydelig udgift, måske en af de største i livet. Måske netop derfor har mange bilister et nært forhold til deres køretøj, en tilbøjelighed som allerede Disney udnyttede i sine tidlige film om biler med personlighed, om små 'nuttede' biler der blev langet ud til 'faderen' - også en bil - gennem forhænget på et mekanikerværksted, fik olie i en sutteflaske og gjorde farmand urolig ved at køre for hurtigt.

Blandt flere mindeværdige tegnefilm kan nævnes Susie the Little Blue Coupe fra 1952, og Pixar udsendte i 2006 Cars, hvor biler tildeles samme egenskaber og følelsesliv som mennesker. Her bør naturligvis også nævnes folkevognen Herbie fra 1968, hvis mønster i de dengang så berømte familiefilm kan sammenlignes med Lassie eller Den sorte Hingst for den sags skyld.

Således har denne type film bidraget til menneskeliggørelsen af bilerne, en retfærdiggørelse af bilistens tilbøjelighed til at have en nær tilknytning til sin bil og en slags retfærdiggørelse af, at den kører for hurtigt engang imellem. En holdning der i øvrigt understøttes af biljagter på film, hvor det altid er den bedste og hurtigste chauffør, helten, der vinder. Det uhyggelige er, at det ikke er filmproducenterne, der skaber den slags forvrængede rollemodeller, men en holdning der detekteres i tiden og understøttes af film- og medieverdenen. Det bliver ikke lettere at overholde hastighederne, når det på en måde er lidt sejt at køre for hurtigt.

Heldigvis har holdningen ændret sig de seneste år, og hverken hastighedsoverskridelser eller spritkørsel er tjekket længere, selvom der stadig fremstilles film, hvor helten er afhængig af hurtig bilkørsel som for eksempel The Transporter med Jason Statham. The Transporter ville have været en uinteressant fyr, hvis det ikke lige var for hans bilkørsel, ligesom James Bond ikke er helt den samme uden sin Aston Martin. Gennem mange år har vi set de rigtige helte sætte sig ind i rigtige biler. Hvis helten kører i 2CV, Ellert eller på cykel, så må det være en morsom film. Hvad vil det gøre ved fremtidens biljagter og amerikansk filmindustri, hvis helten kører i en elektrisk bil, der ikke kommer over 80 kilometer i timen? Cannonball (Ud at køre med de skøre) ville aldrig blive det samme med en opladning hver ottende time. Hvis en mand skal tages alvorligt og understrege sin maskulinitet, så er han nødt til at køre en stor og/eller tjekket bil.

Skal man virkelig have innovation så er det ikke NASA, men tegnefilms- og bilbranchen man skal henvende sig til. Reklamebranchen har også sine særlige bud på nytænkning, og takket være bilbranchens kapital er der her rigtigt mange geniale ideer, hvilket vel også forklarer salgssuccessen for et produkt, der vitterligt er skadeligt.

Der findes biler til enhver smag: Eksempelvis er der 'konebilen':

FORD KA - Chik form. Kæk farve. Et frækt glimt i øjet. Ford Ka er en lille og fiks city bil. Dens lille størrelse gør den nem at parkere, og så har den et bagagerum, der nemt kan rumme indkøbsposerne.

Eller Volvo C30: *Hop ind i den vildt "udstyrige" Volvo C30. Se, hvordan det suveræne udstyr pumper køreglæden i vejret.*

Segmenteringen gennemføres præcist i bilreklamerne: Er du kvinden på indkøb, 'lille og chik med glimt i øjet' eller er det køreglæden, der er afgørende for valget af bil. Bemærk ordet 'pumpe', der leder tanken hen på at pumpe jern altså noget med muskler. 'Vildt' forbinder til hulemanden og jægeren, og dobbeltordet 'udstyrig' dækker både, at bilen er ustyrlig undtagen for den stærke mand, og at den har en masse raffineret, teknisk udstyr, hvilket også er en maskulin metafor til ham 'der kan finde ud af det'. Mange bilreklamer gør meget ud af at understrege, at den omtalte bil fremhæver bilistens personlighed, uagtet bilen er masseproduceret.

Hvad reklamerne behændigt undgår at nævne er problemet med at finde parkeringsplads - og hvor sidder køreglæden henne i en bilkø?

Bilreklamer på TV anvender ofte smukke naturomgivelser - bjergveje, skovveje - til præsentation af bilen, hvilket vel må betragtes som noget nær falsk markedsføring, når man ser på virkelighedens osende bilkøer i asfaltbaner af dagsrejselængde.

Litteratur

Når litteraturen inddrages her, er det fordi, at det er der man finder menneskenes verdenshistorie. Historien kan give os årstal og begivenheder, men litteraturen fortæller, hvordan mennesker lever og opfatter hverdagen, især tager den socialrealistiske krimi afsæt i fortællingen om livet og hverdagen.

Litteratur især krimier har i stigende omfang omdrejningspunkt i trafikdrab. Nogle kan nok huske filmen 'Nitten røde roser' fra 1974 efter roman af Torben Nielsen, om en mand der hævner sig på de fire mennesker, der sad i den bil, der dræbte hans elskede. Det er et emne, der ses stadigt oftere i nutidigt litteratur, omend med forskellige vinkler:

For eksempel romanen 'Vredens tid' der handler om en mand, der vil hævne sin hustru og datters død. De blev dræbt af en spritbilist, der efterfølgende blev frikendt i retten. Hele romanen kan ses som en kritik af, at netop retssystemet aldrig har sat lighedstegn mellem trafikdrab og andre drab ved strafudmåling, hvilket måske er betegnende for den omfattende og lidt uforståelige accept af bilismen som en nødvendighed. En debat vi har glemt at tage undervejs.

Modsætningen er for eksempel krimien 'Besat' af Steen Harvig, hvor den mystiske morder laster et par fodgængere for, at en hensynsfuld bilist er kørt galt! Det lyder som en helt uhyrlig påstand, men hænger udmærket sammen med den retssikkerhed bilister har i det moderne samfund, hvor drabsbilister i modsætning til alle andre kriminelle kan påberåbe sig inkompetence i gerningsøjeblikket og dermed få reduceret skyld og straf.

I 'Skygger' af Henriette Rostrup dræber en bilist et barn på ni år. Hun flygter fra ulykkesstedet og påbegynder sin lange tur mod afgrunden med skyldfølelse og ansvarsforflygtelse for yderligere at tage nogle mennesker med sig.

En anden roman omtaler i sin beskrivelse af en hovedperson, at hun aldrig havde fået kørekort, fordi hun ikke gad køre sit barn rundt til fødselsdage og den slags. Det er langt ude men bekræfter den generelle holdning til bilismen som en slags menneskeret og måske ligefrem pligt(!). Det er spørgsmålet, hvordan det er gået sådan.

I 'Hud' af Mo Hayder siger politikvinden de forfærdelige og til bevidstløshed gentagne ord fra politirapport og medier: Føreren havde ingen mulighed for at undgå påkørsel.

Ja, men hvad er det da for noget? Burde man ikke lære at køre, så man bliver i stand til at undgå påkørsel?

Privatbilismen er en tiltagende del af livet, og i den seneste krimi af engelske Peter James 'Dødens håndlangere' bliver en ung cyklist dræbt i en ulykke, der omfatter ikke mindre end tre biler, og en af dem bruger bilen som mordvåben. Hans mor, der er tæt beslægtet med mafiaen, betaler en hitman for at hævne sig på de involverede bilister.

I øvrigt rummer romanen en juridisk detalje, som vi mangler at få indført i Danmark: Alle færdsesuheld bliver – indtil det modsatte er bevist – betragtet som et potentielt drab og ikke som en ulykke. Dermed er englænderne kommet et stykke vej længere end danskerne, når det drejer sig om den juridiske håndtering af bilulykker.

Samme krimi rummer også de vise ord:

Der var alt for meget trafik på vejene. Der var for mange personbiler, for mange lastbiler, for mange idioter, for mange forstyrrelser og for mange mennesker, der havde alt for travlt.

Det er som bekendt ikke kun i England, trafikken ser sådan ud, men der er mange steder, hvor man undlader at gøre noget ved det.

Absurditet 3 - artikel om bagvendt mentalitet

Hvordan mentaliteten giver sig udslag i dagligdagen.

Det absurde understreges, når alle tager parti for en drabsbilist, som det er sket i det følgende tilfælde:

(Fyens Stiftstidende, Assens, 03. juni 2012 08:36)

Af: MICHAEL BAGER, Fyens Stiftstidende

36-årig kvinde trafikdræbt: En dyb ulykkelig sag

En 36-kvinde blev sent lørdag aften dræbt på stedet ved en bilulykke på Dannesbovej ved Brylle.

Det var tilsyneladende et sammenfald af uheldige omstændigheder, der sent lørdag aften kostede en 36-årig kvinde fra Københavnsområdet livet på en mørk landevej ved Brylle.

Kvinden, der ifølge Fyns Politi var på vej til forsorgshjemmet Store Dannesbo, blev kort før midnat ramt af en bil med en 28-årig mand fra lokalområdet bag rattet.

Hun blev dræbt på stedet.

- Øjeblikket før påkørslen blev den 28-årige bilist passeret af en modkørende bil, og har formentlig derfor ikke opdaget kvinden, som ifølge vidner i den modkørende bil stod omkring en meter ude på kørebanen, forklarer vagtchef Lars Thede, Fyns Politi til Fyens.dk

Den dræbte kvinde var iført helt mørkt tøj, og der er ingen vejbelysning på stedet, som ligger nogle hundrede meter fra indkørslen til Store Dannesbo i retningen mod Brylle, oplyser vagtchefen.

Meget påvirket af situationen

Chaufføren var meget påvirket af situationen, da han i nat blev afhørt af politiet. Men intet tyder på, at den unge mand har gjort noget forkert.

- Det er en dybt ulykkelig sag, lyder det fra vagtchefen, der påpeger, at den 28-årige hverken kørte for hurtigt eller var påvirket af spiritus.

Ifølge vagtchefen er der søndag morgen intet, der begrundes, at den 28-årige fører af bilen skal sigtes for overtrædelser af hverken færdselsloven eller straffeloven.'

En ting er, at politiet øjeblikkeligt frikender en drabsmand. I alle andre tilfælde ville man i det mindste vurdere skylden. Hvis han ikke kunnet nå at bremse, så har hans hastighed vel været for høj, uanset hvad man ellers beslutter er passende hastighed.

Det endnu mere groteske er de efterfølgende kommentarer på facebook:

Jeg føler med den unge mand, og selvfølgelig også kvindens familie, ramte selv den mand fra st dannesbo der gik ude på assens vejen i 2009, oplyste st dannesbo om en evt grøn vest. det ville kunne redde liv, Og til den unge mand, Man kan intet gøre når de står eller går ude på vejen man når intet, ham vi ramte så vi slet ikke,

Jeg ved hvordan du har det, ganske forfærdelig, som min søn sagde der var med i bilen, far når man går ude på en mørk vej uden en vest, det dør man af.

RTM - Topkommentator

godt der er retfærdighed til i dette tilfælde hvor han er uden skyld

FW - Topkommentator

Offeret har fået fred og led heldigvis ikke, så vidt vides, men den ungemand og kvindes familie, måske med mindreårige børn, må have det forfærdelig.

HWR

REFLEKSER redder liv !!!!

KJ - Topkommentator

Vedkommende var på vej mod St. Dannesbo. Den stakkels har jo nok ikke været en person med styr på alt her i livet.

Håber for bilisten at vedkommende hurtigt kommer sig over det chock det er!!

BB - Topkommentator

Så brug dog for fanden reflekser. Har flere gange været tæt på en i Frøbjerg, om aftenen, i den mørke tid. Brug dog refleks eller noget med lys, det kan jo rede DIT liv, og måske også en bilist liv.!!

JV

Dybt tragisk når en sådan ulykke kunne have været afværget af et par reflekser.

VMA

ej hvor frygteligt, stakkels bilist, puha..

Ja, gode reflekser hos bilisten ville have været en fordel her, men det er tydeligvis den bløde trafikants garderobe, der menes, når der står, at reflekser redder liv.

Retorikken understreger endnu engang den besynderlige stadfæstelse af bilisten som uskyldig: retfærdighed, helt uforskyldt, man kan intet gøre, stakkels bilist. Hvis det er holdningen hos bilister, så tror da fanden, at vi har så mange dødsårsager her i landet. Værst er dog ordensmagtens egen kommentar: ...intet tyder på, at bilisten har gjort noget forkert. HVAD! Sad han ikke i bilen? Kørte han ikke, styrede han ikke?

Er det slet ikke indlysende, at man pådrager sig et ansvar ved at sætte sig bag et rat? Hvordan kan man laste bløde trafikanter, så snart de glemmer trafikken et sekund? Det kan jo være børn, der er undsluppet fra børnehaven, mennesker der er senile, eller blot folk der går i deres egne tanker. Hvad med at køre efter forholdene - og forholdene er, at der også er andre mennesker.

Oven i købet gisner en enkelt kommentator om den bløde trafikants mentale tilstand. Således kan uansvarlighed hos den skyldige blive omgjort til skyld hos den uskyldige. Det må være den indre bilist der taler, for en fodgængers overlevelse skal vel ikke afhænge af mulig intelligens eller livsduelighed?

Generelt synes der at være en vis konsensus om, at bilisme er en rettighed, hvorimod det at bevæge sig rundt som blød trafikant er et valg som kun tosser tager.

Til Erik Kruse Jørgensens svar af 15. maj 2007, Jyllands-Posten til mit læserbrev:

Tak for korrektion af min opfattelse af begrebet sikkerhedsudstyr. Nu ved jeg godt, at sikkerhedsudstyr skal beskytte alle dem der sidder INDE i bilen, men min pointe var, at hvis bløde trafikanter skal have en chance for at begå sig (og det skal de vel?), så var det måske nok så relevant at tænke på hvad, der beskytter dem UDEN FOR bilen.

Det er en kendt sag, at der årligt sker ca. 10.000 personskader i trafikken i Danmark – de godt 300 med øjeblikkelig, dødelig udgang – der er dræbt ca. 30.000 personer i trafikken siden 1960. Efterhånden må det være oplagt, at ingen kan nøjes med halvdelen af pakken: Kun nem og sikker transport og ingen deltagelse i de medfølgende ubehageligheder. Eller rettere, enhver der sætter sig ind i sin bil og kører, må være bevidst om, at denne handling kan have negative konsekvenser for andres sikkerhed. Hvis man vælger at køre bil på en skolevej, så vælger man samtidigt at gøre denne vej mindre sikker at køre på for de cyklende børn, eller? Cyklende børn, for hvem nuancer i bilers sikkerhedsudstyr er jævnt uvedkommende.

EKJ skriver desuden, at klimaforandringerne ikke nødvendigvis skyldes menneskeskabt forurening, men et blik i 'Ugeskrift for læger' med eksempelvis en søgning på 'Helbredseffekter af partikulær luftforurening' vil indikere, at miljøet er vigtigt uanset farven på klimadebatten.

Men egentligt begyndte diskussionen med regeringens omlægning af bilafgifterne, og til det kan jeg kun sige, at jeg finder ethvert tilløb til reduktion i privatbilismen positivt (af blandt andet ovenstående årsager), ikke mindst fordi jeg håber, at en sådan reduktion kunne følges med en forbedring i de offentlige transportmidler samt lidt mere lidt luft på vejene til bløde trafikanter.

Venlig hilsen

Birte Gam-Jensen

Årsager til afhængigheden

Man kan undre sig over normalbegavede menneskers dybe afhængighed af deres bil og den selvfølge hvormed unge i middelklassen får foræret kørekortet, når de fylder 18 år. I gamle dage var det tit en slags belønning for ikke at ryge, hvilket ikke gør det mindre mærkeligt: Se her er en mulighed for at molestere medmenneskers tilværelse, hvis du lover, at du ikke selv får lungekræft.

Afhængigheden er legendarisk, og det må skyldes andet og mere end en meget menneskelig hang til magelighed. Måske er der tale om de særlige funktioner, som bilen har for forskellige mennesker:

Kuvøse/livmoder

Bilen giver en særlig tryghed til dem, der måtte have behov. Det er mildest talt selvmodsigende eftersom trafik er en stor dræber og den hyppigste dødsårsag for unge under 15. Men efter en hektisk dag i byen, er det at sætte sig ind i egen bil ofte forbundet med en vis lettelse og en følelse af at være hjemme.

Dagligstue

For andre er køretøjet den rene dagligstue. Det har også noget med 'hjemmet' at gøre, og det er her man har alting. Man kan næsten føle sig lidt romantisk sigøjneragtig i stilen 'Alt hvad jeg ejer, bærer jeg med mig'. Selv om forurening naturligvis er et meget uromantisk begreb, som det da åbenbart også lykkes bilisten at se væk fra.

Bærestol

- fra dengang, hvor der var status i at lade sig fragte rundt.

Den mere eller mindre direkte årsag til opfindelsen af bilen - at man skulle komme rundt uden at bruge sin egen krop og helst over længere afstande. At overvægt og manglende motorisk udvikling nu er et stigende problem er både årsag og effekt af øget bilisme.

Min bedste ven

Det er dyrt at anskaffe en bil, og for nogle måske den største eller næststørste investering de nogensinde foretager. Det betyder, at den får særlig opmærksomhed og af og til indtager en position, der burde være forbeholdt vennen, katten eller hunden.

Der er således mange grunde til at holde af sin bil. Den repræsenterer tryghed, venskab, bekvemmelighed - en hjemmets frontbastion. Måske kan det sammenlignes med, at man også godt kan lide sin kat, selvom kræet 10 minutter tidligere har nakket en sangfugl af de sjældne. Det er altså på ingen måde rationelt, og det er måske her den vanskeligste barriere, når det drejer sig om at overvinde sin hang til bilkørsel. Kærligheden til bilen er irrationel. Det forklarer også de mere eller mindre besynderlige argumenter der er for bilkørsel, imod betalingsring, og imod bilskat på diverse debatsider. Argumenter der slår på, at verden ville gå i stå, hvis vi ikke allesammen futede rundt i bil. Et argument der dækker over den holdning, at hvis en virksomhed ikke er tilgængelig i betydningen = det er muligt at køre dertil og parkere foran hovedindgangen, så kan den heller ikke tiltrække arbejdskraft, og så er den nødt til at flytte til udlandet. Men det er næppe infrastrukturen i Kina, der tiltrækker danske virksomheder.

Det værste er at denne afhængighed automatisk overføres også til de få, der måtte have andre transportønsker, og det giver fuldstændigt absurde situationer, som kvinden hvis søn fik konfiskeret sin cykel:

Absurditet 4 - artikel om cykling

By ANDREW J. BERNSTEIN, The Saratogian (23. maj 2009)

SARATOGA SPRINGS - While hundreds of area workers pedaled their way to work last Friday as participants in the national Bike to Work Day, one woman and her son were scolded for breaking the rules.

Janette Kaddo Marino and her son, Adam, 12, wanted to participate in the commuting event, so the two set off to Maple Avenue Middle School on bicycles May 15. The two pedaled the 7 miles from their east side home, riding along a path that extends north from North Broadway straight onto school property. After they arrived, mother and son were approached first by school security and then school administrators, who informed Marino that students are not permitted to ride their bikes to school.

'Unbeknownst to us there is a policy, she said, 'but it wasn't in any of the brochures given to us. School officials took her son's bike and stored it in the boiler room. They told her she would have to return with a car to retrieve the bike later in the day. For Marino and her family, which recently pedaled from Buffalo to Albany along the Erie Canal trail way, the policy is at odds with other attitudes in the city. 'What I'm looking for, at least for right now, is that a child accompanied by an adult could ride their bike to Maple Ave. (Middle School), she said. 'Hopefully they will create a better scenario for kids to walk and bike.'

Bilismen er blevet så indgroet i hverdagen, at det næsten er strafbart at være anderledes tænkende. Den efterfølgende kronik ser også verden ud fra den betragtning, at selvfølgelig skal vi da køre i bil:

Absurditet 5 - artikel om ældre bilister

Kronik den 20. marts 2012 i Jyllands-Posten: Værdsæt ældre medtrafikanter af Sven Krarup Nielsen, formand for Havarikommissionen for Vejtrafikulykker

Vi har i Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU) netop dybdeanalyseret 32 ulykker med ældre bilister. Alle de ældre bilister havde kørekort, og vores vurdering er, at der var det var i orden i næsten alle tilfælde. Der er altså ikke i vores undersøgelse belæg for at stramme op på reglerne for kørekortsfornyelse.

Om der er grund til at slække på reglerne, kan vores undersøgelse i sagens natur ikke sige noget om, da vi kun har set på tilfælde, hvor det gik galt. Set fra en sundhedsfaglig og samfundsøkonomisk vinkel er det i hvert fald vigtigt, at den kognitive test sorterer de rigtige fra, og at den ikke afskrækker ældre med tilstrækkelige køreevner fra at få kørekortet fornyet. Som trafikforsker professor på DTU Transport Liisa Hakamies-Blomqvist udtrykker det i Motor, april 2010:

‘Det er bedre at være aktiv og kunne transportere sig end at være derhjemme og være passiv. Desuden er det billigere for samfundet, at folk kan bevæge sig og holder sig friske.’

Ulykkesstatistikken kunne også ved første øjekast bekræfte de bange anelser: Sammenligner man antal trafikulykker pr. kørt kilometer for ældre førere med antallet for midaldrende førere, ser det ud til, at de ældre har en højere risiko for ulykker. Men man kan ikke gøre det op på den måde. Det forklarer trafikforsker Liisa Hakamies-Blomqvist også i artiklen i Motor:

HVU's undersøgelse af de 32 ulykker kan ikke sige noget om, hvordan det statistisk forholder sig med de ældres ulykkesrisiko. Men undersøgelsen har vist, at der var tre typer ulykker, som de ældre typisk blev involveret i:

Ulykker, hvor den ældre fører får at black out eller på anden måde er fysisk eller psykisk svækket.

Ulykker, hvor den ældre overser modparten i et kryds.

Ulykker, som den ældre ikke har nogen andel i, og som heller ikke en yngre bilist ville have en chance for at undgå.

Undersøgelsen har også vist, at de ældre kom langt alvorligere til skade end modparterne - ikke kun fordi ældre er mere fysisk skrøbelige, men også fordi de generelt kørte i mindre sikre biler.

Så selv om der nok ikke samlet set vil ske flere ulykker, når der bliver flere ældre bilister, så kan vi regne med, at der vil være flere ulykker, som skyldes pludselig opstået sygdom, og flere ulykker i kryds. Der vil også kunne forventes flere dræbte og alvorligt tilskadede.

Der vil nok til gengæld samlet set være andre ulykkestyper, som vi får færre af. Ældre bilister er generelt mere lovydige, og ulykkesstatistikken viser, at de f.eks. sjældent er involveret i spritulykker eller i eneulykker og andre ulykker, som er forbundet med høj fart.

HVU's undersøgelse kan i hvert fald understøtte, at de ældre generelt er lovydige og samvittighedsfulde bilister. I de 32 ulykker var der f.eks. ingen ældre bilister, der overtrådte hastighedsgrænsen eller kørte spirituspåvirkede. Når det gik galt i krydsene, var det ikke fordi, de ældre tog chancer, og de fleste var også omhyggelige med orienteringen.

I knap halvdelen af tilfældene medvirkede det faktisk til ulykkerne i kryds, at modparterne overskred hastighedsgrænsen! Dårlig oversigt i krydset medvirkede i en tredjedel af tilfældene.

Det medvirkede også til ulykkerne i vejkryds, at de ældre simpelt hen overså modparterne, fordi der var så mange informationer, der skulle bearbejdes på en gang. Det kan være vanskeligt for os alle at passere et trafikeret kryds, men for ældre er det særligt vanskeligt, fordi evnen til at bearbejde flere informationer på én gang nedsættes med alderen.

Udfordringen med flere ældre bilister ligger altså ikke i, at ulykestallet stiger, men i at ulykkesbilledet vil ændre karakter. Det skal vi tage alvorligt og gøre noget ved. Gør vi ikke det, kan vi ende i en situation, hvor vi samlet set får flere alvorlige personskader, som bl.a. belaster samfundsøkonomien med behandlings- og plejeudgifter. Og vi er nødt til at justere forebyggelsesarbejdet, så vi fortsat sætter ind på de områder, hvor der spares flest ulykker. Man kan f.eks. forestille sig, at vi skal gøre mere for at gøre kryds enkle og overskuelige.

HVU har på baggrund af sin undersøgelse formuleret en række anbefalinger til, hvad der kan gøres for at imødegå denne udfordring.

Udgangspunktet for anbefalingerne er, at de ældre skal blive ved med at køre bil, så længe køreevnerne er tilstrækkelige. Fokus er på at gøre det sikkert at være ældre bilist - ikke at sortere flere ældre bilister fra.

Jeg vil ikke her gennemgå anbefalingerne, men nævne, at de spænder vidt: Det er ikke kun over for de ældre selv, at der skal gøres en indsats med f.eks. vejledning om den optimale orientering, om sikre kørevaner og et sikkert bilvalg, men også over for modparterne, der som nævnt i flere tilfælde medvirkede til ulykkerne med fartovertrædelser. Vejene bør også forbedres med f.eks. ombygning af kryds, så de bliver mere overskuelige. Også køretøjerne kan forbedres med moderne teknisk udstyr, som kan gribe ind ved ildebefindende eller lignende.

I de fleste tilfælde gælder det, at indsatserne ikke kun vil gavne de ældre bilister, men os alle sammen. For det forholder sig som regel sådan, at det, som giver problemer for de ældre bilister, også er problematisk for yngre. Vi kan f.eks. alle få et ildebefindende eller overse en medtrafikanter i et uoverskueligt kryds. De ældre bilister er bare mere udsatte for at komme i disse situationer.

Næste skridt bliver, at vi i samarbejde med aktører på trafiksikkerhedsområdet ser på, hvordan anbefalingerne kan realiseres. Med de rette indsatser kan vi trygt gå en fremtid i møde med flere ældre bilister. Vi skal faktisk være glade for aktive ældre bilister, som kan klare sig selv og holder sig friske. Vi skal være glade for, at der samlet set bliver flere lovlydige bilister, som overholder hastighedsgrænsen og ikke kører spirituskørsel. Hvis man kigger ordentligt efter, så gemmer der sig faktisk i mange tilfælde en glorie under den bløde hat!

SVAR Jyllands-Posten den 24.03.2012

Kommentar til kronik den 20. marts: Værdsæt ældre medtrafikanter af Sven Krarup Nielsen, formand for Havarikommissionen for Vejtrafikulykker

Kronikken er et forsvar for ældre mennesker i biltrafikken. Et lidt besynderligt forsvar der totalt ignorerer de vanskeligheder biltrafik sædvanligvis genererer.

Der lægges ud med en bemærkning om, at vi skal være glade for de ældre bilister, og for at de kører bil så længe som muligt. Lidt i modsætning til at der vel efterhånden er enighed om, at biltrafik skader folkesundhed, miljø, trafiktrængsel - hvad var det lige den desværre nu aflyste betalingsring handlede om?

Efterfølgende når SKV frem til, at der efter indførelse af kognitive test i forbindelse med kørekortsfornyelse fra 70 år og op ikke blev færre trafikulykker med ældre bilister, men at der i stedet skete en stigning i antallet af dræbte ældre bløde trafikanter. Ja, men hvem dræber de bløde trafikanter? Er det ok at køre bil for at undgå at blive kørt over?

Desuden forekommer en besynderlig kommentar om, at folk skal være aktive og transportere sig selv? Er der ikke mere - og sundere - selvtransport i at gå, cykle eller tage bussen?

At det skulle være billigere for samfundet, at man kører i bil er vist en sandhed med modifikationer. Er den uetiske forurening og dennes følgevirkninger med i regnskabet? Oven i købet står der i kronikken, at ældre kører mange små bilture, hvilket vel er det mest egoistiske, man overhovedet kan foretage sig rent trafikalt?

Har Haverikommissionen medregnet påvirkningen af miljøet, lavet en cost-benefit-analyse af, hvad det for eksempel helbredsmæssigt koster, at CO₂-indholdet stiger til det seksdobbelte, når man i København åbner vinduet ud mod søerne? Og hvordan værdisættes bløde trafikanters bekymring, angsten for at bevæge sig ud til fods eller på cykel?

Det evigt tilbagevendende problem er her, at privatbilisme accepteres som værende en individualistisk menneskeret. Individualisme er fint, men når ens individualisme stjæler af andre menneskers miljø, af andres muligheder for at være blød trafikant - så hedder det egoisme, og det er en skidt parameter i trafikplanlægning.

Alt i alt en anakronistisk og sært uanstændigt støtte til øget privatbilisme.

Venlig hilsen

Birte Gam-Jensen, Faaborg

Der er andre steder, hvor vi i tidens løb har ændret synsvinkel, som det fremgår af en artikel i Fyens Stiftstidende den 16. juli 2012, hvor beklager politiet, at dumpeprocenten hos køreskoleelever er for høj: Ca. 30 %. Er det ikke en sær problemstilling? Vil det ikke være bedre for trafikikkerheden, hvis den var 90%? Hvis kun de bedste slap gennem nåleøjet?

Hvordan forbedres tingenes tilstand?

'The city multiplies man's power to think, to educate, to communicate. Lewis Mumford 1895-1990. But most modern cities have surrendered to the car so it's worth remembering that he also said: 'Forget the damned motor car and build cities for lovers and friends.'

Trods alle de problemer bilismen medfører, er der udsigt til en stigning i privatbiler og mere kødannelse de kommende år.

Politikerne er tilbageholdende med at pille ved privatbilismen. Der er simpelthen for mange stemmer i den, den er i for stort omfang kædet sammen med adgang til erhvervslivet, og efterhånden er den offentlige transport ikke længere i stand til at erstatte al biltrafik. Heller ikke den rent miljømæssige side af sagen – elbiler – får megen statslig opmærksomhed. Samtidigt understøttes bilismen fra mange sider, som for eksempel når banken uopfordret tilbyder at yde billån.

Men der findes græsrodsbevægelser, der har indset behovet for en modbevægelse såsom www.carectomy.com - Removing cars from people og carbusters.org - Journal of the Carfree Movement - en hjemmeside der fortæller om trends inden for bilismen - eksempelvis at unge amerikanere kører færre bilkilometer end deres forældre gør - og fornuftige alternativer til bilismen.

The World Carfree Network arbejder for den bilfri by og er medarrangør af World Carfree Day den 22. september – en bilfri dag, der dyrkes forskellige steder i verden fra Jakarta til Reykjavik:

Every year, New Yorkers get their first taste of temporary car-free street space immediately after Brooklyn's St. Patrick's Day Parade ends on 7th Avenue. Though it only lasts a few precious minutes (since the normal state of total auto supremacy must be quickly restored), residents enjoy the brief taste of what urban life could be.

— Jeff Prant – August 2012

Hvortil en af kommentarerne var:

Gabrielle Hermann

Posted March 29, 2012 at 11:01 am

Makes me sad to see what it could be like. I hope people realize soon that letting cars into cities was a big mistake.

Men efterhånden findes der politikere - også højreorienterede - der kan se de negative konsekvenser af bilismen:

BRUXELLES, Connie H.: Ned med bilernes CO2-udslip

Publiceret: 12:51, 11. juli 2012, Information

Fra 2020 skal personbiler og varebiler udstøde betydeligt færre klimagasser end i dag, siger nyt EU-forslag.

Fra 2020 skærper EU grænsen for, hvor stort et udslip af drivhusgassen CO2 der må komme fra nye personbiler og lette varebiler. For personbiler bliver loftet 95 gram CO2 pr. kørt kilometer, hvor gennemsnittet sidste år var 135,7 gram pr. kilometer.

Sådan lyder det forslag, som klimakommissær Connie Hedegaard onsdag fremlægger i Bruxelles.

Det vil fra 2020 spare Europas forbrugere for 200 milliarder kroner om året til import af brændstof og give bilejerne en gennemsnitsbesparelse på over 20.000 kroner i køretøjets levetid, siger hun.

- Med forslaget beskytter vi ikke alene klimaet og sparer forbrugerne penge. Vi fremmer også nytænkning og konkurrencedygtighed i Europas bilindustri, og vi skaber et betydeligt antal arbejdspladser. Det er en win-win-situation for alle, erklærer Hedegaard.

Transportområdet er klimapolitikens evige smertensbarn.

De nye krav sparer atmosfæren for 420 millioner ton CO2 frem mod 2030, men Connie Hedegaard tilføjer, at CO2-kravene til biler skal skærpes yderligere for tiden efter 2020.

Ifølge dagbladet Information forsøger de magtfulde tyske bilproducenter imidlertid at bremse klimakommissærens CO2-krav til nye køretøjer, selv om de offentligt taler for mindre forurenende biler.

Et af problemerne er ifølge bilbranchen, at kravet om 95 gram CO2 er et gennemsnit, der skal nås med forskellige mål for de forskellige bilproducenter.

Producenterne af små biler som Fiat strider nu med BMW og Mercedes, fordi de frygter at blive ramt relativt hårdest.

EU-Kommissionens analyser viser dog, at de nye mål er rentable og omkostningseffektive. Teknologien findes, og den er væsentligt billigere end tidligere antaget.

EU kræver i forvejen som delmål, at personbiler i 2015 højst må udlede 130 gram CO₂ for hver kilometer. For varebiler skal CO₂-udslippet i 2020 være nede på 147 gram pr. kilometer fra godt 181 gram i 2010.

EU-Parlamentet og ministerrådet skal nu behandle Hedegaards forslag.

/ritzau/

Lovgivningen bøjer vi os for, men selvom det beviseligt er til vores eget bedste, går det aldrig hurtigt.

Med hensyn til elbilen så er det et marked i bedring jfr. følgende indlæg:

For tidligt at parkere elbilen

AF Lærke Flader, branchechef, Dansk Elbil Alliance

Det undrer, at FDM's chefkonsulent, Torben Lund Kudsk, i Morgenavisen Jyllands-Posten 17/8 beskriver elbilmarkedet som et marked uden udsigter.

Det er alt for tidligt med den udmelding for et relativt nyt elbilmarked, der i vores optik blot er i sin vorden.

Faktum er, at der aldrig har været så mange forskellige elbilmodeller på det danske marked, som appellerer til den enkelte forbrugers transportbehov. Sidste år var elbilernes år nul. Året, da de første serieproducerede elbiler kom på markedet.

I dag er der 12 modeller at vælge blandt. De kommende år vil udvalget blive større. De store bilproducenter satser på elbilen, og fabrikshallerne er i gang i Europa. Samtidig sætter infrastrukturoperatørerne ladestandere op rundt om i hele landet, så elbilisterne kan køre på kryds og tværs af Danmark uden at skulle bekymre sig om opladning af batteriet.

Når det er sagt, har "Test en elbil"-forsøget vist, at 80 pct. af alle danskere har et kørselsbehov på under 60 km om dagen. Det sætter argumentet om elbilers batterirækkevidde lidt i skyggen.

Ford havde også udfordringer

Indrømmet: Der er fortsat udfordringer på både rækkevidde, ladetid og på prisen, men udfordringer hører til på et vordende marked. Henry Ford havde formentlig også sine udfordringer, da han skulle udkonkurrere hestevognen.

Vi ærgrer os over, at FDM bliver ved med at opfinde problemer, der ikke er der. Bilproducenterne bakker op om markedet ved at søsætte stadigt flere modeller. Politikerne bakker op om en grøn omstilling af energi- og transportsektor. Hvorfor? Jo, simpelthen fordi der er et behov for det. Elbilen er jo ikke kun et spørgsmål om at køre bil, men også et spørgsmål om at bruge vores energi smartere og økonomiske mere effektivt.

Det giver mening både for pengepungen og for samfundet, når politikerne laver tiltag, som på længere sigt gør, at det kan betale sig at køre grønt. Norge har allerede skabt de politiske rammevilkår, der skaber den efterspørgsel, som Danmark mangler.

Så FDM: I stedet for at parkere elbilmarkedet, så hop med på vognen og bidrag til at udvikle og forme fremtidens transportsektor.

Når vi generelt har vanskeligt ved at omstille os til den tankegang, at alle får positivt udbytte af reduceret biltrafik skyldes det også psykiske barrierer som angivet i bogen Klimabevidsthedens barrierer af Peter Kemp og Lisbeth Witthøfft Nielsen (Tiderne Skifter, november 2009). Bogen

omhandler den generelle modvilje mod at agere klimavenligt, og teorierne er direkte anvendelige i forbindelse med modviljen mod at reducere bilkørsel.

Spørgsmålet er: Hvorfor gør vi med vores viden om biltrafikkens skadesvirkninger så lidt for at reducere den?

Måske skyldes det, at ikke alle skadesvirkninger er synlige, når vi sidder bag rattet. Vi hører om det i medierne og fra klagende cyklister, men generelt hører vi betydeligt mere om, hvor glade folk er for deres biler, og de børn der altid er blevet transporteret klager jo ikke over en adfærd, der er selvfølgelig for deres forældre. Vi er naturligvis bekymrede for børnene, det er derfor vi transporterer dem og bagefter forærer dem et kørekort, så de ikke kommer ud i den farlige trafik uden at være behørigt indpakket et et metalskjold!

Kompleksiteten i de økologiske farer og i den moderne videnskab er andre forhindringer, der gør det vanskeligt for den enkelte at associere de med privatbilismen forbundne risici til egen tilværelse.

Følgeligt er det nødvendigt med mere debat og med større mediedækning, hvis ansvaret skal nå frem til os alle, politikere og borgere. En psykisk barriere findes også i den enkeltes holdning. Opfatter vi hverdagen som noget der kan fortsætte for evigt, opfatter vi ressourcerne, vand, luft, olie, kul som evige, eller er vi opmærksomme på de stigende vanskeligheder?

Og så er der de 'sædvanlige hindringer': Fatalisme, magtesløshed, ubetydelighedskompleks - min lille bil betyder ikke noget i sammenhængen. Og der er kortsynethed, som vi af bekvemmelighedsgrunde vælger det i den vestlige verden, når vi haster rundt mellem børneinstitution og arbejdsplads, mens det for nogle kan være mere eller mindre indbygget som en fatalistisk holdning i den lokale religion: Hvis Gud havde ment, at jeg skulle gå, så havde han nok ikke sørget for, at jeg kunne få en bil...

Forfatteren Tom Vanderbilt har set nærmere på den lidet hensigtsmæssige trafikudvikling, vi har oplevet, og han har skrevet en underholdende og informativ bog Traffic - Why We Drive the Way We Do, der bekræfter alle cyklisterens værste fordomme. Bogen handler om bilister og om, hvorfor trafikken er så håbløs, som den er:

Et af problemerne er, at det er svært at køre bil. Hvis man ikke lige er hjernekirurg, er det måske det mest komplekse, man foretager sig i løbet af en dag, idet bilkørsel omfatter op til femten hundrede underkompetencer såsom at fastholde positionen på vejen, bedømme hastighed, tage beslutninger, vurdere risici, justere instrumenter, læse skilte. Desuden er trafikken fyldt med formodninger. For eksempel drøner bilister jævnligt overfor grønt i den faste overbevisning, at lyset er rødt for de andre, og at de derfor holder tilbage. Derfor er også de sikre veje de farligste, som det pointeres i bogen.

Forbundet med den usikkerhed, der nødvendigvis er ved at basere sin kørsel på forventninger og formodninger, er også det faktum, at dårlige bilister kan køre i årevis uden at have uheld. En undersøgelse viser, at 80% af alle bilister mener, at de kører bedre end gennemsnittet! En bilist kan køre hver dag med en mobiltelefon i hånden uden at være involveret i uheld. Den hyppigste årsag til det medfølgende selvbedrag skyldes, at vi måske mangler metakognition = at vi er udygtige og ikke har erkendt det. Vores af manglende selverkendelse oppustede egoer hænger blandt andet sammen med, at der jo ikke er feedback i trafikken. Hvis en bilist dytter af en anden, tilskrives det jævnligt

dårlig opdragelse eller aggressivitet og kun sjældent eventuelle egne fejl. På drivecam.com kan ses film med 'uheldig' kørsel.

Desuden er der en vis anonymitet forbundet med trafikken. Det er bilen, der bliver set, ikke bilisten. Ganske vist findes der hjemmesider såsom Platewire.com, hvor dårlige bilister bliver hængt ud med bilens registreringsnummer, men hvem kan nu huske eller genkende det? Så dumheder i trafikken begås anonymt og er altså ikke helt så blamerende.

Vanderbilt søger at forklare, hvordan folk kan blokere for det faktum, at de medvirker til en farlig trafik - og svaret er komplekst: ...drivers are constantly creating what economists call, in the thorny language of economics, 'uninternalized externalities' that means that you are not feeling the pain you are causing others.

Desuden medvirker en egoisme, der er tydelig i trafiksammenhænge: Eksempelvis er det bevist, at bilister er længere tid om at forlade en parkeringsplads, når en anden bilist venter på at overtage pladsen! Samme egoisme kan genkendes i et større perspektiv, når veje anlægges, og velhaverne placerer sig længst væk fra vejene for så at skabe den trafik, der passerer de mindrebemidlede boliger på vej til og fra eget hjem. When I start at home I always drive slowly.

Med hensyn til bilisternes forhold til bløde trafikanter, findes der hollandske undersøgelser, der viser, at når cyklisten bærer cykelhjelm, er der en tendens til, at bilisterne kører tættere på, end når cyklisten ikke har cykelhjelm på! Det er jo interessant at få bragt ind i den danske styrthjelmdebat, der altid er lidt livligere om sommeren - hvor der er flere cyklister og dermed flere bilisterne skal være opmærksomme på.

Det er også bemærkelsesværdigt at tabstallene for hollandske cyklister er langt lavere end for eksempelvis amerikanske. Hollandske cyklister gør ikke noget ud af at være synlige, de foretrækker pænt mørkt tøj fremfor refleksfarver. De har ikke så mange blinkende lygter, de bærer sjældent hjelm. Det er simpelthen mere sikkert at være hollandsk cyklist, fordi der er flere af dem. Sikkerhed i antal kendes også fra Gainesville i Florida, der har USAs højeste koncentration af cyklister.

When a road is once built, it is a strange thing how it collects traffic - Robert Louis Stevenson.

Et vigtigt kapitel i Traffic har titlen: Hvorfor flere veje giver mere trafik (og hvordan det kan undgås), og dette udmærkede kapitel burde tilstiles de politikere, der så begejstret går ind for motorveje og broer. Dermed får de mulighed for at læse om, hvorfor det, der skulle være en afhjælpning, blot bliver til krav om mere asfalt og mere vedligeholdelse. Med hensyn til at undgå at bygge flere veje - og det bør man, for udover alle problemerne med trafikken, vil omkostningerne til vedligeholdelse af vejene efterhånden blive en uforholdsmæssig voldsom post på udgiftskontoen - så har tyskeren Dietrich Braess som nævnt gennemført de komplicerede udregninger for forholdet vej/trafikudvikling (link: <http://homepage.ruhr-uni-bochum.de/dietrich.braess/>).

Hvis man derimod undlader at bygge flere veje, vil folk måske overveje at bruge andre transportmidler. Her kan man så håbe på, at offentlig transport virkelig stadig findes som et seriøst alternativ.

Udover omkostningerne ved vejbyggeri er spildtiden i trafikken også et problem. Spildtiden er i 2000 udregnet til at koste 108 billioner dollars i USA. Det er dog en noget fejlbehæftet udregning,

idet man går ud fra, at folk, der sidder i kø, beklager at de spilder deres tid, og at de i stedet kunne have tjent penge i samme periode. Til gengæld er det en kendsgerning, at hver gang en ny bilist kommer på banen i Californien, så stiger den samlede forsikringsudgift for alle med godt 2.000 USD. Og prisen for den legendariske Los Angeles forureningståge er 2,3 cent pr. mil. For slet ikke at tale om prisen for støjen. Svært at udregne men støjen fra highways påvirker huspriserne direkte, ligesom der er direkte proportionalitet mellem afstanden til heftig trafik hænger og forekomsten af astma og hjerteproblemer.

Kapitlet The Fatal Flaws of Traffic Engineering burde tiltale den trafikpolitiske elite, og slutteligt er der et lille kapitel om, hvorfor farlige veje kan være de sikreste og lidt om, hvad veje kan gøre ved resten af verden:

The things that work best in the traffic world of the highway - consistency, uniformity, wide lanes, knowing what to expect ahead of time, the reduction of conflicts, the restriction of access, and the removal of obstacles - have little or no place in the social world.

Af bogens knap 500 sider består de 100 af noter og henvisninger til blandt andet undersøgelser, der understøtter de mange teorier i bogen, så uagtet sproget ikke oser af videnskabelige termer, er argumentationen velunderbygget, og set fra såvel et samfundsmæssigt som et miljømæssigt synspunkt må det være bogen, der kan overbevise os om nødvendigheden af at få styr på en fatal og ikke altid lige gennemtænkt trafik.

Vanderbilt er ikke den eneste, der vil gøre noget ved biltrafikken. Således har Daniel Sperling & Deborah Gordon skrevet bogen Two Billion Cars - Driving toward sustainability:

...the relatively modest investment of about 16 million USD between 1998 and 2004 to select political organizations has been remarkably effective at manufacturing uncertainty about the scientific consensus on global warming...

står der om ExxonMobil i denne bog, og det er et problem, når pengestærke virksomheder ligefrem gør en stor, kapitalstøttet indsats for at verdens olieafhængighed og uviljen til at ændre på miljøskadelige vaner.

Bogen indeholder en gennemgang af alternative brændstoffer og udviklingen af den elektriske bil og hybridbilen samt trægheden i den amerikanske bilindustri kontra den japanske. Og der er en udførlig beskrivelse af oliemarkedet, der står overfor at skulle udvinde den ikke helt så let tilgængelige olie med store omkostninger for miljøet. I det hele taget er der ikke meget sympati for olieselskaberne, der jævnfør det indledende citat får skyld for at have manipuleret den offentlige mening med hensyn til global opvarmning faktisk i lighed med de 'disinformation campaigns', som tobaksfirmaerne dyrkede tidligere, ligesom Ford og Toyota beskyldes for at have skabt den langvarige kærlighedsaffære mellem bilisten og bilen.

Men når alle beskyldningerne er gennemgået, så er der forslag til, hvordan afhængigheden brydes og hvilke enorme fordele, der vil være ved at gøre op med det bil-centrerede transportsystem og

- rush hour that lasts for hours and isn't a rush at all

Så vi i stedet kan imødesee en fremtid med mindre trafik, færre veje, mindre støj, lavere omkostninger til infrastruktur, mindre energiforbrug og færre drivhusgasser.

Argumentationen er ledsaget af tabeller og dokumentation. Ifølge Arnold Schwarzenegger, der som foregangsmand i Californien har skrevet forordet, er det 'an urgent wake-up call'. Og ikke ulig budskaberne i andre bøger om klodens fremtid så som Hot, Flat and Crowded, En rå verden og Klimabevidsthedens barrierer.

Der er meget litteratur, der langer ud efter bilismen og vores måske lidt misforståede ide om velfærd, eksempelvis bogen Instant Icon - Om produkter der skaber exceptionel værdi og hvordan de bliver til skrevet af Sune Aagaard og Jens Martin Skibsted (2008):

'Det er imidlertid helt sikkert, at om 20 - 30 år vil der i hvert fald ikke være biler (i byerne). Det er simpelthen bare for dumt'. Dean Kamen.

Nu drejer det sig ikke alene om, hvordan man kan indrette trafikken bedre, men i lighed med de nys udgivne bøger Pris eller Poesi og Forbrugeren i Førersædet (bogvægten.dk, 2008) så handler denne om, hvordan man bidrager til, at forbrug- og smid væk-kulturen afløses af noget andet, mere bæredygtigt, og her kommer man jo ikke uden om, at netop den eksisterende trafikkultur symboliserer hensynsløshed overfor miljø og natur.

Essensen er, at man fremover bør satse på produkter af høj kvalitet og med lang levetid for at opnå den ønskede bæredygtighed. Og et produkts høje kvalitet og lange levetid placerer det ofte i ligaen Instant icon, der er defineret ved otte punkter, hvoraf seks skal være opfyldt, herunder stærk kommunikation, holdbar æstetik, bemærkelsesværdigt, skaber af emotionel effekt, radikalt innovativt, kulturelt succesfuldt (på sigt). Som det fremgår, kunne disse seks første punkter lige så vel omhandle et maleri af Goya eller anden kunst, men de to sidste punkter: Skaber ny produktteknologi og har kommerciel effekt angiver, at vi taler om varer på et marked. Et godt eksempel på et instant icon er Appels Ipod eller Sony's walkman. Og et eksempel på et vordende instant icon er Segway'en, som vi endnu ikke har set så mange af. Det er et selvbalancerende elektrisk side by side løbehjul med en tophastighed på 20 kilometer i timen, hvilket jo burde gøre det ideelt til transport i byerne, når lige undtages prisen på 50.000 kr. Heldigvis er andre, billigere modeller undervejs.

Herudover handler bogen om, hvordan man skaber et sådan superprodukt fra design til markedsføring. Der er mange gode eksempler, og bogen er både underholdende og vedkommende.

Artikel om sund fornuft

Betalingsringen er sund fornuft

Kåre Press-Kristensen, miljøkonsulent
Christian Ege, sekretariatsleder, Det Økologiske Råd
Offentliggjort 28.11.11 kl. 03:01

Torben K. Jensen tager i JP 20/11 Det Økologiske Råd til indtægt for, at betalingsringen ikke vil være fornuftig. Intet kunne være mere forkert. Betalingsringen er sund fornuft og til gavn for alle trafikanter.

I hovedstadsområdet tabes hver dag op mod 150.000 timer pga. trængsel. Det svarer til, at 20.000 personer er fuldtidsansat til at sidde passive i trafikpropper. Den samfundsøkonomiske omkostning er næsten 10 mia. kr. årligt. Og trængslen er stærkt stigende. En nedgang i antallet af biler vil markant øge fremkommeligheden, hvorved der opnås en stor samfundsøkonomisk gevinst. Særligt erhvervslivet får gavn af betalingsringen. Lad os sige, at det vil koste en erhvervsdrivende 50 kr. om dagen at køre ind og ud gennem ringen.

En nettogevinst

Men hvis den erhvervsdrivende samtidig sparer blot 30 minutter grundet mindre trængsel og bedre parkering, så opnås en nettogevinst på 150-200 kr., da den erhvervsdrivende så kan arbejde i stedet for at holde i kø. Netop derfor er erhvervslivet i London og Stockholm blevet glade for byernes betalingsringe. Hvis en privatperson fremover vælger at betale 50 kr. om dagen for at køre i bil på arbejde i København, så får bilisten mindre trængsel og bedre parkeringsmuligheder til gengæld. Dertil kommer gevinsten for buspassagererne, når busserne når hurtigere frem. Samtidig eksisterer der jo andre transportmidler end biler i København. Hver dag kommer over 70 pct. af befolkningen til arbejde eller studium i byen ved at gå, cykle eller køre kollektivt. Denne andel stiger, når betalingsringen finansierer bedre kollektiv trafik samt bedre og bredere cykelstier.

Buskapacitet øges

Det har været fremført, at der slet ikke er kapacitet i den kollektive trafik til at løfte opgaven. Men når trængslen mindskes, så kommer busserne hurtigere frem, og så øges kapaciteten markant. Samtidig vil flere cykle til gavn for folkesundheden, og betalingsringen vil få flere til at køre sammen. I myldretiden udnyttes pladsen i bilerne meget dårligt - der er plads til mindst tre ekstra passagerer i hver bil. Denne overkapacitet har de opdaget i London og Stockholm. I udlandet har betalingsringen haft en betydelig miljøeffekt, også selv om erhvervenes dieselkøretøjer blot betaler. Miljøeffekten kan gøres endnu større ved at lade taksten afhænge af køretøjernes forurening, så de mest forurenende køretøjer betaler mest. Derved reduceres luftforureningen betydeligt, hvilket både er nødvendigt for at opfylde EU's basale grænseværdier og for at forbedre folkesundheden.

Betalingsringen - der også kunne have været benævnt 'trængselsring - grøn ring' eller andet, er en vej frem, og forhåbenligt resulterer det i en mulighed for at fremvise en grøn og smuk hovedstad, hvor bløde trafikanter kan færdes uden trafikfremkaldte gener.

Umiddelbart virker det som en god idé at spare på den offentlige transport og lade borgerne selv betale for deres transport, men det er en meget kortsigtet løsning, og når vi alle sidder fast i bilkøen i hver sin bil for at besøge familien, der ligger på sygehuset med forureningsrelaterede sygdomme, så er der måske slet ikke flere muligheder for offentlig transport. Så det er nu, vi skal ændre systemet. Mens vi kan.

Også Martin Lidegaard har i bogen Sidste udkald forslag til, hvordan vi indstiller os på en miljøfornuftig tankegang. Undervejs langer han hårdt ud efter en forstenet transport- og energisektor, der ikke engang tager de mest logiske skridt, samt politikere hvis frygt for forandring kun matches af vælgernes frygt for samme.

Indledningsvis er der masser af ord, en del selvfølgeligheder og et par floskler. Men allerede i andet kapitel systematiseres bogen, og der er en konkret gennemgang af de store forurenere samt lidt om mekanismerne bag, såvel som forslag til hvordan og hvor der kan spares i erhvervsliv og på hjemmebanen. Det påvises flere gange i bogen, at de største hindringer for fornuftige fremskridt i dette mulighedernes land, er massive strukturelle barrierer sammenholdt med en basal træghed i energisektoren.

På husholdningsniveau er der gode råd til nem efterfølgelse. En del af dem er hørt før. Derimod er der nye forslag til energisektoren, som man kun kan håbe også læses af meningsdannere i denne sektor.

Konklusionen er, at det er ikke for sent, og at vi kan gøre rigtigt meget. En delkonklusion er, at vores politikere er forbløffende lidt handlekraftige når det gælder om at pille ved egne og vælgeres vaner. Og sandt er det da, at det kræver en helt anden tankegang, når vi ikke længere skal tænke i nye motorveje og broer, men i kollektiv trafik og godstransport med tog fremfor lastbiler.

Der er andre forfattere, der har forslag til hvordan vi gør noget for verdenssamfundet, således The Politics of Climate Change af Anthony Giddens, der mest beskæftiger sig med klimaforandringer, men selvsagt også berører transport.

The Politics of Climate Change handler om mareridt, katastrofer og drømme baseret på spørgsmålet om, hvorfor folk bliver ved med at køre firehjulstrækkere, når de ikke kan være uvidende om, at de dermed bidrager til en katastrofe af episke dimensioner: Klimaforandringerne. Firehjulstrækker skal her opfattes som en metafor for den enkeltes manglende initiativ, når det gælder klodens fremtid. Det er Giddens hensigt med bogen at vise, hvordan man kan ændre holdninger og rent faktisk forbedre forholdene:

Giddens begynder med begyndelsen - næsten med udtrykket 'Bæredygtig udvikling' fra 1987, Brundtland-rapporten, hvor man for første gang blev opmærksom på, at ressourcerne ville slippe op med hidtil uventet hast, hvis man ikke ændrede brændstofs- og forbrugspolitik.

Bæredygtighed vurderes ud fra følgende elementer (World Economic Forum):

Tilstanden i de økologiske systemer: Vand, luft, jord

Påvirkningen af disse systemer og deres forureningstilstand

Den samme påvirknings indflydelse på mennesker målt i fødevaretilgængelighed og risiko for sygdomme

De sociale og institutionelle muligheder for at tackle de dermed forbundne trusler.

Muligheden for at forvalte de fælles goder.

Der er forskellige veje til at bedre vilkårene for kloden, blandt andet skal egen indflydelse og muligheder bringes - frem i hjernen - både hos borgeren og hos politikerne. Alt for ofte er det et emne, der skubbes væk. Det er nødvendigt med positive mål, og det er nødvendigt, at den vestlige verden påtager sig sit ansvar og ændre synet på sektionale interesser og formålsløs materialisme.

En del lande har allerede gang i noget fremtidsrettet. Eksempelvis Sverige, der ved hjælp af kernekraft, hydroelektricitet og biogasser satser på at blive verdens første oliefrige land i 2020, tæt fulgt af Tyskland og Island (USA og Saudi-Arabien ligger i bunden). En lille klub på fire lande: Norge, Island, Costa Rica og New Zealand forventer at få 90% deres energi fra alternative energikilder i 2025, omend man stadig slås med kulfyrede kraftværker. Problemet i mange lande er, at der ikke tænkes i helheder. For eksempel overvejer englænderne at udvide Heathrow, så der bliver plads til yderligere 100 flyafgange om dagen, hvilket jo står i skærende misforhold til ambitionerne om at reducere afhængigheden af fossile brændstoffer.

Vejen frem er altså subsidiering af alternative teknologier, afgifter på fossile brændstoffer, kernekraft, at bringe klimaforandringerne ind midt på den politiske scene (for så vidt det er muligt for den politiker, der har brug for at bevare stemmen fra føreren af firehjulstrækkeren). Samtidigt opfordres industrilandene til at tage ansvar - et flertal af borgere er villige til at støtte nationale og internationale initiativer, der skal imødegå den globale opvarmning, så længe dette ikke kræver en

betydelig livsstilsændring. Flere virksomheder er allerede ved at vise vejen. Coca-Cola har et samarbejde med Verdensnaturfonden om bevarelse af vandforsyninger, Unilever har en aftale med Rainforest Alliance, og IKEA har ligeledes en aftale med brasilianske NGO'er om beskyttelse af regnskoven. (Om der så er et beskedent skær af hykleri over en virksomhed, der bygger 34.000 kvadratmeter forretning i Odense med henblik på at inspirere til lange bilture, er en anden sag. Man forventer næppe, at kunderne kun kommer fra nærmeste opland).

Giddens opregner de utallige muligheder der er for alternativ energi: Vind, bølge/tidevand, biogasser, solenergi, varmeskjolde (i værste fald), 'scrubbers', der suger drivhusgasser ud af atmosfæren. Kernekraft er stadig svært at komme udenom, og bilen, der står for 14% af de totale udstødningssgasser, betragtes som afgørende i visse økonomier, men også her er der mulighed for fornuftig indgriben.

Kort sagt er budskabet: Drop snakkeklubben (også G8) og gør noget. Der er muligheder nok.

Rundt om i verden er der forskellige projekter, der skal reducere mængden af biler, eksempelvis et projekt under FN, United Nations Environment Programme: Share the Road (www.unep.org) om bygning af gang- og cykelstier. Det har succes i Kenya og Rwanda, men endnu er det ikke kommet til Danmark. Og kineserne har deres eget bud på, hvordan man tackler et bilismeproblem:

Artikel om bilreducerende tiltag

Trafikpropper og hensyn til miljøet får kinesisk gigantby til at begrænse antallet af biler, der må sælges. (Politiken den 2. juli 2012)

Trafikken i den sydkinesiske gigantby Guangzhou er blevet så tæt, at de lokale myndigheder har besluttet at begrænse bilsalget.

I de kommende 12 måneder må der kun sælges 120.000 små og mellemstore personbiler i byen, rapporterer kinesiske medier.

Sidste år blev der solgt dobbelt så mange biler i byen.

Formålet med de nye bestemmelser er at mindske trafikproblemerne og forbedre luftkvaliteten.

Smog førte til flyaflysninger (De 16 millioner indbyggere i Guangzhou har i dag 2,4 millioner biler. Antallet af biler er blevet fordoblet hen over fem år.

Guangzhou er den tredje storby i Kina, som begrænser bilsalget. Tidligere er lignende bestemmelser indført i hovedstaden Beijing og i den sydvestlige storby Guiyang for at bekæmpe det eskalerende antal biler på de kinesiske veje.

Sidste år var der megen fokus på luftforureningen i Beijing, som ifølge den amerikanske ambassade havde nået et 'sundhedsfarligt' niveau.

Tyk smog lå som et tæppe over hovedstaden i dagevis og tvang myndighederne til at lukke seks motorveje og aflyse hundredvis af flyafgange.

Kinas hovedstad er en af de mest forurenede byer i verden. Det skyldes dels det stadigt voksende energiforbrug, hvoraf en stor del fortsat er baseret på kulfyrede kraftværker, dels det høje antal biler i byen.

ritzau

Hvordan forbedres II

Vi skal skabe reelle alternativer til privatbilismen 28. august 2012 Information

I Danmark skal vi vælge, om vi vil videreudvikle de urbane transportformer, der giver fordele både for den enkelte og for byer og samfund som helhed. Eller om vi vil fortsætte med at poste milliarder i en perspektivløs privatbilisme

Fremtidens pendler bør have mange kombinationsmuligheder, skriver dagens kronikører. De færreste af os er endimensionale fodgængere, bilister, cyklister, tog- eller buspassagerer. Vi benytter en cocktail af transportformer, og i fremtiden vil vi i stigende grad forsøge at maksimere vores egen mobilitet. Fremtidens pendler er det, man med et nyt ord kan kalde mobilist. Af: FRITS BREDAL, TRINE JUNCKER JØRGENSEN

København skal være verdens bedste by at pendle ud og ind af. På cykel. Eller via en kombination af cykel og offentlige transportmidler som tog, bus og metro. Det er Cyklistforbundets ambition, som vi vil argumentere for i den nye trængselskommission, der onsdag i sidste uge afholdt sit første møde. Pendlere, der benytter en transportform, som er sund, miljøvenlig og økonomisk gavnlig for samfundet, skal belønnes. De skal belønnes i form af endnu flere og bredere cykelstier og i form af markant bedre og billigere offentlig transport. Vi vil arbejde for, at København bliver en trafikikker by. Og vi vil arbejde for, at den offentlige debat om trængselsproblemerne folder sig ud som det, den reelt er: en værdikamp. En kamp mellem på den ene side en forældet, uøkonomisk, usund og miljømæssigt skadelig bilkultur. Og på den anden side bæredygtig mobilitet, hvor det både er behageligt for pendlere at komme ud af og ind i byen – og behageligt at bo i den.

Transport handler i høj grad om livskvalitet. Og i en bredere forstand handler det om demokrati. Hvem har ret til at opholde sig i vores byer? Danskerne bestemmer selv svaret. Hverken grundlove eller naturlove dikterer, at byens fælles arealer automatisk tilhører bilerne.

I en tid, hvor verden leder efter løsninger på CO₂-udledningen og den globale opvarmning, er bæredygtige transportformer i stigende grad blevet en del af løsningen, mens bilerne i stigende grad er en del af problemet. Vi er nødt til at revidere vores bilcentrerede verdensbillede. I nogle områder i Californien er der nu mere end 1.000 biler pr. 1.000 indbyggere. I 2050 vil der være ni milliarder mennesker på Jorden, flest i de store byer. Hvordan skal alle de mennesker komme rundt i verdens metropoler? Samtidig med at CO₂-udledningen skal reduceres markant?

Biler har mange fordele, ikke mindst over lange afstande. Bilerne har været og vil fortsat være med til at skabe vækst i moderne samfund. Ingen tvivl om det. Men i byerne er der alt for mange af dem. Der er simpelthen ikke plads til, at vi hver og en som enkeltpersoner skal køre rundt med en motor på fire hjul, der gennemsnitligt fylder lige så meget som for eksempel otte cyklister. Bilerne er et problem i storbyer over hele verden, inklusive København:

»Trafikken på vejene i og omkring hovedstaden er blevet så omfattende, at kapacitetsgrænsen er nået mange steder i myldretiden. Alt for mange bilister i hovedstadsområdet spilder deres tid på at sidde i kø hver eneste dag. Det mindsker mobiliteten og hindrer vækst i samfundet. Samtidig er trafikens miljøpåvirkninger markante,« står der i det »Kommissorium for reduktion af trængsel og luftforurening samt modernisering af infrastrukturen i hovedstadsområdet« som et flertal i Folketinget har vedtaget.

Helt ny kundegruppe

Mange steder i verden begynder man at tage radikale midler i brug for at få styr på en ellers ustyrlig privatbilisme. I Holland betaler man bilisterne for at lade bilen stå:

»Regeringen foretager en beregning. Hvor meget vil det koste at udvide vejen med ekstra vejbaner eller at bygge en ny motorvej. Og det koster millioner, millioner, millioner af euro. Og det, vi ser nu, er forskellige forsøg, hvor de tilmeldte bilister får en belønning, hver gang de ikke bruger bilen i myldretiden. Og folk tjener penge på det. Op til 750 kroner om måneden efter skat. Og det betyder, at folk ændrer adfærd. Og det virker ret godt,« fortæller den hollandske trafikanalytiker Jos Hollestelle til DR's P1.

En anden international tendens i byplanlægningen er forsøg med at kombinere forskellige former for transport, 'cocktailtransport', som de kalder det i USA og Canada. DSB indførte i 2010 en prøveordning med gratis cykler i S-togene. Forsøget viste sig omgående som en kæmpe succes, der illustrerer borgernes modtagelighed over for velfungerende nye initiativer. I en Megafon-undersøgelse fra 2011 svarede 91 procent af S-togsbrugerne, at de syntes godt om tilbuddet. Muligheden for gratis at kombinere cykel og tog skabte øjeblikkelig en helt ny kundegruppe for DSB. Tusindvis af passagerer, som ellers ikke ville have benyttet statsbanerne, hoppede på toget – med cyklen.

Siden 2010, hvor det blev gratis at medtage cyklen i S-toget, er antallet af cykler mere end tredoblet fra 2,1 millioner til langt over 7 millioner cykler om året. I dag har DSB gjort ordningen permanent. To hjul og skinner er en stærk cocktail, som er meget populær hos brugerne. Men der er behov for generelt at udvikle flere og mere integrerede transportløsninger. Et miks mellem gågader, cykler, tog, busser og biler. Alt sammen blandet på en måde, så det stimulerer brugen af effektive, sunde og miljøvenlige transportformer.

Vi bliver mobilister

Fremtidens pendler bør have mange kombinationsmuligheder. De færreste af os er endimensionale fodgængere, bilister, cyklister, tog- eller buspassagerer. Vi benytter en cocktail af transportformer, og i fremtiden vil vi i stigende grad forsøge at maksimere vores egen mobilitet. Fremtidens pendler er det, man med et nyt ord kan kalde mobilist.

Cyklisterforbundets udspil i den nye trængselskommission er en by med maksimal fleksibilitet mellem cykler og offentlig transport. Mellem cykler og elektriske busser. For man kan selvfølgelig tage sin cykel med bussen. Eller med toget. Vi ønsker en by, hvor statsbanernes cykelmekanikere har spændt kæden og pumpet dækkene, når man henter jernhesten på stationen. Hvor man kan cykle på en af de nye supercykelstier, der findes i hovedstaden og de større provinsbyer. Fremtidens cykelstier er virkelig supereffektive, fordi der er flere spor i hver side, og fordi man ikke hele tiden skal stoppe for rødt. Sammenlignet med andre store infrastrukturprojekter er det pæret at hælde lidt asfalt ud til supercykelstier, og sammenlignet med udgifter til veje og motorveje koster det nærmest ingenting.

Motorvej eller cykelsti

Der skal stærke incitamenter til, hvis den enkelte skal vælge bæredygtige og sunde transportformer. Folk begynder ikke at ændre vaner, bare fordi de bliver opfordret til det. Der skal ske noget markant, før man for eksempel fravælger bilen, hvis man er vant til at køre i den. Det viser alle undersøgelser og al erfaring. Alternativet til bilen skal være reelt. Fordelene skal være åbenbare. De 36 procent, der allerede nu cykler til arbejde i København, gør det ikke primært af hensyn til miljøet eller deres egen sundhed. Det gør det, fordi det er det letteste og mest effektive.

I Danmark skal vi vælge, om vi vil videreudvikle de urbane transportformer, der giver fordele både for den enkelte og for byer og samfund som helhed. Eller om vi vil fortsætte med at poste milliarder i en perspektivløs privatbilisme. Vores valg får betydning for, hvor hurtigt og effektivt danskerne kommer til og fra arbejde, om de skal tilbringe tusindvis af timer i bilkøer eller ej. Men vores valg er også afgørende for den type af byer, som vores børn og alle andre kommer til at bo i.

Trængselskommissionen skal i de kommende måneder afgøre, om den vil bygge en motorvej til den type fortidig transport, som de nu går væk fra i mange amerikanske byer. Eller om den vil bygge en cykelsti til fremtidens grønne og bæredygtige transportformer. Svaret blæser i vinden på cykelstien.

Frits Bredal er kommunikationschef i Cyklisterforbundet

Trine Juncher Jørgensen er souschef i Cyklisterforbundet

Desværre har vi efter mange års svigt ikke altid den offentlige transport til rådighed, der kan erstatte biltrafikken, og det er blevet mere kompliceret at rejse med tog. Billetter købes bedst på forhånd, og efter at man har bortsparet togpersonale, er det med impulsivt at hoppe på et udgående tog passé og koster 750 kroner i bøde. Måske kunne staten iværksætte et nyt ledig-i-arbejde-projekt med personlig betjening og billetsalg i togene? For hvis offentlig transport skal kunne konkurrere, må det ikke forhindre spontaniteten, der er et af de væsentlige og mere uimodsigelige argumenter for bilkørsel. Desuden er der et problem i, at det er vanskeligt at få fat i billetterne. Det er ikke skægt at

stå i Ølgod lørdag eftermiddag på vej mod Fyn og ikke kunne trække en billet i automaten, fordi man ikke har medbragt sit betalingskort. Impulsivitet er den største forskel på offentlig og privat transport, så gør plads til at denne genindføres.

Hvis man virkelig vil den offentlige transport, så vil reducerede priser på denne være et skridt fremad. Vi har i mange år betalt for bilismen med vores bidrag til sundhedssektor, vedligeholdelse af veje og nedgang i ejendomspriser på grund af uheldige vejføringer, men en beskedent del af disse penge vil muliggøre en billigere, måske på sine steder gratis, offentlig transport.

Af samme årsag er det en dårlig idé at lade 16-årige begynde at køre bil med en voksen ved deres side. Ikke fordi 16-årige nødvendigvis er mindre modne trafikmæssigt end 18-årige, eller fordi der i princippet er noget galt i at efterligne USA, som vi jo følger på andre områder, men hvis man begynder at lade 16-årige køre bil, så cementerer man den fejlagtige opfattelse, at bilen er en del af et samfunds centralnervesystem. Man fortæller ungerne, at det er nødvendigt, at de har kørekort. Samtidigt er unge under uddannelse en væsentlig del af regionalbussernes kundegrundlag, og forsvinder de unge fra busserne, så er der ikke mange grunde til at beholde ruterne, og så står vi der og har brug for at opbygge en offentlig transport fra grunden, fordi vi har sparet alle ruterne væk...

Generelt kunne vi alle gøre Danmark til et bedre, renere cykelland for eksempel ved kun at bruge bilen, når det var strengt nødvendigt og holde den langt væk fra skoler og børnehaver og vuggestuer. De mange penge der kunne spares ved at bortskære ny motorvejsbygning og unødigt bilkørsel, kunne investeres i offentlig transport, helst så velgennemtænkt, at vi kunne fortælle Kina, Indien og Sydamerika, hvordan man skaber nyt velfærd uden at gå på kompromis med klima eller gå i krig om fossile brændstoffer.

Nu er grunde til at køre i bil individuelle, og en fremtidig omstilling fra bilisme vil klart være lettest for dem, der allerede har et positivt forhold til cykling og offentlig transport, men man kunne begynde en nedtrapning forsigtigt ved at spørge sig selv, hvornår man kan forsvare bilkørsel overfor sig selv og sine børn ud fra kriterier om, hvorvidt det kun er een selv, der skal transporteres, hvor store afstande drejer det sig om, om der findes dækkende offentlig transport, og om man skal fragte noget der ikke kan medbringes på cykel eller med offentlig transport – eller kortere: Hvem har glæde af at man starter bilen? Og så virker det mest overbevisende, hvis man kan finde på andre svar end: Mig selv, bilforhandleren og mekanikeren.

Ode til min Sykkel

Du staar saa stille i din Stald
og siger ingen ting,
og dog du baaret har en Skjal
så vidende om kring.
Naar med Visvasitet jeg mig
op paa din Sattel svang,
du førte mig den Slagne Vej,
oh, lydt nu til min Sang.

Dit Hjuls Musik forværrer mig,
men gi'r mig Kraft og Mod,
og ingen sinde synes jeg,
at jeg har traadt i no'et
saa herligt som i din Perdahl,
halløjsa, hvor den skær'
henover Bakke, ned af Dal
med allerhøjste Gear.

Af Kvindekjøn du være maa,
et Mandfolk er Motor'n,
fordig at du har Klokke paa,
den anden store Horn.
Lad andre kjøre paa Motor,
det rager mig en Fer,
jeg evigt til min Sykkel svor,
gaar op det heller ner.

P. Sørensen-Fugholm

Vi joller raskt og let af Sted,
min Kone og saa mig,
som vi saa ofte sammel gled
paa Livets Landevej.
Men bedst som at et Ord jeg skal
tilhviske ømt min Brud,
saa giver hun et veldigt Knal
og slipper Luften ud.

Vi sitter sammel paa en Skrænt
og fumler med en Lab,
som at vi klistrer paa omtrent
hvor Luften ud hun slap.
Snart kjører atter vi af Sted
og fryder vos, fordig
jeg havde Lappetasken med
med alle Grejer i.

Vi kjør til Verdens Ende let,'
naar kuns at vi er to,
ret aldrig vil jeg blive træt.
Dog Holt! Her er en Kro
Vi napper lige her en Schjuss,
bestiger saa paany
vor respektive Pegasus,
oh, Trine, den er spyd!

Bibliografi

- Traffic - Why We Drive the Way We Do (and What It Says About Us), Tom Vanderbilt, Alfred A. Knopf, 2008
- Two Billion Cars - Driving toward sustainability, Daniel Sperling & Deborah Gordon, Oxford University Press, 2009
- Automobilfacisme, Toben Lange, Stjernebøgernes debatserie, 1977
- Himmelspejl - Natur og ånd, dannelse og skole, Aksel Bording, Books on Demand, 2010
- Klimabevidsthedens barrierer af Peter Kemp og Lisbeth Witthøfft Nielsen, Tiderne Skifter, 2009
- Sidste udkald, Martin Lidegaard, Gyldendal, 2008
- Da klimaet blev hot, Connie Hedegaard, Gyldendal, 2008
- Verdens vilde vejr, Jesper Theilgaard, Gyldendal 2008
- Anthony Giddens, The Politics of Climate Change, Polity, 2009
- Cool It, Bjørn Lomborg, Random House, 2007
- Hot, Flat, and Crowded – why we need a green revolution – and how it can renew America, Thomas L. Friedman, Farrar, Straus and Giroux, New York, 2008
- Når isen forsvinder, Martin Breum, Gyldendal 2011
- Instant Icon - Om produkter der skaber exceptionel værdi og hvordan de bliver til af Sune Aagaard og Jens Martin Skibsted, Gyldendal Business, 2008
- Hverdagens centrifuge, Johannes Andersen, Hovedland, 1997

Hjemmesider

- www.b.dk
- www.fyens.dk
- www.information.dk
- www.jp.dk
- www.politiken.dk
- www.ugeskriftet.dk
- www.worldcarfree.net
- www.carectomy.com/
- www.unep.org/
- www.carbusters.org
- Dietrich Braess, <http://homepage.ruhr-uni-bochum.de/dietrich.braess/>
- <http://www.nanowerk.com/spotlight/spotid=24344.php>
- www.bogvaegten.dk
- <http://www.falck.dk/offentlig/fakta-og-information/trafik-og-vildt/>
- www.dyrenes-beskyttelse.dk