



”Man kan ikke købe en mand som Lykkeitoft. Man kan ikke lukke munden på ham.

Peter Mogensen, politisk kommentator, der ikke tror, at Folketingets socialdemokratiske formand (billedet) vil holde igen med sin kritik af sin egen regering, selv om han skulle få en étårig FN-toppost. I BT.

TORSDAG: Udefra/Ytring
Fredag: Baglandet
Lørdag: Rød/blå
Søndag: 2020dense
Mandag: Fra mit vindue
Tirsdag: Klip
Onsdag: Debatportræt



Deltag også i debatten på www.fyens.dk

Hver dag spildes tusindvis af timer på vejene på grund af trængsel. Fortidens løsningsmodel er at bygge flere veje.

KRONIK

Fremtidens trafik

De fleste prognoser siger, at vi vil få mere trafik de kommende år, helt op til 40 pct. mere i 2040.

Nu er en prognose jo blot en tidsmæssig fremskrivning af aktuelt gældende forudsætninger, og de kan derfor påvirkes, hvis man ellers har en holdning til dem.

Først kan man stille spørgsmålet, om væksten er realistisk. Transport mellem hjem og arbejde udgør en stor del af den samlede transport overvejende i et afgrænset tidsrum. Aktuelt er den danske erhvervsfrekvens meget høj, og den vil næppe stige yderligere, men snarere falde en smule.

Dernæst muliggør internettet en reduktion af det fysiske transportarbejde. Primært ved øget brug af hjemmearbejdspladser, som alt andet lige vil reducere kørslen mellem hjem og job. Denne udvikling kan påvirkes aktivt f.eks. gennem udbygning af bredbåndsforbindelser og justering af befodringsfradraget. Mange unge bevæger sig også mindre, fordi de mødes i virtuelle fællesskaber frem for fysiske. Muligheden for mobilitet giver livskvalitet ved at kunne flytte sig rundt for at arbejde, besøge familie og venner og få oplevelser, mens konsekvenserne af mobilitet i form af tid, penge og miljøbelastning er knap så ønskværdige. Så hvordan løser vi transportbehovet?

Bilen er sådan set en smart opfindelse. Vi kan komme fra A til B med 4-5 mennesker og en mængde bagage /indkøb på det tidspunkt, som passer os. Det giver en stor frihed. Men der er også mange problemer ved bilen:

- Teknologisk set er den ineffektiv, da motoren kun udnytter 30-40 pct. af energien i det ikke ubegrænsede brændstof til bevægelse.
- En bil bruger mange m² vej og parkeringsplads, som skal anlægges og vedligeholdes samt fortrænger grønne arealer.
- Den må køre langsomt i byområder og jævnligt holde for stop.
- Bremseenergien går tabt.
- Mange biler kører rundt uden andre end chaufføren. Et ton bil flytter altså 75 kilo menneske.
- Man får ingen motion ved at køre



”Ved at forbedre den kollektive trafik på kundernes præmisser sparer vi mange nye veje, og alle vinder, også miljøet og bilisterne.

Bil.

- Biler er ofte involveret i alvorlige trafikuheld.
- De fleste biler holder stille 90-95 pct. af deres levetid.

Sammenlagt er bilen smart uden for de større byer og hovedfærdselsårer, mens vi bør vælge andre løsninger imellem og i de større byer.

Kollektiv trafik er stort set omvendt. Problemet er, at den ikke går direkte fra A til B på det tidspunkt, der passer en og prisen kan være en udfordring. Til gengæld er der en lang række fordele:

- Bussen og toget er i bevægelse det meste af tiden; kører videre, når man er sat af, og parkerer uden for byen, hvor der er plads.
- 25 passagerer i bus fylder 15 m vejbane, i biler fylder de 120-600 m afhængig af farten.
- Jernbaner - og i høj grad letbaner - kan køre direkte ind i bykernen med høj hastighed uden at skulle stoppe for andre trafikanter.
- Man kan bruge tiden på at arbejde, læse eller slappe af og får rørt sig på vej til stoppested og station.
- Knudepunkter (stationer og bus- trafikpladser) rummer ofte mange

funktioner i form af indkøbsmuligheder, kulturelle tilbud eller bare som samlingssteder.

- Letbaner og elektriske tog har en særdeles høj virkningsgrad, f.eks. bliver bremseenergien til strøm igen.

Hvis man kan få flere til at bruge den kollektive trafik, opnår man altså et samlet mindre ressourceforbrug og forurening, en trafik, der afspejler et moderne samfund med færre ulykker og bedre plads på vejene til dem, der har et reelt behov - blot 10 pct. færre biler vil reducere trængslen med op til 50 pct. Men det kræver forbedringer af den kollektive trafik.

Først og fremmest skal samspillet mellem bus og tog være bedre. Med velkoordinerede forbindelser mellem tog, der kører hurtigt mellem knudepunkter og busser, der dækker et stort område med mange stop, vil langt de fleste kunne transportere sig mellem bopæl, arbejde og fritidsinteresser. Det kan gøres meget bedre end i dag.

Takstforenkling: Den nuværende pærevælling af takstsystemer skal erstattes af ét enkelt og landsdækkende system, der fungerer på tværs af regioner og trafikelskaber. Og helst med et incitament for trafikplanlæggerne til ovennævnte koordinering. Som en sidegevinst vil Rejsekortet komme til at fungere bedre!

Brugerdrevet innovation: Ved f.eks. at inddrage innovationshold på ungdomsuddannelser får trafikelskaber adgang til brugere med kendskab og gode ideer.

Buskurerpakker: I tyndt befolkede områder skal man kunne sende kurerpakker med bussen. Dette vil give mindre erhvervsdrivende og andre et hurtigt produkt til en rimelig pris.

Bedre cykelforhold: Bedre parkerings- og adgangsforhold ved stationer og større busstoppesteder gør det mere attraktivt at cykle som en del af turen.

Ved at forbedre den kollektive trafik på kundernes præmisser sparer vi mange nye veje, og alle vinder, også miljøet og bilisterne.

Illustration: Mikkel Damsgård Petersen



Af Ole Dupont Kofod
Hybenvænget 8,
Glamsbjerg
- trafikkonsulent

UDEFRA

Efterlysning: En dansk Europapolitik

Mens statsministeren med egne ord er gået ”reform-amok” i indenrigspolitikken, hører vi ikke et kvæk om Europapolitikken.

Det kan virke som om, at ja-partierne er skræmt fra vid og sans af en EU-skeptisk befolkning.

Så meget desto mere glædeligt er det, at statsministeren nu har taget initiativ til en bred forhandling om et nyt nationalt kompromis om Danmarks fremtidige Europapolitik.

Det er dog helt afgørende, at det ikke bliver den mindste fællesnævner, der bestemmer EU-ambitionen i sådant memorandum, men at det bliver både fremadrettet og visionært.

En Europaaftale bør først og vigtigst sigte mod, at Danmark kommer så stærkt med i samarbejdet som overhovedet muligt - uanset om det gælder bankunion eller patentdomstol.

Her nytter det ikke, at ja-partierne lurepasser på grund af frygten for befolkningens reaktion.

Såvel blå som rød blok har begået eklatante løftebrud, når det gælder deres forsikringer og tilsagn om folkeafstemninger om afskaffelse af EU-forbeholdene.

Det mindste, partierne kan gøre nu, er i en debat om en dialog med befolkningen at gøre det klart, hvorfor det er så vigtigt politisk, økonomisk, kulturelt og menneskeligt, at Danmark kommer helt og fuldt med i det europæiske samarbejde.

En Europaaftale bør indeholde et bud på et mere demokratisk EU-samarbejde.

Ved indgangen til 2013 var der i Europa registreret 26 mio. arbejdsløse - dvs. en arbejdsløshedsprocent på 10,7. Den helt store udfordring for Europa frem mod 2020 er at få skabt en bæredygtig vækst, der samtidig skaber job.

Derfor bør Europa-aftalen indeholde opbakning til en skat på finansielle transaktioner.

Danmark bør aktivt støtte udviklingen af en fæl-



Erik Boel

lektor, tidligere formand for Europabevægelsen

”Partierne i et kommende nationalt kompromis bør give hinanden håndslag på, at de holder op med at give EU skylden for de beslutninger, de selv har været med til at træffe i Bruxelles.

les europæisk forsvars- og udenrigspolitik. Her skal vi være maksimalister.

Danmark har alt at vinde og intet at tabe ved et fælles udenrigspolitik, fordi EU er en unik kanal for politisk indflydelse i en globaliseret verden - især for et mindre land.

Den største fredspolitiske opgave for EU i dag er at bidrage til et stabilt vestvendt Tyrkiet, dvs. tyrkisk medlemskab af EU.

Partierne i et kommende nationalt kompromis bør give hinanden håndslag på, at de holder op med at give EU skylden for de beslutninger, de selv har været med til at træffe i Bruxelles.

Mere end mange andre skridt vil det lægge en naturlig dæmper på den danske EU-skepsis.

UDEFRA/YTRING skrives på skift af cand.pæd. Erik Bilsted, sygeplejerske og debattør Rachel Adelberg Johansen, lektor Erik Boel og ph.d.-studerende Anne Mørk.