


Hvis der var steder, hvor man kunne møde hinanden
og finde ud af ting og sager
eller blot slappe af sammen.



Hvis vi alle selv bestemte,
hvordan vores gader og by skulle være.
Der, hvor vi bor.

Hvis vi alle var med til at finde ud af,
hvad der er vores fælles problemer
og kunne fortælle eksperterne
hvordan vi vil have det.
Det, vi ikke selv har tid til at lave.

Hvis vi tænkte på hinanden, når vi løste problemerne.
Måske er det også nødvendigt?



Internetudgave:
ISBN 978-87-91237-83-6

Det kunne være skönt.

Hvis man kunne indånde ren luft.
Hvis træer og blomster kunne trives godt og brede sig.
Hvis en masse dyr havde lyst til at bo i byen igen.
Hvis man kunne høre fuglene.
Hvis man kunne høre, hvad man selv tænkte.
Hvis man kunne tale med hinanden.

Hvis man kunne lade sine børn gå frit omkring
og lege med drage og hunde og hinanden.
Deltage i byens liv, gå til købmanden, bageren
og tage i zoologisk have.
Hvis gamle mennesker også kunne være der,
kunne kigge på og deltage.

At cykle ved siden af hinanden.
At gå hen ad vejen i fred og måske møde nogle man kender.
At alle, der kom sure hjem fra arbejde,
nåede at blive glade, inden de kom hjem.
At sidde mageligt og slappe af, når man kører hjem
fra arbejde og være fri for ansvaret med kørslen.
Måske med en kop kaffe eller et rafflebæger.
At tage sin moster fra Hobro med på en køretur
i de nye transportmidler rundt i byen.

NOAH-gruppe:

Det kunne være skönt.

NA

200

0648

Denne bog er udarbejdet af
Trafik- og bymiljøgruppen i NOAH/København.
Meninger, der tilkendes gives i bogen,
er ikke nødvendigvis identiske med
hele NOAH-sammenslutningens opfattelse.
Der er kun copyright for kommerciel udnyttelse.

Bogen kan fås ved at indsende 10 kroner
på giro 160039 til
NOAH
Kompagnistræde 37 o.g.
1208 København K
Husk at skrive »Trafikbog« på giroblanketten.

NOAH
STUDIESTRÆDE 24, ST.
1455 KØBENHAVN K
TLF. (01) 15 60 52
GIRO 5 56 00 39

1. oplag juni 1973: 5000
2. oplag november 1973: 5000



An aerial, black and white photograph of a city, likely Copenhagen, showing a dense urban grid and a winding river. The text "Det kunne være skønt." is overlaid on the right side of the image.

Det kunne være skønt.

INDHOLD

Byen	6
Bilens historie	12
Støj	18
Luftforurening	24
Bilen og os	32
Et samfund i vækst	40
Penge	50
Forbrug	58
Kollektiv trafik	70
Bypolitik	86

Litteraturliste.

Referenceliste.

Bogen, du holder i hånden
er en fortælling om en storby.

Vi er nogle, der er gået sammen
i en NOAH-gruppe for at samle
informationer og synspunkter,
som vi mener københavnere og andre,
der bor i byer, bør kende.

Efter at have arbejdet med
problemerne mener vi, at vor
by er i fare.

En af de største årsager er
privatbilismen.

Vi har valgt at se på vor by fra
en trafiksynsvinkel.

Der kommer daglig vigtige
informationer frem herom i
pressen og andre massemedier.

Men informationerne behandles
oftest enkeltvis, og ses ikke
i en sammenhæng.

Derfor glemmes de hurtigt.

Vi har søgt at samle nogle
af de puslebrikker, som vi mener
må indgå i fænomenet København
og dens fremtid.

Din fremtid

og dine børns fremtid.

København er ikke mere speciel, end
at vi mener, vort arbejde kan
overføres til andre byer.

Vi håber, at det kan medvirke til,
at andre medborgere begynder at se
mere kritisk på deres by.

44% af Danmarks befolkning bor i de 10 største byer.

Engang for omkring 100 år siden skete der noget meget hurtigt og totalt ødelæggende for en række af landets kommuner.

Grundlaget for en højere levestandard og industrialisering fjernedes fra Vestjylland, Nordjylland, Djursland, Sydfyn, Nordfyn, Midtsjælland, Lolland, Falster, Møn, Samsø

De store folkevandringer vi læser om i historiebøgerne, er for intet at regne i sammenligning med den flugt fra landet mod byens lønarbejde, som fandt sted. I gamle dage var 80% danskere bønder. I dag bor godt 80% i byer.

Panikopførte slumboliger skød op uden plan, fordi hastigheden og bevægeligheden i arbejdskraften lå udenfor samfundets kontrol. Storbyerne blev skabt og med dem trafikproblemerne.

Snart var byen opdelt i zoner, fordi nogle grunde blev mere værd end andre. Der kom arbejdszoner, sovezoner, rige zoner, middelklassezoner og fattige zoner. Og hver dag tager mange mennesker frem og tilbage med deres madpakker. Mændene tager deres bil og alle andre klumper sig sammen i alt for få og ukomfortable busser og toge.

Byen voksede ud over hver eneste bakketop og ned i alle naturområder uden fornuft, plan eller æstetiske hensyn. De eneste hensyn man tog, var til økonomien og vejene.

Det er værd at bemærke sig, at selv i dag sker anlæggelse af motorveje kun i områder, hvor der i forvejen er økonomisk vækst.

== : eksisterende motorveje

— : planer for motorveje



Hvad er udvikling?

Mennesker søger til byerne af mange forskellige grunde.

Her er mange arbejdspladser og kontaktilbud.

Flere forretninger, der handler med de samme varer og nogle, der har specialiseret sig i kun at føre ganske få varetyper. Man kan vælge.

Her er mange steder, man kan gå hen og more sig, opleve noget.

I byernes midte er der stemning. De fleste befinder sig godt her. Man kan altid gå en tur op ad hovedgaden eller gågaden og risikere at løbe på nogen, man kender.

Byen opsluger alle, der opsøger den. Selv de mest yderliggående kan være heldige at finde sig et sted, hvor de kan føle sig velkomne.

Men så er vel stort set også alt godt sagt om byerne, som vi kender dem for tiden.



»Betingelserne for at arbejde og bo i byer er kunstige og instinktet gør af og til oprør mod det unaturlige. I morgen vil byen holde op med at eksistere.«

Henry Ford

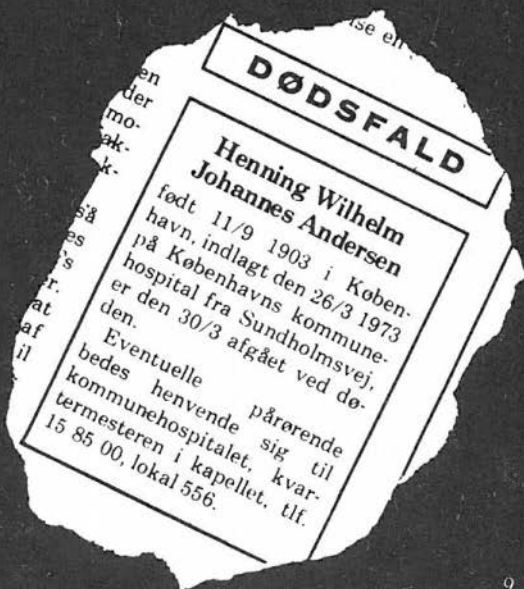
Ikke mange kvarterer i de store byer har det, vi kalder landsbyfællesskab. Hvor man kender sin nabo og dem, man bor ved. Det at være respekteret og holdt af, der hvor man bor. Føle, at man fungerer sammen. Til fælles bedste.

Selve byformen, som den er i dag, indbyder slet ikke til det. Tidsindstillede slumboligblokke med triste opgange, fantasiløse friarealer, udstrakte parcelhusområder, hvor enhver har nok i sit. Hver for sig indestængt i beton af larmende gader og motorveje.

Ingen steder kan man leve så ensomt og isoleret som netop i sådan en myldrende by.

De mange kontaktilbud kan blive for meget. Man kan ikke nå det hele. Livet strømmer forbi én. Larmende og uharmonisk. Man trækkes med i en strøm af travle mennesker. Man synes selv, at man har travlt.

Så glemmer vi osselv og hinanden og der skabes grundlag for alskens unødvendige problemer.



Da bilen kom frem,
viste den sig hurtigt at have umættelige behov.
Brolægning, asfalt, vejdække og plads.
Den krævede adgang til vores mest værdifulde områder.

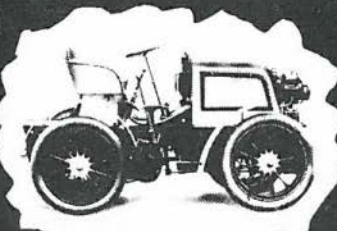
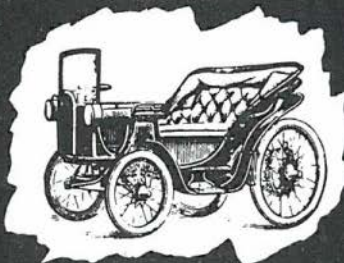
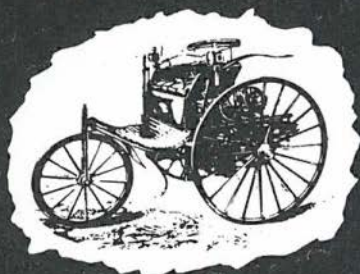
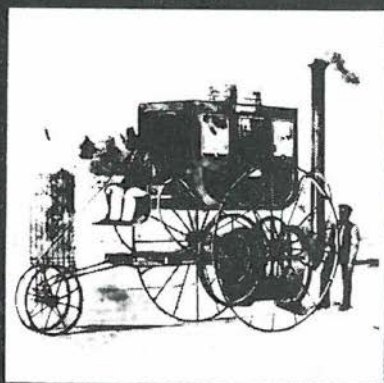
Parker og promenader svandt ind og forsvandt.
Træer blev fjernet og veje udvidet.
De skyggefulde gårde og gamle hyggelige
pladser blev fyldt op.
Ja, den trængte sågar ind i vores boliger.

En række forretninger, værksteder, benzinstationer,
garager, P-pladser, samt et væld af dingnot-industrier
dukkede op.

Vi kan sige, at byen blev angrebet
af Tyrannus Mobilitis.



I begyndelsen havde man damp...



1769. Major Nicholas Cugnot kører en selvdriven dampvogn rundt om et hjørne og ned i en grøft med 5 kilometer i timen. **1830.** Russell-bilerne kører røgspruttende gennem engelske byer. **1840.** Domstolene nedlægger forbud mod »disse Satans vogne«, da folk protesterer. **1885.** Tyskerne Daimler og Benz sætter hjul på en eksplosionsmotor. **1895.** Tidsskriftet »Horseless Age«: »De, som gider trænge ind i problemerne, er klar over, at en vældig industri er ved at blive skabt.« **1896.** Bilens befrielsesår: England ophæver forbudet om, at der foran hver bil skal gå en mand med et rødt flag. **1897.** Elektrisk sporgvognskørsel tog sin begyndelse i København. **1899.** Amerikaneren H. H. Bliss får æren af, at blive det første trafikoffer. **1900.** Omkring 15.000 el-drevne biler kører rundt i U.S.A. med hastigheder over 100 km/t. En svensker laver en blyakkumulator, der gør det muligt at køre 150 kilometer inden ny opladning. **1900.** Busserne i London kører 8 km/t med 1 hk motor.

Et blad skriver: »Vi brænder efter at lære bilens egenart at kende, hvad den kan give os og hvad vi ikke vil opnå, hvilken lydighed den vil vise sine fremmede herrer og hvilke nye horisonter den vil åbne.«

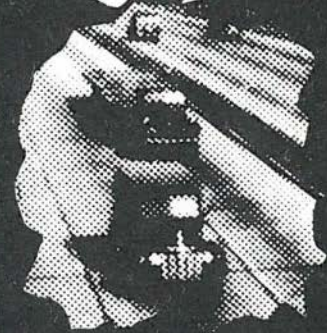
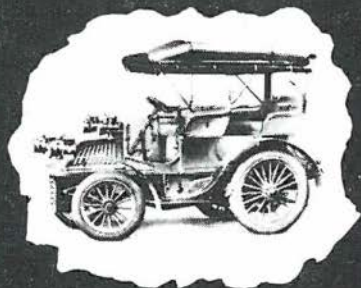
1903. Ford Motor Company stiftes. Første år produceres der 175 biler. **1908.** Henry Ford trækker den første bil ned fra et samlebånd, forhøjer arbejdernes dagløn, så de kan købe hans biler. **1909.** Bilproduktionen er nu 100.000 biler. **1909.** F.D.M. stiftes i Danmark. **1910.** Der er 997 biler i Danmark. **1913.** De sidste heste er ved at forsvinde fra byens miljø. En bil spiser ikke hør, når den er parkeret.

Et tidsskrift jubler: »Større frihed, større udbytte af fritiden, et større udsyn over den store vide verden, mere lykke og bedre helbred. Det er de varige goder, som bilen har bragt os. Vi må takke Gud for, at vi lever i bilalderen.«

Henry Ford erklærer: »Historien er et bedrag og den beviser, at folk vil bedrages. Alt er i bevægelse og livet bør ses som en rejse. Vores civilisation er bygget på letvundet og billig magt. Bilen er kun én måde at bruge denne magt på.«

1916. Der produceres flere biler, end der fødes børn i U.S.A., 1.167.000. **1916.** Den første krigstank ser dagens lys.

1918. Store vejprojekter ser dagens lys overalt i de rige lande. **1930.** Der er nu 110.324 biler i Danmark. **1930.** Jernbanenettet når sin største-udstrækning i Danmark, 5.000 kilometer. Lokalområderne er godt dækket ind. **1936.** Mere end 6.255.000 amerikanere har nu et job, fordi bilen er til. Det er hver 7. arbejdsplads i U.S.A. **1950.** Der er 79 millionbyer på jorden. Tusindvis af små landsbyer og småindustrier på landet skrumper ind og uddør. **1950.** Der er 179.468 biler i Danmark. **1958.** Omkring 4.000 millioner dollar bruges dette år på modellforandringer. **1965.** 152.000 danskere er beskæftiget indenfor bilbranchen og service. **1968.** 20 ud af hver 100 lønmodtager er beskæftiget indenfor bilindustrien og service i U.S.A. **1967.** Shell, Mobil Oil, Esso opgiver indtægt på 0 kroner. **1970.** Der er 1.323.993 biler i Danmark. **1970.** Der er nu 167 millionbyer på jorden. **1971.** Egnspanrådet fremlægger Regionalplanen for Københavns omegn fremtid: I de næste 14 år skal der i Københavns omegn skaffes plads til 200.000 flere mennesker, 400.000 nye boliger og 400.000 flere biler.



Og så...

»Ved Ford fabrikkerne undersøger vi nu en række muligheder for at kunne anvende rumalderens teknologi på trafikkontrol. Satellitter tager billeder fra stor højde, og disse oplysninger køres gennem computere til trafikkontrolcentre i byerne og videre ud til trafiklysene på gadehjørnet. Om det ønskes, kan de endog føres helt frem til bilisten via bilradioen. Det lyder fantastisk, men vi tror, at det er teknisk og økonomisk forsvarligt.«

(Pris: ca 100 milliarder kroner)

Henry Ford II



Vedtages alle planer for S-toge og motorvejssystemer i København, vil situationen i 1975 se sådan ud:
S-togsnettet er steget med 81% i kilometer.
Motorvejsnettet med 414%.

Efter 1985 forestiller man sig, at København vil brede sig over midt- og sydsjælland.
Måske smelte sammen med Sverige i en Øresundsstad.



Bilister er også medborgere.

Bilen er i den grad en del af vort liv,
at vi ikke længere er i stand til at tænke klart,
når det gælder om at finde dens plads i vor tilværelse.

Den er blevet et af de mest fremtrædende symboler
på alt, hvad vi forbinder med fremskridt.

Der findes mange mennesker,
som overhovedet ikke kan tænke sig
et samfund uden biler.



Bilen

- har givet os større geografisk bevægelsesfrihed.
- har givet sin ejer en følelse af frihed til at kunne rejse, hvorhen han vil.
- har givet sin ejer en følelse af frihed, som han ikke har tilsvarende andetsteds.
- muliggør transport direkte fra dør til dør.
- er et af de få steder (bortset fra lokummet), hvor man kan være helt alene.
- gør én uafhængig af køreplaner.
- er et sted, hvor man kan være alene med sin familie, når man rejser på ferie og tager på tur.
- er en nødvendighed for nogle erhverv.
- er en nødvendighed for brandvæsenet og ambulancetjenesten.



Vi kører lige hen forbi.
Og vækker...



Hansens...
Olsens...
Petersens...
Jensens...
Jacobsens...
Johannesens...
Markusens...
Knudsens...
Frederiksens...
Holms...

Så er der gang i nervepillerne.

Lyd måler man i decibel, dB.

140	støj fra en jetmotor
130	støj fra propelfly
120	støjens smertegrænse
110	overlydsfly i 200 meters højde
100	beatorkester
90	stærkt trafikeret gade / store værksteder
80	ørets faregrænse
70	støj inde i kørende bil
60	almindelig tale i 1 meters afstand
50	støj i et stormagasin
40	hvisken i 1.5 meters afstand
30	
20	
10	blades raslen
0	svagest hørlige lyd

En vej, der befærdes af 40.000 biler om dagen med en fart på 80 kilometer i timen, afgiver en middelstøj på 55 dB i en afstand af 175 meter fra vejens midte.

Boliger op til veje, hvor 10.000 biler passerer dagligt med 40 kilometer i timen, bør ikke bygges nærmere end 50 meter fra vejens midte.

Er farten 100 kilometer i timen, bør vejen ligge mindst 100 meter væk fra boligen.

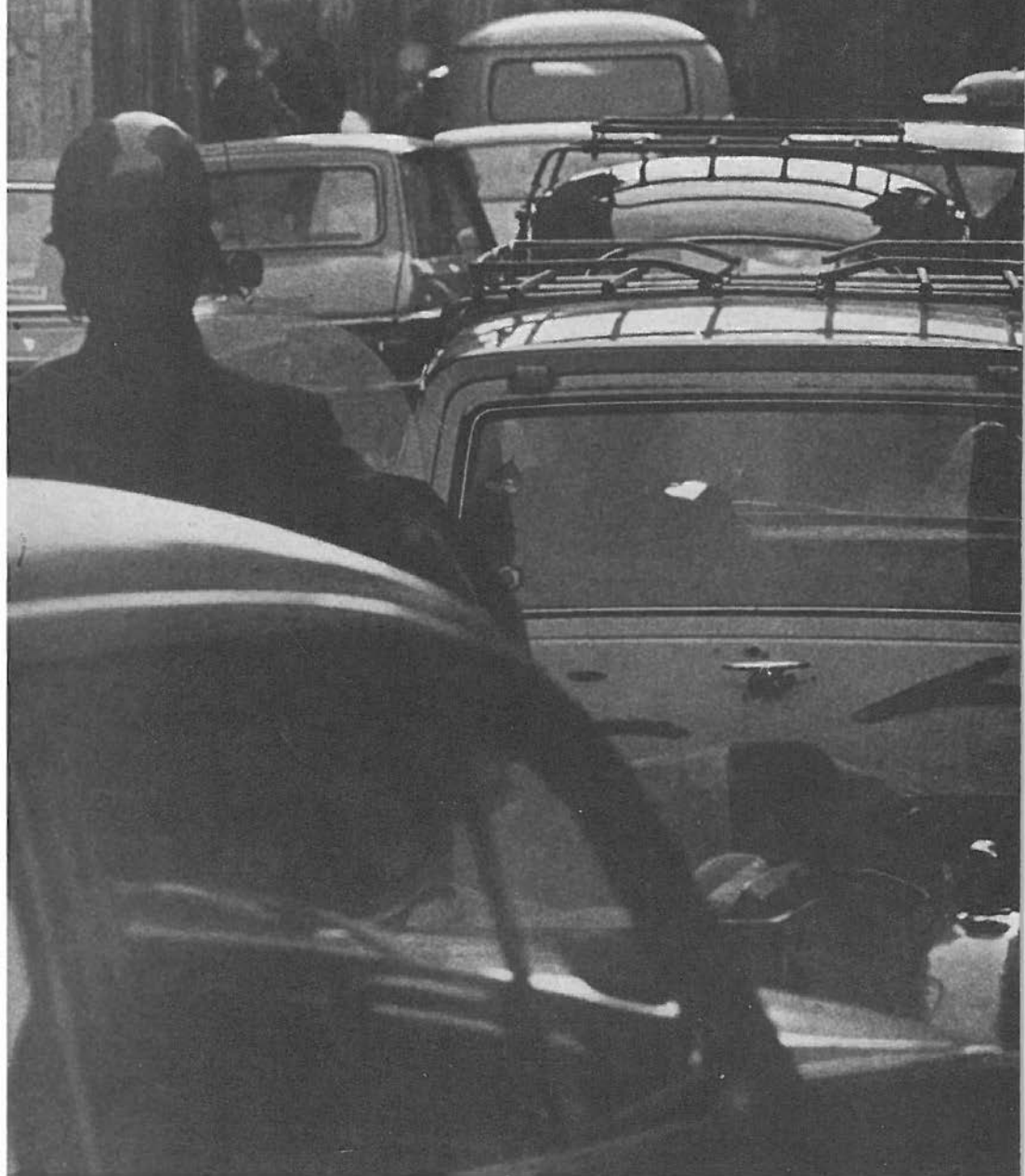
Ved Åboulevarden er der bygget en motorvej, der kan klare 30.000 biler i døgnet.

Klods op ad 10 etagers boligblokke.

I 1966 foreslog den Nordiske Komitee for Bygningsbestemmelser, at støj i boligområder ikke må nå op over 35 dB i beboelsesrum med lukkede vinduer og 55 dB med åbne vinduer.

En $\frac{1}{4}$ af Københavns boliger er over disse grænser.

Støj er ikke kun noget
man kan høre.
Man kan også se den.



Kan du huske, hvordan stilheden lyder?



Vhroooooommmmm..



Udsættes du for 85 dB otte timer dagligt,
kan du ødelægge din hørelse for livet.
Er støjen 90 dB, kan du tåle den to timer dagligt.
100 dB vil ødelægge din hørelse efter kun
femten minutter.

Målinger i Københavns gader,
når ofte op på 70-100 dB.

Lydniveauet i byområder er steget
med 1 dB om året siden 1945.

Målinger fra 1969:

Blågårdsgade - Nørrebrogade: 90 dB

Strandgade - Torvegade: 97 dB

Kompagnistræde - Rådhusstræde: 102 dB

Støj betyder stress.

Musklerne spændes, blodets sukkerindhold bliver større,
organismen kommer i forsvarsposition, de små blodkar
trækker sig sammen, hjertet belastes.....

40-50 dB betyder, at din søvn forstyrres.

Sovepiller ødelægger din drømmeaktivitet,
som betyder en hel del for din psykiske ligevægt næste dag.

Mennesker, der bor i storbyer, spiser mange gange
flere sovepiller, end de, der bor langt væk fra bilerne.

Hvor bor du forresten?



Venedig er kendt som fodgængernes by.
Der er lyde fra stemmer, fodtrin, håndværkerens værktøj.
Der er synet af mennesker, ansigter, varer lagt frem ude på gaderne til salg.
Rindende vand, bænke, torve og fortovscafeer.
Lydene er klare og til at skelne fra hinanden.



Tror du et 7 års barn tager skade af at ryge 10 cigaretter om dagen?

Videnskabelige undersøgelser foretaget i New York
peger mod, at det er lige så farligt for et syv års barn
at indånde byens luft, som at ryge ti cigaretter daglig.
Eller for en på 30 år at ryge 30 cigaretter daglig.

Benzpyren er et tjæreprodukt, der findes i cigaretter.

Det dannes også ved den ufuldstændige
forbrænding i benzinmotoren.

Fra bilerne får vi kulilte, kvælstofforbindelser,
kulbrinte, bly, asbeststøv, kul, askepartikler.....

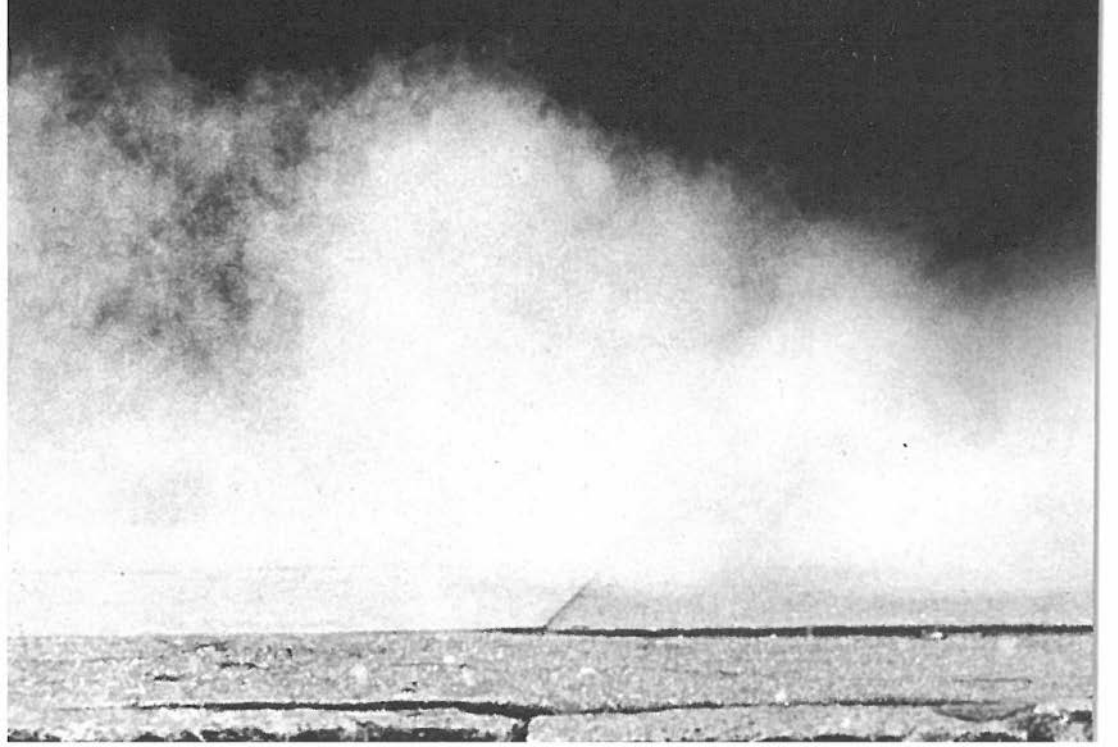
Det ender i dine lunger.

Der hænger en kvalmende fims
over vore byer og industriområder.

Bilmotorer pulser fed, ildelugtende,
giftig røg gennem byens gader.
Når 1 liter benzin brændes af, forurenes 9.000 liter luft.
Lugten af uforbrændt benzin er gennemtrængende
hver gang, der er rødt lys.
Fodgængerne holder vejret og får hovedpine.
Bilisterne bliver sløve og slørede i blikket
og må passe ekstra på.

Luftforureningen i København
stammer for 60% vedkommende fra bilerne.

Den medvirker til dannelsen af forstæder.
De, der ved besked og de, der har råd,
flytter væk fra bykernen.
Derved skal de køre længere for at komme
på arbejde og øger derved forureningen.
De rige flytter ud og de fattige må blive
eller flytte ind.



Amagerbrogade, Blågårdsgade, Kingosgade, St.Kongensgade,
Vester Voldgade...

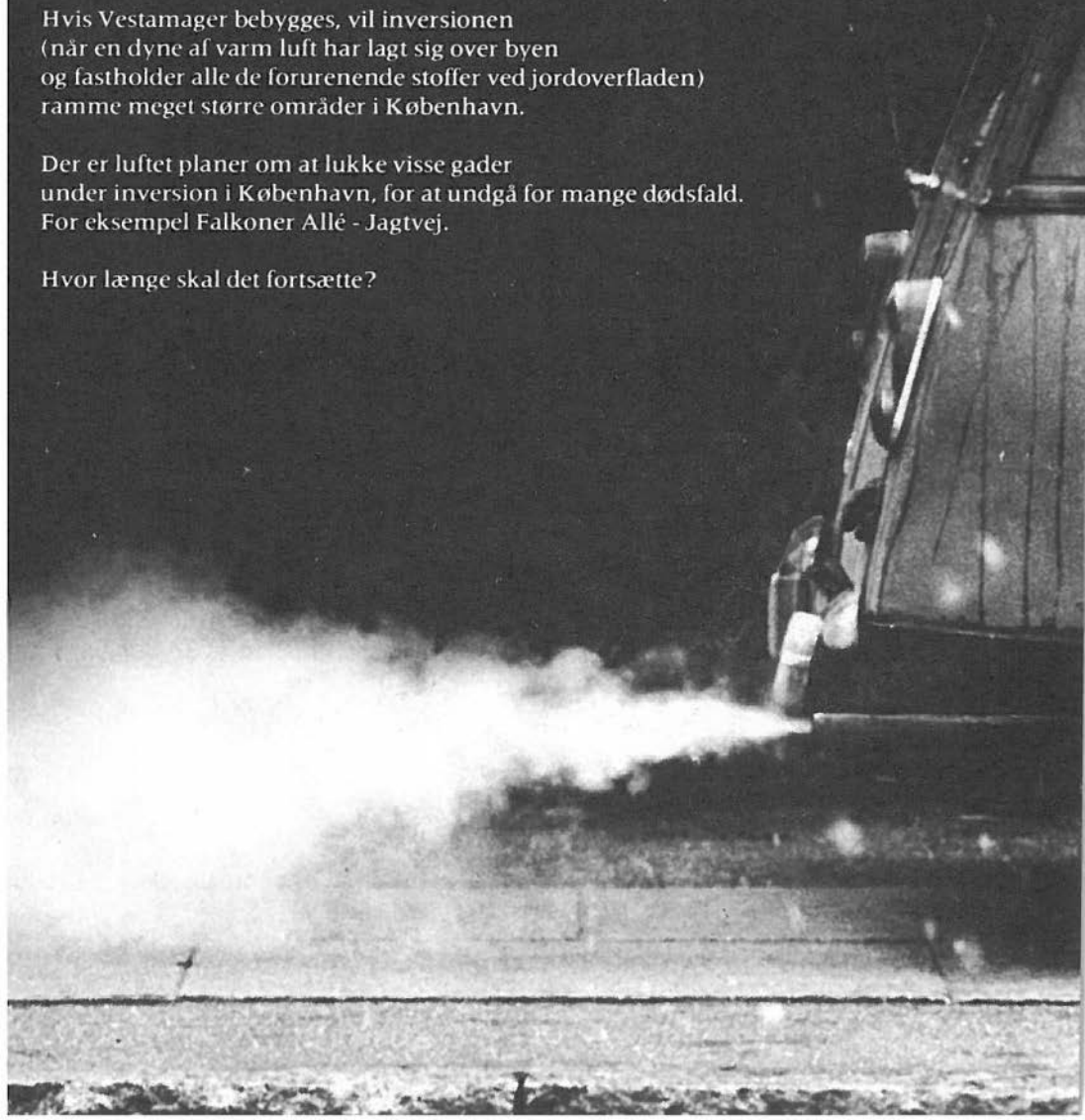
De af FN's sundhedsorganisation WHO anbefalede grænser
for kulilte er f.eks. overskredet 100% i Bredgade,
80% i Nørrebrogade, 50% i Vesterbrogade og
300% i Fredensgade.

Beboerne løber på længere sigt risiko for at få
hjerte- og lungesygdomme og blive sterile.

Hvis Vestamager bebygges, vil inversionen
(når en dyne af varm luft har lagt sig over byen
og fastholder alle de forurenende stoffer ved jordoverfladen)
ramme meget større områder i København.

Der er luftet planer om at lukke visse gader
under inversion i København, for at undgå for mange dødsfald.
For eksempel Falkoner Allé - Jagtvej.

Hvor længe skal det fortsætte?



Kulilte.

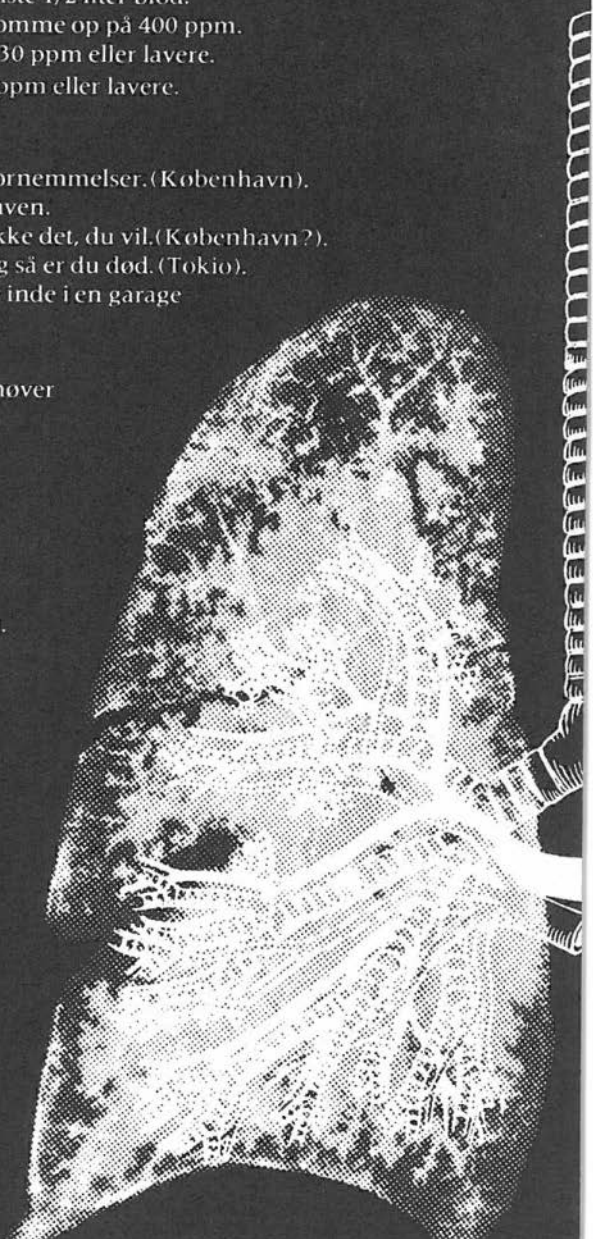
En bil afgiver kulilte i sin udstødning.
Kulilte bindes 300 gange lettere end ilt
til de røde blodlegemer.

Otte timers ophold i en atmosfære med 80 ppm
(millionte dele) kulilte, svarer til at miste 1/2 liter blod.
I stærk trafik kan kulilteindholdet komme op på 400 ppm.
Sundhedsgrænsen er i mange lande 30 ppm eller lavere.
I Danmark er sundhedsgrænsen 30 ppm eller lavere.
FN anbefaler 8 ppm for 8 timer.

Først får du hovedpine og træthedsfølelser. (København).
Så får du kvalme og måske ondt i maven.
Så svigter dit syn, og musklerne vil ikke det, du vil. (København?).
Endelig får du blå læber, kramper, og så er du død. (Tokio).
Ganske som hvis du lukkede dig selv inde i en garage
med bilmotoren i gang.

Nogle forskere hævder, at vi ikke behøver
at være bange for kulilten i gaderne.
De glemmer, at selv en kortvarig
træthedsfølelse hos en bilist
kan være katastrofal
for en fodgænger/cyklist.

Benzinmotorer bidrager årligt med
240.000.000 liter kulilte i København.
Dieselmotorer yder 6.375.000 liter.



Kvælstofforbindelser.

Ved jævn fart er der ca 650 ppm kvælstofforbindelser i den luft, udstødningsrøret udspyr.

Kvælstofilter kan selv ved små doser give øget sårbarhed overfor smittefarlige sygdomme. Ellers er virkningen stort set som ved kulilte.

Benzinmotorer sender årligt 5.250 tons kvælstofforbindelser ud over København. Dieselmotorer lugter 2.875 tons.

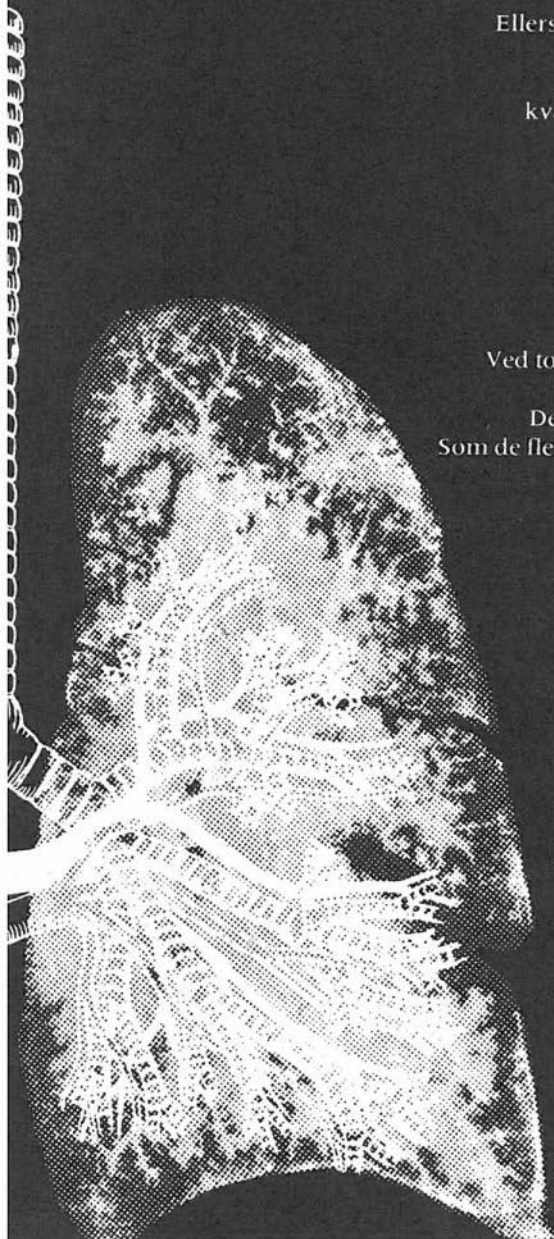
Kulbrinter.

Ved tomgang udgør de 0.5% af udstødningen.

Den mest kendte kulbrinte er benzpyren. Som de fleste andre kulbrinter bilen frembringer, fremkalder den sandsynligvis kræft.

I 1967 døde hver 17. mand herhjemme af lungekræft. Dobbelt så hyppigt i København som på landet. Så hvis du både ryger og færdes på trafikerede veje.....

Benzinmotorer udspyr årligt 282.250 tons kulbrinter. Dieselmotorer forpester København med 4.875 tons.



Københavnske biler udspyder årligt 250 tons bly.

Bly er meget giftigt og forsvinder kun langsomt ud af kroppen igen. En let blyforgiftning betyder øget træthed, søvnforstyrrelser, forstoppelse, hjerneskade og måske kromosomskader.

Sidste nyt:
Den 9/1-1973 målt på
Åboulevarden 4.3 mikrogram
bly per kubikmeter luft.

Der er kun foretaget ganske få undersøgelser herhjemme over blyindholdet i byluften. 1970 blev der målt 1.2 mikro(milliontedele)gram bly per kubikmeter luft i det indre Nørrebro.

Det svarer til luften i den amerikanske by Cincinnati. Her har man desuden målt, hvor meget bly borgerne har i deres blod:

borgere med ophold og bolig i city: 5-60 mikrogram bly per 100 gram blod
benzinpassere: 20-60 mikrogram bly per 100 gram blod
færdselsbetjente: 10-70 mikrogram bly per 100 gram blod
mekanikere i underjordiske garageanlæg: 20-70 mikrogram bly per 100 gram blod
parkeringsvagter: 30-70 mikrogram bly per 100 gram blod
borgere, der bor uden for Cincinnati: 3-30 mikrogram bly per 100 gram blod

Nogle voksne viser synlige tegn på blyforgiftning med 60 mikrogram i blodet. Det er muligt, at børn med et blyindhold større end 20 mikrogram i blodet får nedsat enzymaktiviteten i hjernen. De bliver dummere og får lettere psykiske lidelser.

Peruvianske indianere, der levede for 600 år siden, havde 10 gange så lidt bly i deres knogler, som »det moderne menneske«.

Før at give motoren større ydeevne,
bruger man benzin med højt oktan-tal.

Før at undgå at motoren derved begynder at banke,
tilsættes der nogle blyforbindelser til benzinen.

Omkring et halvt gram per liter benzin.
De 70% sendes ud igen via udstødningsrøret.

Før krigen var oktantallet 74-80.
I dag er det oppe på 94-100.

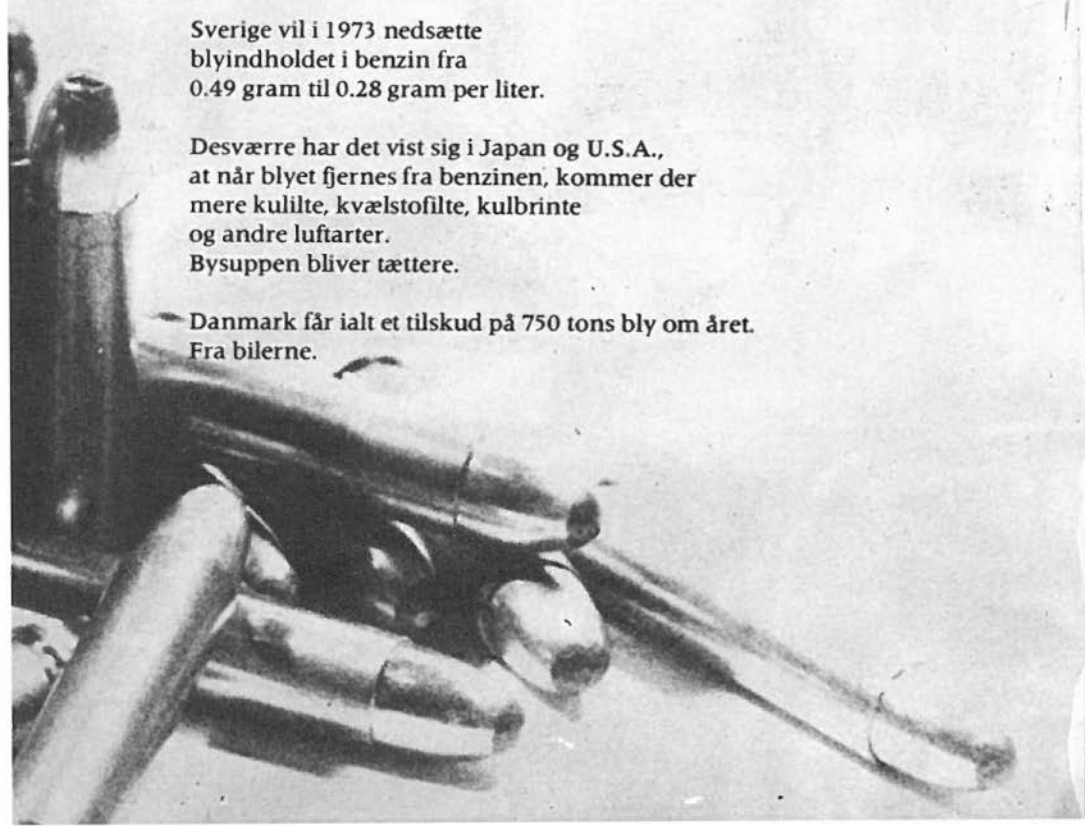
Vi indånder omkring 15 kubikmeter luft om dagen.
Halvdelen af det bly vi modtager, forbliver i vores krop.

Afgrøder, der dyrkes tæt op ad befærdede veje,
indeholder mere bly end normalt.
Gennem vor mad får vi hver dag omkring 300 mikrogram bly.
De 90% forlader os gennem afføringen.
En ekstra daglig portion på godt 30 mikrogram bly.
Tilsammen løber det nu lige godt op, når årene går.

Sverige vil i 1973 nedsætte
blyindholdet i benzin fra
0.49 gram til 0.28 gram per liter.

Desværre har det vist sig i Japan og U.S.A.,
at når blyet fjernes fra benzinen, kommer der
mere kulilte, kvælstofilte, kulbrinte
og andre luftarter.
Bysuppen bliver tættere.

Danmark får ialt et tilskud på 750 tons bly om året.
Fra bilerne.



**Amager Boulevard.
Mandag den 12. februar.
kl. 15.30**



**Amager Boulevard.
Mandag den 12. februar.
kl. 15.45**

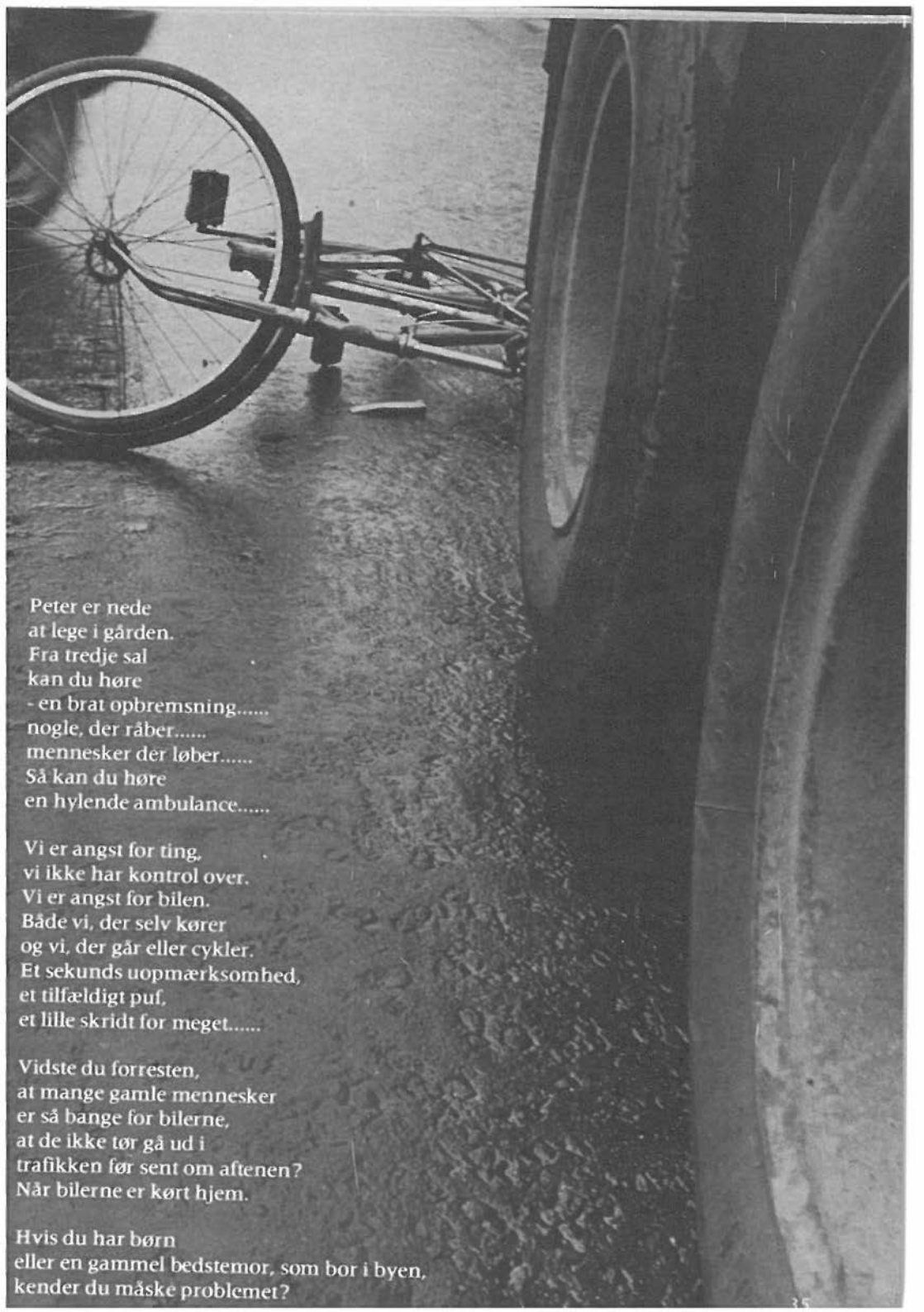


Det er hyggeligt at møde en gammel bekendt på gaden.



I en storby er vi mange mennesker, der mødes hver dag.
Vi møder hinanden, mens vi balancerer på fortoyskanterne.
Vi skal hele tiden passe på - og det gør vi.
Det er blevet en vane.

Nogle gange stopper vi op og sludrer,
andre gange får vi øje på hverandre.
På hver vor side af gaden.
Vi vinker, råber og forsøger at høre,
hvad den anden råber.
Trækker opgivende på skuldrene.
Vinker igen og går videre.
Måske mødes vi en anden gang.
På den samme side.

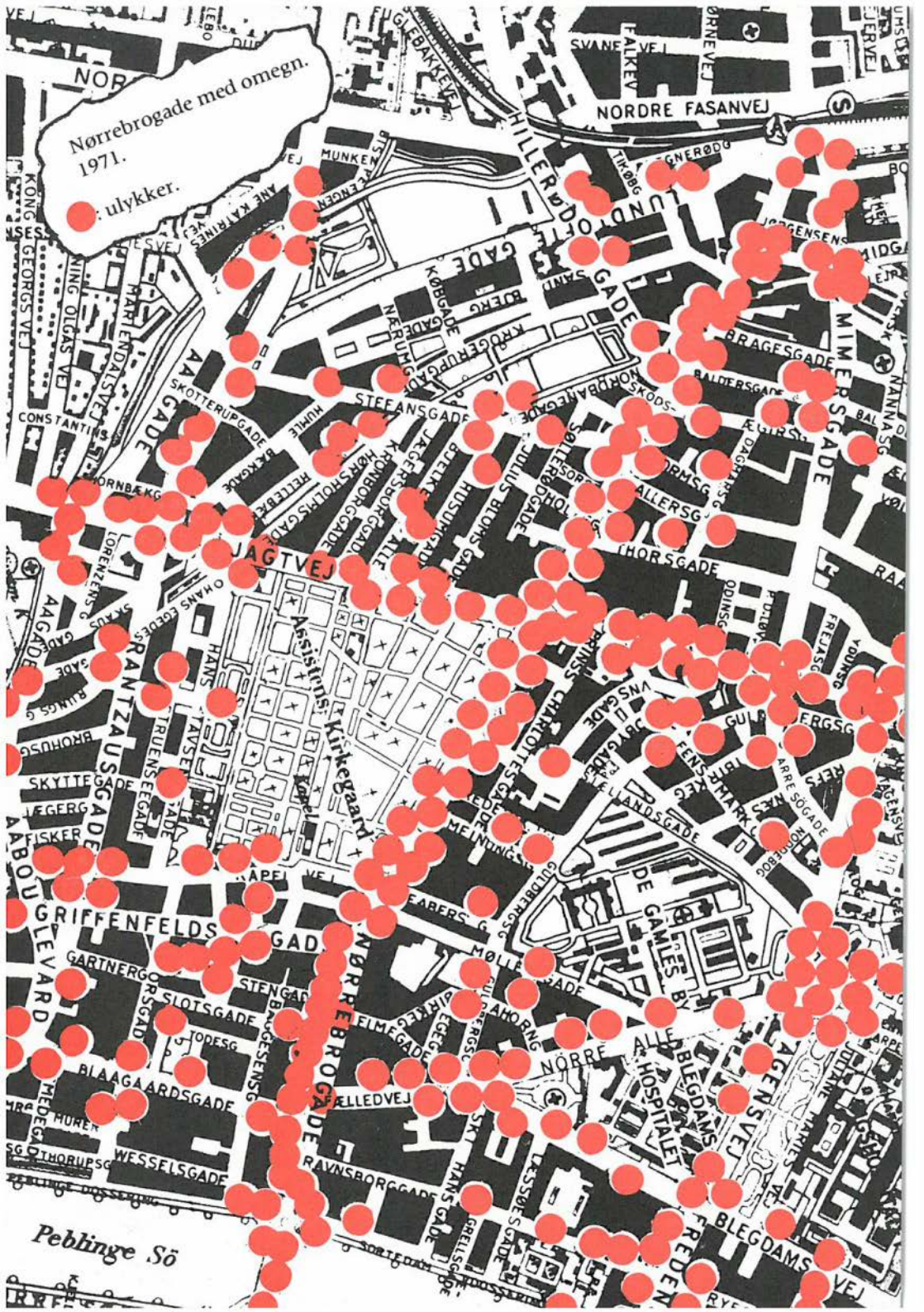


Peter er nede
at lege i gården.
Fra tredje sal
kan du høre
- en brat opbremsning.....
nogle, der råber.....
mennesker der løber.....
Så kan du høre
en hylende ambulance.....

Vi er angst for ting,
vi ikke har kontrol over.
Vi er angst for bilen.
Både vi, der selv kører
og vi, der går eller cykler.
Et sekunds uopmærksomhed,
et tilfældigt puf,
et lille skridt for meget.....

Vidste du forresten,
at mange gamle mennesker
er så bange for bilerne,
at de ikke tør gå ud i
trafikken før sent om aftenen?
Når bilerne er kørt hjem.

Hvis du har børn
eller en gammel bedstemor, som bor i byen,
kender du måske problemet?



Nørrebrogade med omegn.
1971.

• ulykker.

Pebbinge Sø

Om 231.683 kilometer har denne bil dræbt et menneske.



Hver ny bil, der sælges, har 25-40% chance for at påføre et andet menneske skade. Chancen for at køre et dyr ned er større.

Hver dag kommer der omkring 300 nye biler ind i Danmarks trafiksystem.

Trafikdøden er den sjette almindeligste dødsårsag i Danmark. Siden 1950 er ca 1/2 million danskere blevet dræbt eller kvæstet i trafikken. Bilen er årsag til 94%.

Det samlede antal tilskadekomne stiger bravt. I 1950 var der 2.4 personskader for hver 1000 indbyggere. I 1970 var tallet steget til 5.4.

Kun 1/4 af de dræbte og kvæstede er selv bilister. Årligt dræbes 300 københavnere af bilen: 56% er fodgængere, 34% cyklister og 10% er bilister. 10.000 bliver kvæstet: 41% er cyklister, 31% bilister og 28% fodgængere. Især går det ud over skolebørn og ældre.

Hvis du er interesseret i at læse mere om trafikulykker, så står der 3 i avisen. Hver dag.

Man taler om tryk trafik.



Hvis en taxachauffør får kræft,
eller en fodgænger falder om på fortorvet,
er der kun få, der taler om »trafikulykker«.
Ofrene bliver ikke registreret i statistikkerne.

Den jævne stigning i antallet af trafikulykker
viser, at ulykkerne sker med nødvendighed,
og at der er en klar sammenhæng
med antallet af biler.

Sikrere karrosserier, sikkerhedsseler, nye ratstammer,
brandsikre sæder, folkeopdragelse fra børnehavestadiet,
bedre undervisning af kørekortaspiranter, psykologiske
prøver til sortering af særlig farlige bilister, oplysning,
inddragelse af kørekortet, større bøder, fartbegrænsning,
bedre skilte, nye lysreguleringssystemer, opstilling af
TV-kameraer ved vejkryds, fjernelse af vejtræer.....
Resultaterne er uhyre beskedne.

Vi siger til os selv, at vi gør, hvad vi kan,
for at formindske ulykkerne.

Vi taler ikke om at fjerne ulykkerne.

Kan vi da fremdeles kalde det ulykker?
Er det ikke.....

Det er lettere for en bil at finde en at finde en legeplads.



Når 1.100.000 biler hver dag sætter sig i bevægelse, står man overfor et problem et andet sted: Hvor pokker gør vi af dem, når de standser?

En bil fylder gennemsnitligt for tre: én Parkeringsplads foran boligen og to ved arbejdspladsen, foran butikken, skolen, teatret, idrætspladsen, stranden, toget, restauranten.....

I den indre by kan en P-plads i grundpris løbe op på godt 40.000 kroner.

Københavns kommune har i dag 150.000 P-pladser, 209 benzinstationer og 158 legepladser.

Bygges der et nyt højhus i dag er der faste regler for, hvor meget plads, der skal afsættes til bilernes parkering.

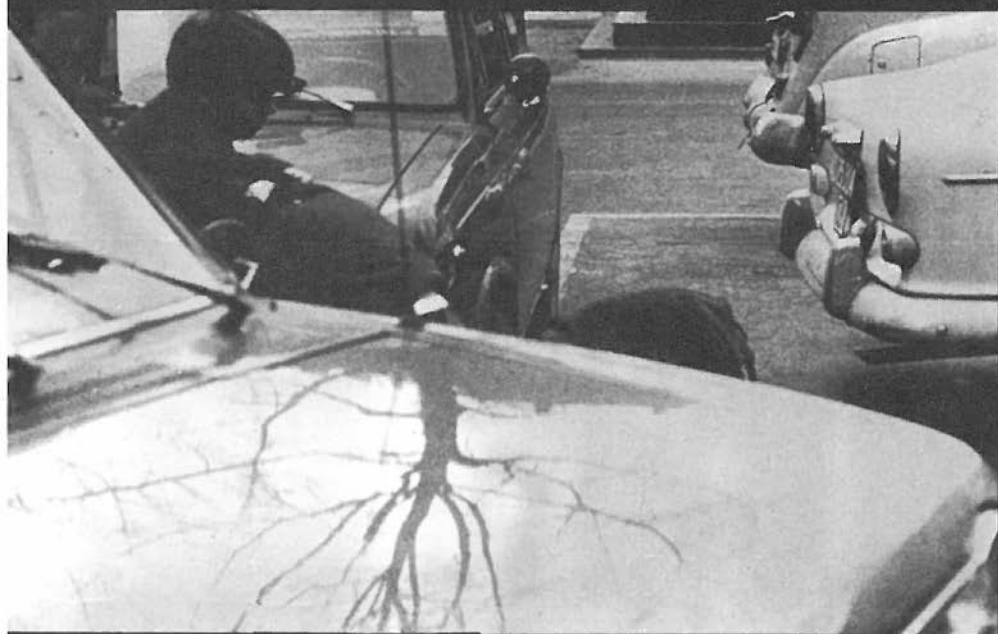
Der er ingen regler for hvor meget plads, der skal bruges til leg og udeophold.

Der tales om opførelse af P-huse.

En plads i et P-hus koster omkring 300 kroner om måneden. 15 kroner dagligt synes mange bilister er for dyrt.

benzintank end for et barn

Endnu spejler enkelte træer sig i karrossierne.
Der er godt for børn at være.



Parkeringshuset under Israels Plads er kun en tredjedel belagt og giver et stort økonomisk underskud. Alene af den grund vil indføring af nye motorgader, der vil kræve opførelse af P-huse, på forhånd være dømt til fiasko.

Bilen er den mest pladskrævende trafikform. Det kræver 25 kørebaner at transportere 50.000 mennesker i timen i bil. Med for eksempel en tunnelbane med to spor vil man kunne gøre det samme. Uden at forgifte luften, uden ulidelig støj, uden flere parkeringspladser, uden meningsløse trafikdrab.....

Støj fylder også.
Hvis man bygger en vej til 30.000 biler i døgnet med en fart på 50 kilometer i timen, og samtidig kræver en støjgrænse på 55 dB, så vil det betyde en støjzone på 100 meter til hver side. 30.000 biler i døgnet.
For eksempel Fredensgade, Nørrebrogade, Østerbrogade, H.C.Andersens Boulevard.

Vi river nogle boliger ned og hælder asfalt i byplanen. Så er den klaret.



Sundheden? Ned ad gangen og til højre.
Og luk døren.

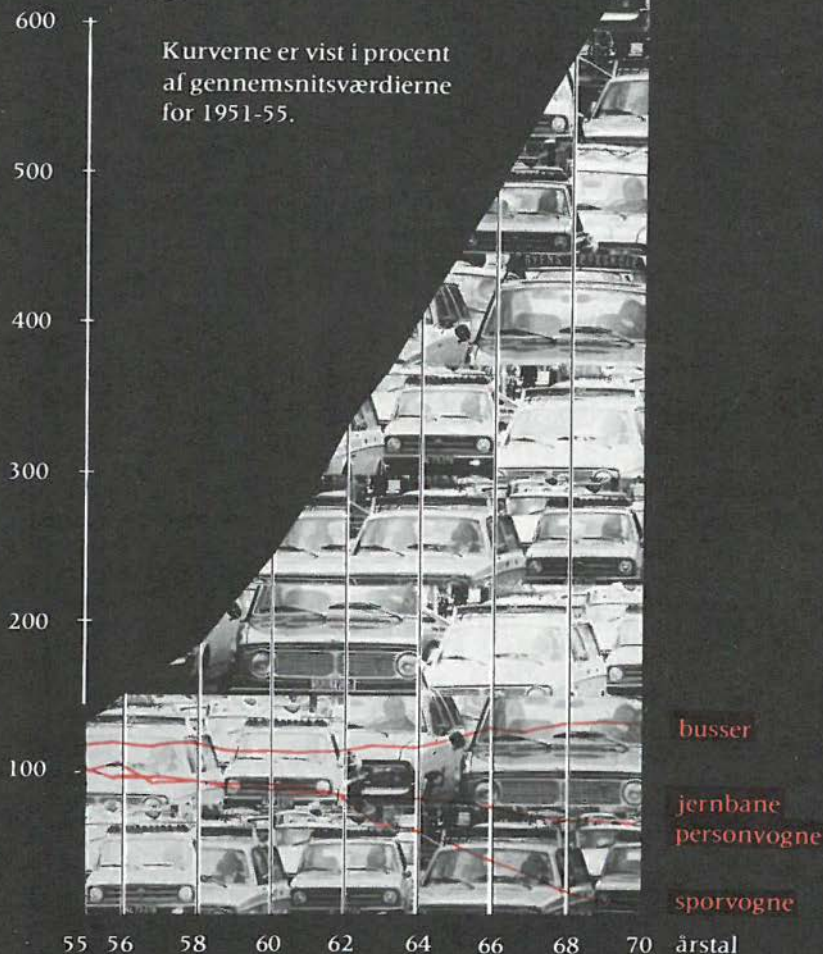
»Den udvikling der finder sted på trafikområdet, er i den grad styret af økonomiske målsætninger, at vi må erkende, at den er løbet politikerne af hænde.

Jeg vil ikke påstå at politikerne nogensinde har haft styr på denne udvikling.

Vi har hidtil ikke magtet at lade samfundets menneskelige interesser få den overordnede indflydelse på styringen af udviklingen, som er nødvendig.«

Mogens Camre, 1971.

Jeg klarer Mit transportproblem ved at købe Mig en bil.



Ovenfor ser du en kurve over transportmidlernes vækst og fald i Danmark.

Denne udvikling svarer til det, der sker, når et menneske i en forsamling rejser sig op for at kunne se bedre og alle de andre følger dette eksempel.

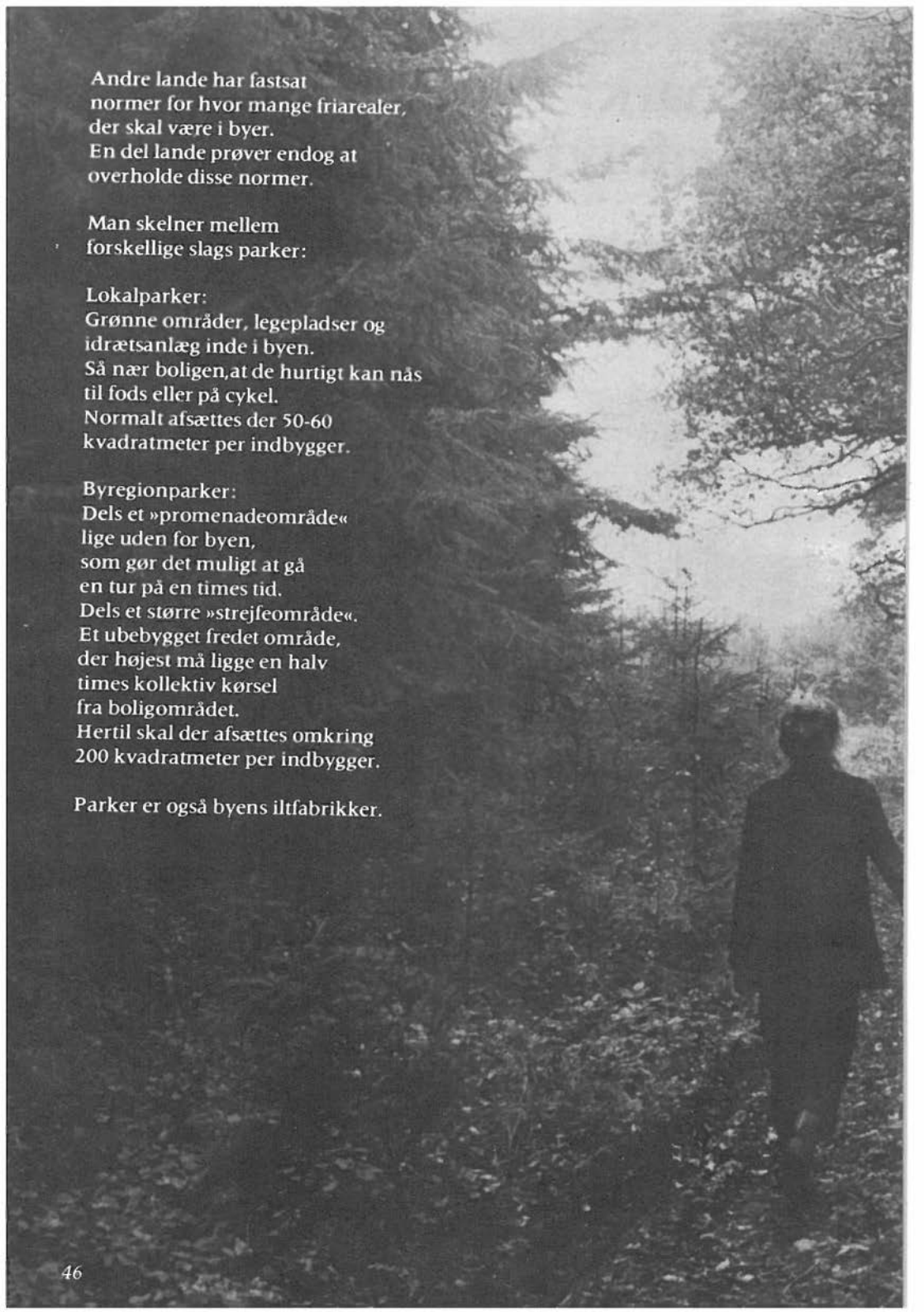
»For hver god vej som bygges,
vil flere biler blive taget i brug,
og jo flere biler der kommer,
jo stærkere bliver kravet om
nye og bedre veje.«

Henry Ford



Danmark. Et samfund i vækst.





Andre lande har fastsat
normer for hvor mange friarealer,
der skal være i byer.
En del lande prøver endog at
overholde disse normer.

Man skelner mellem
forskellige slags parker:

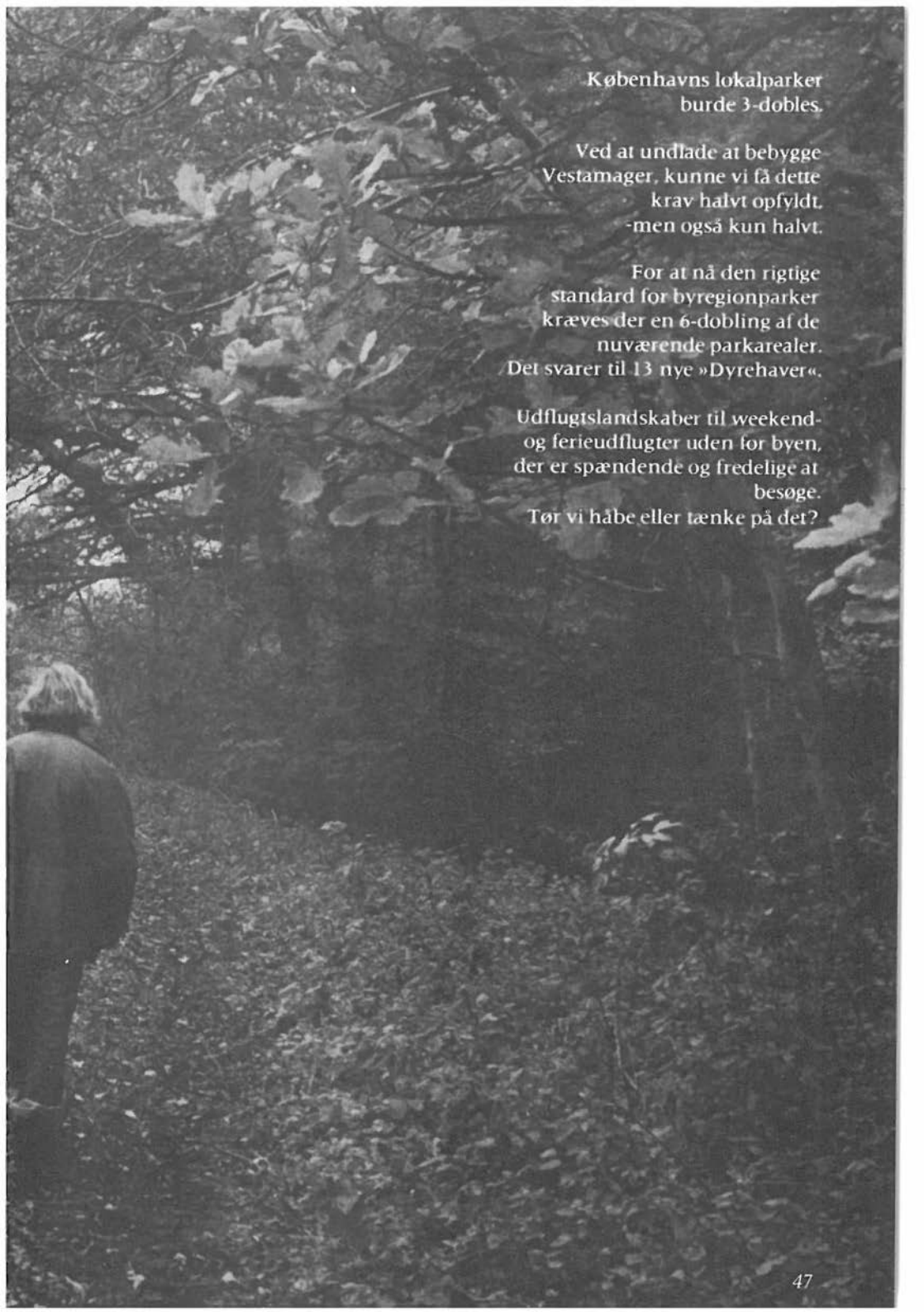
Lokalparker:

Grønne områder, legepladser og
idrætsanlæg inde i byen.
Så nær boligen, at de hurtigt kan nås
til fods eller på cykel.
Normalt afsættes der 50-60
kvadratmeter per indbygger.

Byregionparker:

Dels et »promenadeområde«
lige uden for byen,
som gør det muligt at gå
en tur på en times tid.
Dels et større »strejfeområde«.
Et ubebygget fredet område,
der højest må ligge en halv
times kollektiv kørsel
fra boligområdet.
Hertil skal der afsættes omkring
200 kvadratmeter per indbygger.

Parker er også byens iltfabrikker.



Københavns lokalparker
burde 3-dobles.

Ved at undlade at bebygge
Vestamager, kunne vi få dette
krav halvt opfyldt,
-men også kun halvt.

For at nå den rigtige
standard for byregionparker
kræves der en 6-dobling af de
nuværende parkarealer.
Det svarer til 13 nye »Dyrehaver«.

Udflugtslandskaber til weekend-
og ferieudflugter uden for byen,
der er spændende og fredelige at
besøge.
Tør vi håbe eller tænke på det?

2 ud af 3 københavnere har ikke egen bil.



Fra trafikanalysen i 1967 ved vi, at under 30% af husstandene i København og Frederiksberg kommune har egen bil. Den viste også, at det især var husfædre mellem 30 og 60 år, der var bilejere.

80% af husstandene med en disponibel indtægt over 30.000 kroner havde bil.

I husstande med en disponibel indkomst under 15.000 kroner, havde 10% egen bil.

En undersøgelse i Københavns centrum viste, at 60% af de mandlige trafikanter benytter egen bil.

Kun 23% af kvinderne.

I 1963 var der i Danmark:

366.000 fysisk handicappede.

834.000 børn mellem 4-15 år.

315.000 ældre over 65 år.

350.000 brugere af nerverpiller.

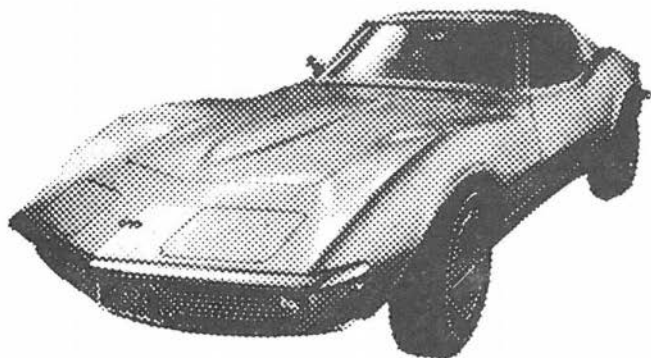
Hvis interesser tjener egentlig privatbilismen?

**Man flytter ud af byen,
fordi der er for mange biler.**



**Når man er flyttet ud,
køber man bil, så man hurtigt
kan komme ind igen.**



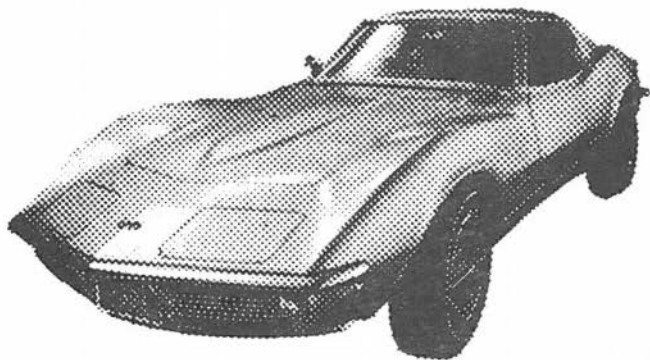


Der er noget, der gør en 73-model
mere tiltrækkende end en 72-model.
Nemlig det, at det er en ny model.

Du betaler mindst 5000 kroner ekstra
for alt dette fine nye....

De årlige omkostninger til
modelforandringer i U.S.A.
er 4.000 millioner kroner.
Fire tusind millioner kroner.

Forskningsudgifterne til Ford's
»Maverick« model
kunne have betalt alle de tekniske skoler,
Afrika har behov for i idag.



Bilistens udgifter:

I 1955 brugte vi gennemsnitlig 5,2% af vores indkomst på transport.
3,8% på individuel kørsel og 1,4% på kollektiv.

I 1966 brugte vi 10% af vores indkomst på transport.
9,1% på egen kørsel og 0,9% på kollektiv.

Hvis du køber en bil til 20.000 kroner hvert tredje år og kører 20.000 kilometer om året, ser dit transportregnskab sådan ud:



afskrivning.....	2.280 kroner
forrentning.....	1.660 kroner
forsikring.....	1.080 kroner
vægtafgift.....	400 kroner
vognvask.....	350 kroner
garage og parkering....	1.500 kroner
benzin.....	2.200 kroner
dæk.....	440 kroner
reparation, smøreolie,	
eftersyn o.l.....	1.900 kroner
I alt hvert år.....	<u>11.810 kroner</u>

Daglig udgift til transport: 32 kroner.

En gennemsnitsbil er i brug tre kvarter i døgnet, hvilket giver godt 270 timer årligt.

Det er ca 44 kroner i timen.

En bil til 35.000 kroner koster 57 kroner i timen.

Hvor meget tjener du lorovrigt i timen?

Efter at skatten er trukket fra?

Bilen koster årligt samfundet:



Valutatab ved
køb af biler.

1000 millioner kroner.



Import og distribution
af benzin.

1200 millioner kroner.



Reperation og
vedligeholdelse af biler

2500 millioner kroner.



Tab ved ulykker.

(tabt arbejdsfortjeneste, invalidepension, sygepenge osv.)

2500 millioner kroner.



Vejanlæg.

2400 millioner kroner.



Fysiske lidelser på grund af forurening m.m.

???? millioner kroner.



Psykiske lidelser på grund af støj m.m.

???? millioner kroner.

Mindst 10.000 millioner kroner.

Hvad kunne vi få de næste 12 år for 120.000 millioner kroner?

Privatbilismen koster mindst samfundet 10.000 millioner kroner.
Hvert år.

I 1970 var underskuddet på betalingsbalancen
3.000 millioner kroner.

Vi har bolignød i Danmark.

I følge Perspektivplanen vil der stadig
i 1985 være over 500.000 boliger
uden bad og centralvarme.

For 120.000 millioner kroner kunne vi
bygge nye boliger til 40% af
Danmarks befolkning.

Tænk på, at der kræves 25 kørebaner til at transportere
50.000 mennesker i timen.... i biler.

I stedet for kan 50.000 mennesker transporteres
gennem en tunnelbane med 2 spor hver time.

Uden at forgifte luften. Uden ulidelig støj.

Uden meningsløse drab.

Tænk dig.

En by planlagt for mennesker.

En by uden støj.

Et transportsystem for varer, forsyninger,
forsendelser, der er lige så tavs, lydigt og
ikke-iøjenfaldende som byens kloaksystemer.

Det at køre og rejse blev til en berigende oplevelse.

En by, der ikke er delt op og isoleret af biler.

Et bysamfund, der består af mindre selvstændige samfund.

Et samfund, hvor den fri vilje ikke er formindsket
til købevaner og valg af kørselsretning.

Tænk om det var os og ikke bilen, der bestemte.

Hvornår begynder vi at planlægge fremtiden,
fremfor at lade den falde os i ryggen?



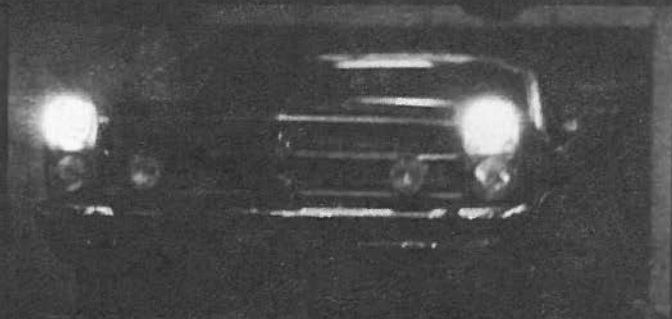
**På dette tidspunkt tror vi du er
træt af at høre om alt det negative,
der knytter sig til bilen.**

**Vi vil derfor gentage
dens positive træk.**

For der kommer mere.

Bilen

- har givet os større geografisk bevægelsesfrihed.
- har givet sin ejer en følelse af frihed, som han ikke har andetsteds.
- har givet sin ejer en følelse af frihed, til at rejse, hvorhen han vil...
- muliggør transport direkte fra dør til dør.
- er et af de få steder (bortset fra lokummet), hvor man kan være helt alene.
- gør en uafhængig af køreplaner.
- er et sted, hvor man kan være alene med sin familie, når man rejser på ferie og tur.
- er en nødvendighed for nogle erhverv.
- er en nødvendighed for brandvæsenet og ambulancetjenesten.



En vampyr er efter sagnet et spøgelse,
der dræber mennesker og suger blod ud af sine ofre.

Vi er ikke bange for at kalde bilen en vampyr.
Den dræber mennesker og suger energi ud af os.
Fordi vores råstoffer er begrænsede.

Verdens rige lande anvender 85% af jordens energiproduktion.
Vi udgør dog kun 15% af denne klodes befolkning.
Du bruger omkring 13 gange så meget olie som en medborger i et U-land.

Rejser du 1000 kilometer med bil, bruger du 70–140 liter benzin.
Afhængig af hvor stor din bil er.
Et halvfuldt tog befordrer dig samme strækning for 14 liter olie.

Omkring 10% af Danmarks brændselsforbrug futes af i bilmotorer.
Det er 2.000 millioner liter benzin om året.
To tusind millioner liter.
Benzin, der forbrændes ufuldstændigt, findes ikke mere.
Det er blevet til forurening og varme.

Esso, Shell, Mobil, Texaco, Gulf, Chevron og BP
er oliebranchens giganter.

De 7 søstre kontrollerer 82% af oliereserverne,
står for 79% af olieudvindingen og varetager
59% af raffineringen.
Og ejer store handelsflåder til at sejle
benzinen og olien frem til vores land.
I vest-europa står de for 80–90% af alt
salg til forbrugerne.
Det betyder magt og kæmpegevinster.

Vi bliver flere og flere mennesker
på jorden om at dele mindre og mindre.
Olien vil slippe op indenfor de næste 50 år.
Hvis vi fortsætter som nu.

Sådan løser man
olieråstofproblemet :

Tag alle jordens planter
og træer.

Tag alle jordens dyr.

Læg dem sammen
under stærkt pres.

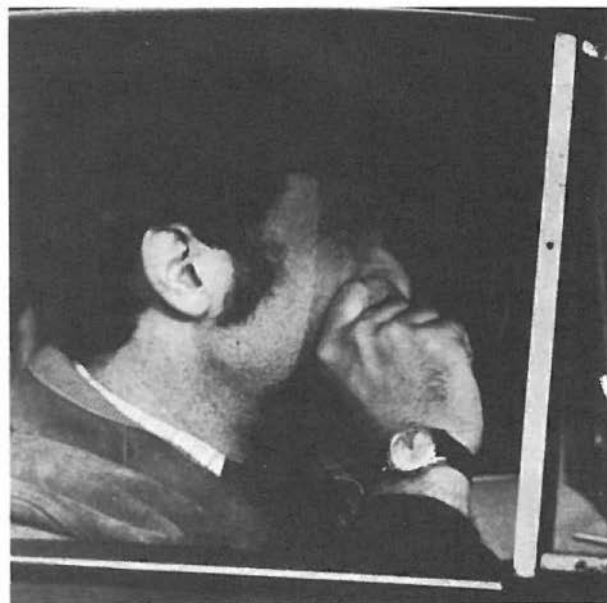
Lad det ligge i et par
millioner år.

Så er der måske
olie nok til 50 år mere.

Noget at tænke over mens du sidder fast i bilkøen.

Ikke blot har samfundet tvunget
dig til at købe bil,
men ved at gøre det, tvinger samfundet
dig også til at fastholde een bestemt
opfattelse af, hvad det vil sige
»at have det godt«.

Der er nemlig en nøje sammenhæng
mellem vor opfattelse af,
hvad høj levestandard er og
vores forbrug af råstoffer.
Bilen er en af vores største forbrugsvarer.



Det er hvad

For at vise, hvor vigtig
et samfund som vores opfatter privatbilismen,
vil vi fortælle
hvor meget råstof U.S.A. afsætter til bilproduktion:

**21 % af alt det stål de bruger.
Vi har jern nok til 90-150 år endnu.**

**34 % af deres aluminium.
Jorden kan give os til 35-100 år endnu.**

**49 % af blyet.
Der er nok til endnu 20-70 års forbrug.
70 år. Det er 5 gange de nu kendte reserver.**

**32 % af alt det zink de bruger.
Endnu er der nok til 20-50 år.**

**61 % af alt deres gummi.
Idag bruger bilproducenterne syntetisk gummi.
Af olien, vi skulle spare på.**

**Tin, Krom, Wolfram,
Mangan og Nikkel.**

De findes i bilens ædlere dele samt i de
uroilige områder rundt omkring på jorden.
De er såkaldte strategiske råstoffer, og det er blandt andet
om disse, nutidens handelskrige føres.
Med gevær, bomber og napalm som diplomatiets sidste ord.

vores samfund forstår ved vækst.

Bilen er den vare, som lægger beslag på flest råstoffer i verden. Privatbilismen repræsenterer de mætte rige landes luksus på bekostning af U-landenes fremtidige råstofbehov.

De har brug for råstoffer til nødvendigheder, vi bruger dem til at øge vores overflod.

Men det vil ikke vare evigt.

Organisationen for økonomisk samarbejde og udvikling OECD, hvis medlemmer er de rige højtindustrialiserede lande, konkluderer i en rapport:

»Biltrafikkens vækst vil ophøre indenfor de næste 5–15 år, fordi de nødvendige råstoffer udtømmes. På kortere tid, end man hidtil har regnet med, vil der opstå store spændinger mellem biltrafikkens krav om brændsel og energibehovene til samfundets øvrige funktioner. Det vil medføre dybtgående ændringer i vore bolig- og erhvervsstrukturer.«

Vil denne ændring af råstoffordelingen ske gradvis eller vil magthaverne holde igen til det sidste for at bevare de riges privilegier?

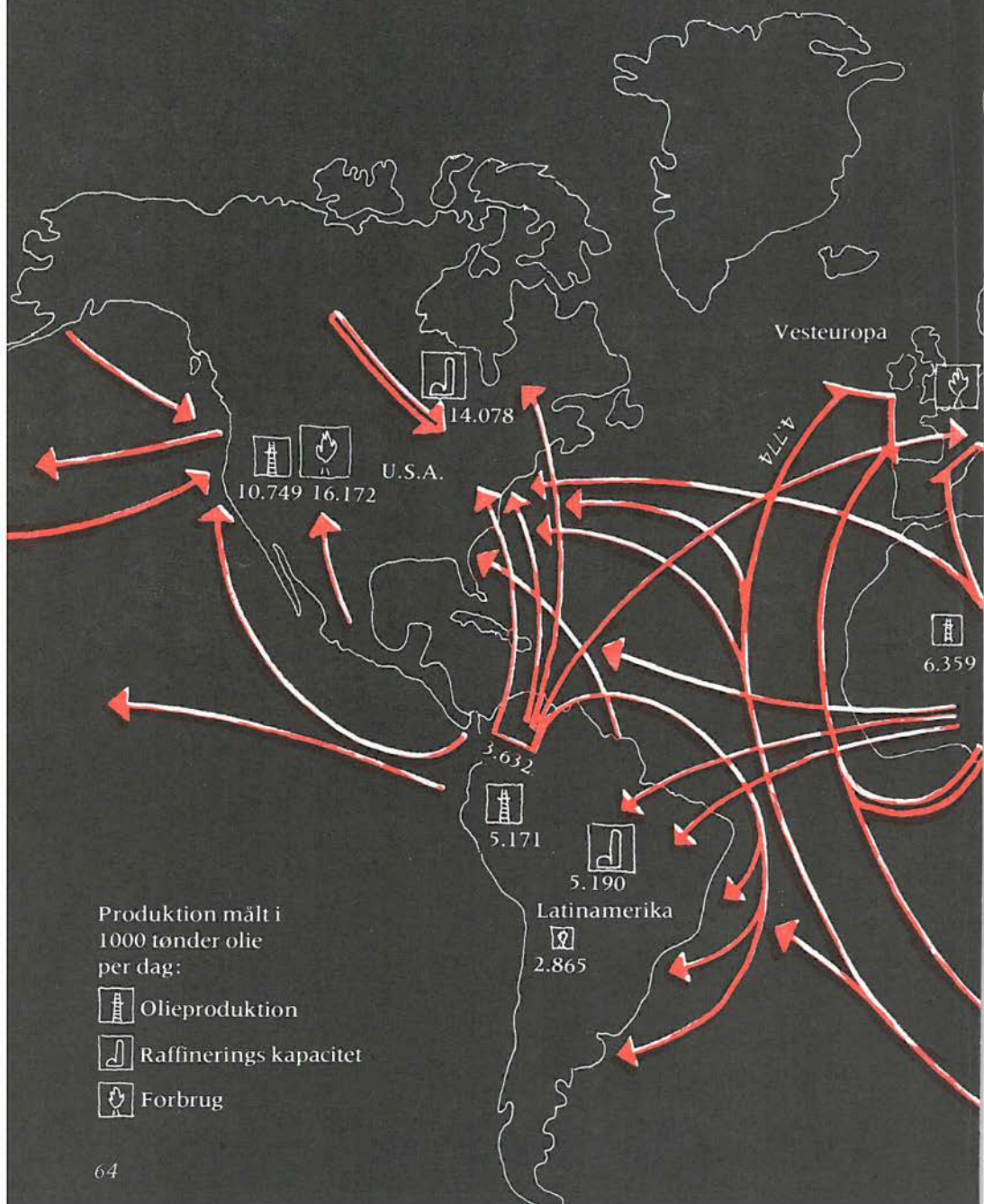
For at begrænse befolkningsekspllosionen forlanger vi rige lande, at f.eks. Indiens befolkning højst må få 2 børn per familie.

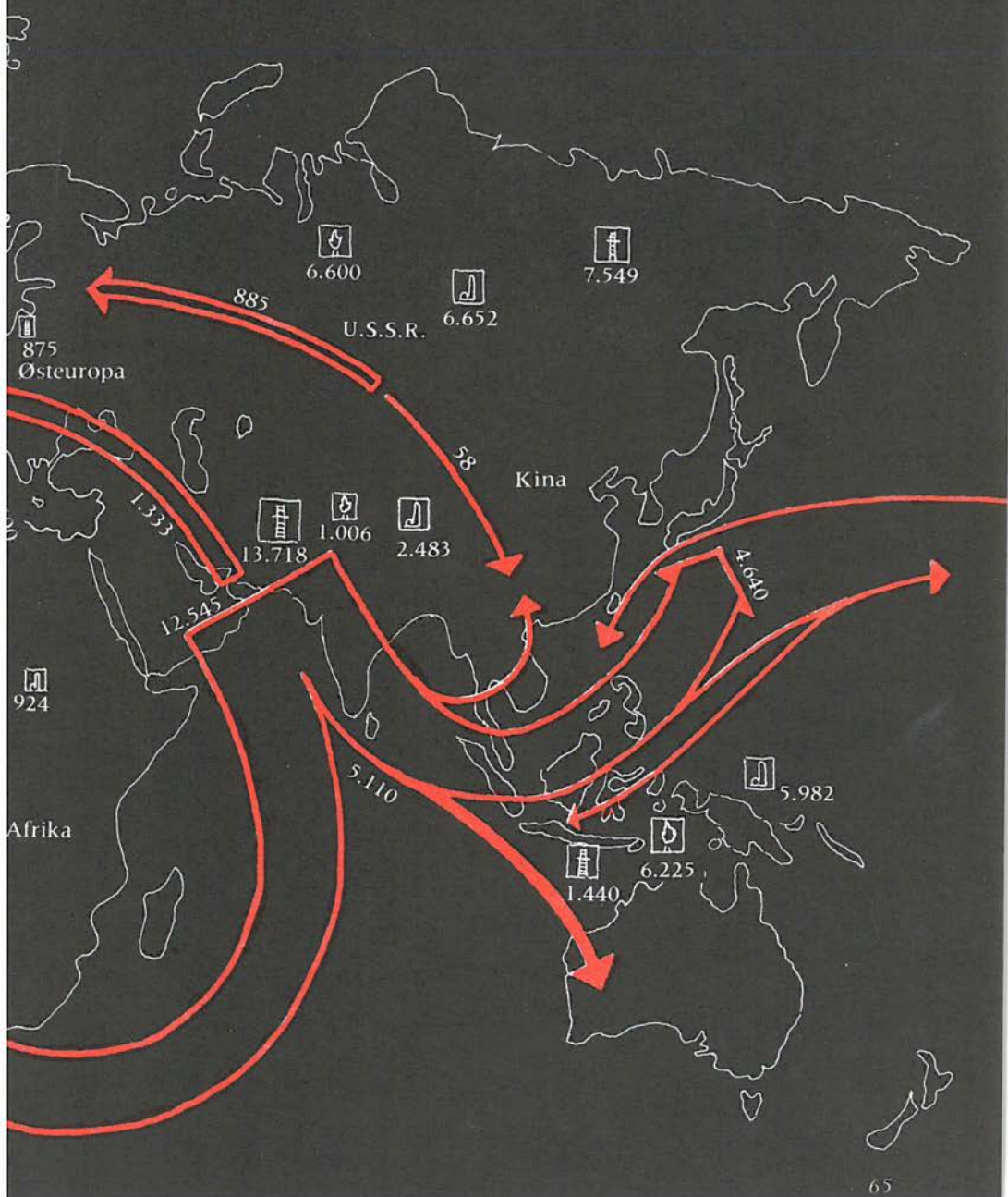
Hvilket svar vil vi give, den dag de forlanger, at dette må modsvares af nul-bil-per-familie?



Hvorfor kommer der krige?

Lighed.





Historien om gummi.

Før sidste verdenskrig var gummi noget, man fik fra gummitræet.

Men så kom krigen.

De krigsførende lande blev afskåret fra forsyninger af naturgummi og begyndte derfor at fremstille kunstgummi.

Denne produktion fortsatte efter krigen og er nu på højde med produktionen af naturgummi.

Naturgummi er en hvid saft fra et træ, så produktionen tærer ikke på vores kostbare råstoffer.

Kunstgummi laves af petroleum, som er et olieprodukt.

Desuden er fremstillingen af kunstgummi en alvorlig kilde til luftforurening.

U-landenes store problem er, at vi i de rige lande har specialiseret dem så meget, at de i meget høj grad er blevet afhængige af kun et produkt.

Sådan er det også for Malaysia.

Ved at naturgummieksporten blev taget fra dem, blev deres indtjeningsmuligheder ødelagt og de har siden arbejdet på at lægge noget af produktionen om.

Under store økonomiske vanskeligheder.

U.S.A. er storproducent af kunstgummi.

De er ikke interesseret i at overlade hele gummiproduktionen til lande, der fremstiller naturgummi.

Tænk hvis Malaysia pludselig fandt på selv at fremstille bildæk.....



Når du ved besked, er du medansvarlig.

Der er omkring 250 millioner køretøjer i hele verden.
200 millioner er personbiler.

Der vil i følge prognoserne ske en fordobling
i løbet af de næste 10 år.

80% af alle biler findes i Nordamerika,
Vest- og Østeuropa.

Vi bruger godt 90% af jordens værdifulde og spar-
somme råstoffer til eget forbrug og som handelsvarer.

Alle er vi medskyldige
og ingen vil tage ansvaret.
Men du og jeg og Hansen inde ved
siden af og alle de andre
er dem, der måske skal dø af det.

Kære åndssvage medforbryder.
Det her er virkeligt.
Som dengang du sidst stod over for en flok rødder
fra nabogaden og vidste, at nu får du bank.
Som når en læge fortæller dig,
at der sidder en svulst i din mave eller i dine lurtger.
Men du tror ikke på det.

Hvis alle i hele verden skulle have bil som os,
skulle der graves 70–200 gange
så meget råstof op fra jorden.
Sådanne reserver eksisterer simpelthen ikke.



»Bilen er uundværlig.«

NOAH

Trafik- og Bymiljøgruppen

Kære københavnere

Når bilen er blevet en nødvendighed, forsvinder enhver mening med ordet valgfrihed. Man handler ud fra en nødvendighed.

Et diktatur er et arrangement, der øver fuld kontrol over mennesker, behersker kommunikationslinierne, ideerne, produktionen, organisationerne, pengene og hele vor livsform.

I et land, der går ind for retten til at være menneske, tillader man hvem som helst at plage sine medmennesker, true os på liv og lemmer, støj, forpestning af luften, ødelæggelse af vores gadekultur og by.

Ligesom bilen fastholder een bestemt livsform, som tærer unødvendigt på jordens sparsomme råstoffer.

Hvorfor?

Er bilen blevet vor herre og vi dens slaver?
Er politikerne kun dem, der adlyder?

Når man opdager noget, som er åbenlyst forkert og i absolut modstrid med det, man forstår ved et samfunds normale og nyttige funktioner, skabes der grundlag for et almindeligt oprør.

Der er ingen anden vej,
som er mennesket værdigt.

Ingen har nogensinde gjort oprør,
fordi de var misundelige.

Man går ikke ud i en kamp på liv og død
mod dem, der har hele rigdommen, alle våbnene,
al lov og ret i verden på deres side,
bare fordi man vil have bil, farvejernsyn og
andre moderne bekvemmeligheder.
Faktisk er det håbet om at komme til at besidde
sådan noget, som får folk til at lade være med
at gøre oprør.

Og besiddelsen af dem, der får mennesker til
at modsætte sig enhver forandring med alle midler -
inklusiv udviklingen og afleveringen af
diverse A, B og C bomber.

Man gør oprør,
fordi man er nødt til det.
Fordi livet er blevet en umulighed.

Vores opfattelse af, hvad høj levestandard er,
deles ikke og kan aldrig komme til
at deles af denne jords flertal.



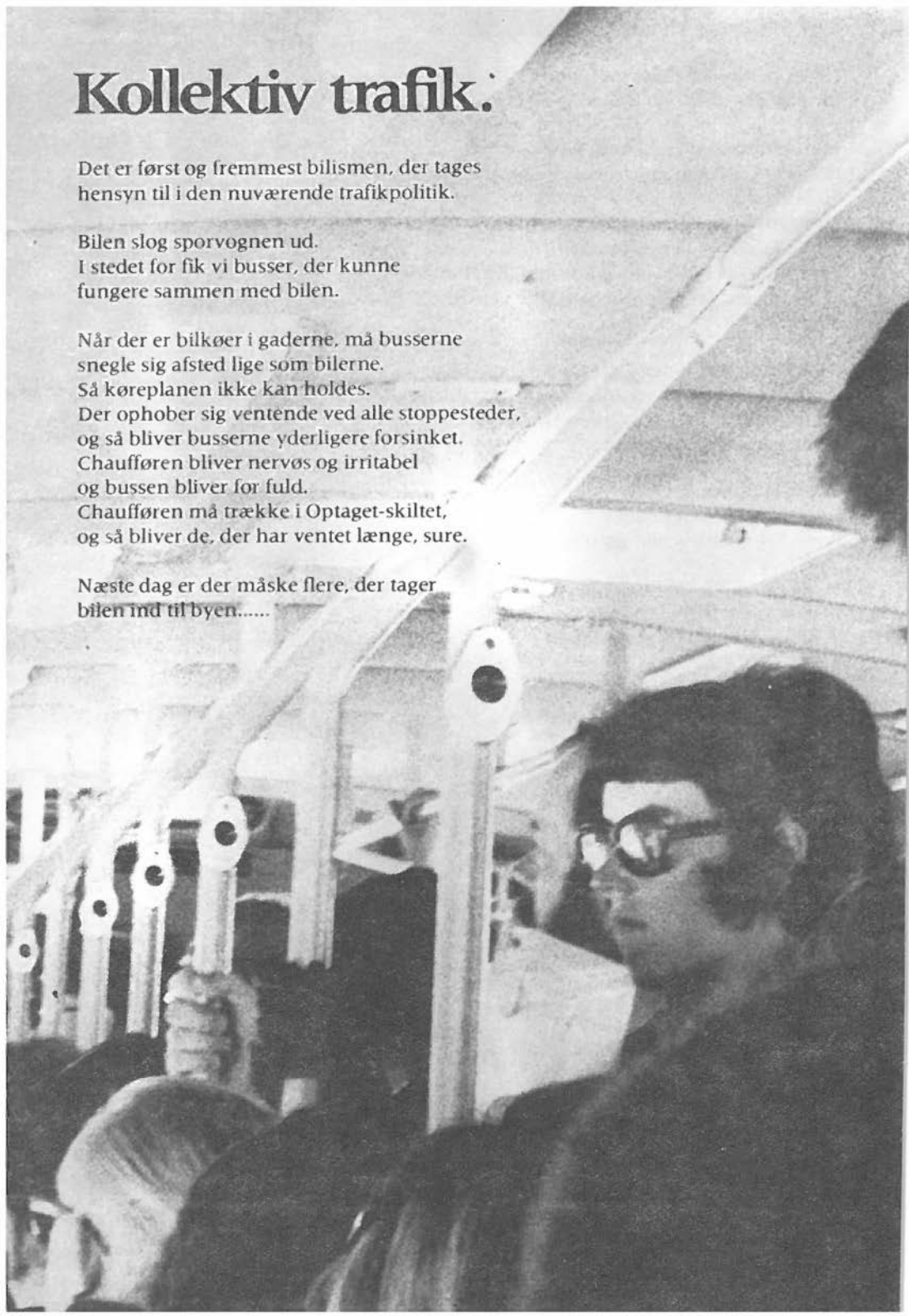
Kollektiv trafik:

Det er først og fremmest bilismen, der tages hensyn til i den nuværende trafikpolitik.

Bilen slog sporvognen ud.
I stedet for fik vi busser, der kunne fungere sammen med bilen.

Når der er bilkøer i gaderne, må busserne snegle sig afsted lige som bilerne.
Så køreplanen ikke kan holdes.
Der ophober sig ventende ved alle stoppesteder,
og så bliver busserne yderligere forsinket.
Chaufføren bliver nervøs og irriteret
og bussen bliver for fuld.
Chaufføren må trække i Optaget-skiltet,
og så bliver de, der har ventet længe, sure.

Næste dag er der måske flere, der tager bilen ind til byen.....



Vi ved, at der er mange mennesker,
der hellere end gerne ville bruge
de kollektive trafikmidler, hvis ikke:

- busserne kom så sjældent
- kørte så langsomt
- var så umagelige og friste at bruge

- stoppestederne lå så langt fra hinanden
- man var så mange i hver, at flere blot får lov til at hænge i en strop og blive åndet ned i nakken, trådt over tærne og kastet hid og did
- de, der administrerer dem, tænker på dem som en forretning, der skal kunne betale sig.



Det tavse flertal.

I dag er der al mulig god grund til at betragte folk, der bruger busser, toge og skibe som en grå masse.

I mere end 50 år har dette trafiksystem ikke gennemgået nogen form for udvikling. Det har levet af krummerne fra bilisternes bord.

Indtil nogle begynder at snakke om andre udveje, og byens borgere begynder at kræve, at dette sker, og nogle begynder at vende pengestrømmen en anden vej.

Hvis den kollektive trafik skal kunne løse sin opgave bedre end bilen, må den opfylde følgende krav:

- den skal være hurtig, regelmæssig og hyppig.
- den må ikke larme eller ose.
- den skal kunne betjene alle uanset alder, førlighed, økonomisk livssituation og geografisk placering.
- den skal være komfortabel og en positiv oplevelse.
- der må foreligge et snævert samarbejde mellem de forskellige former for kollektiv trafik.
- den må ikke ødelægge økologiske kredsløb og bidrage til social ulighed.

Hvad skal vi vælge?



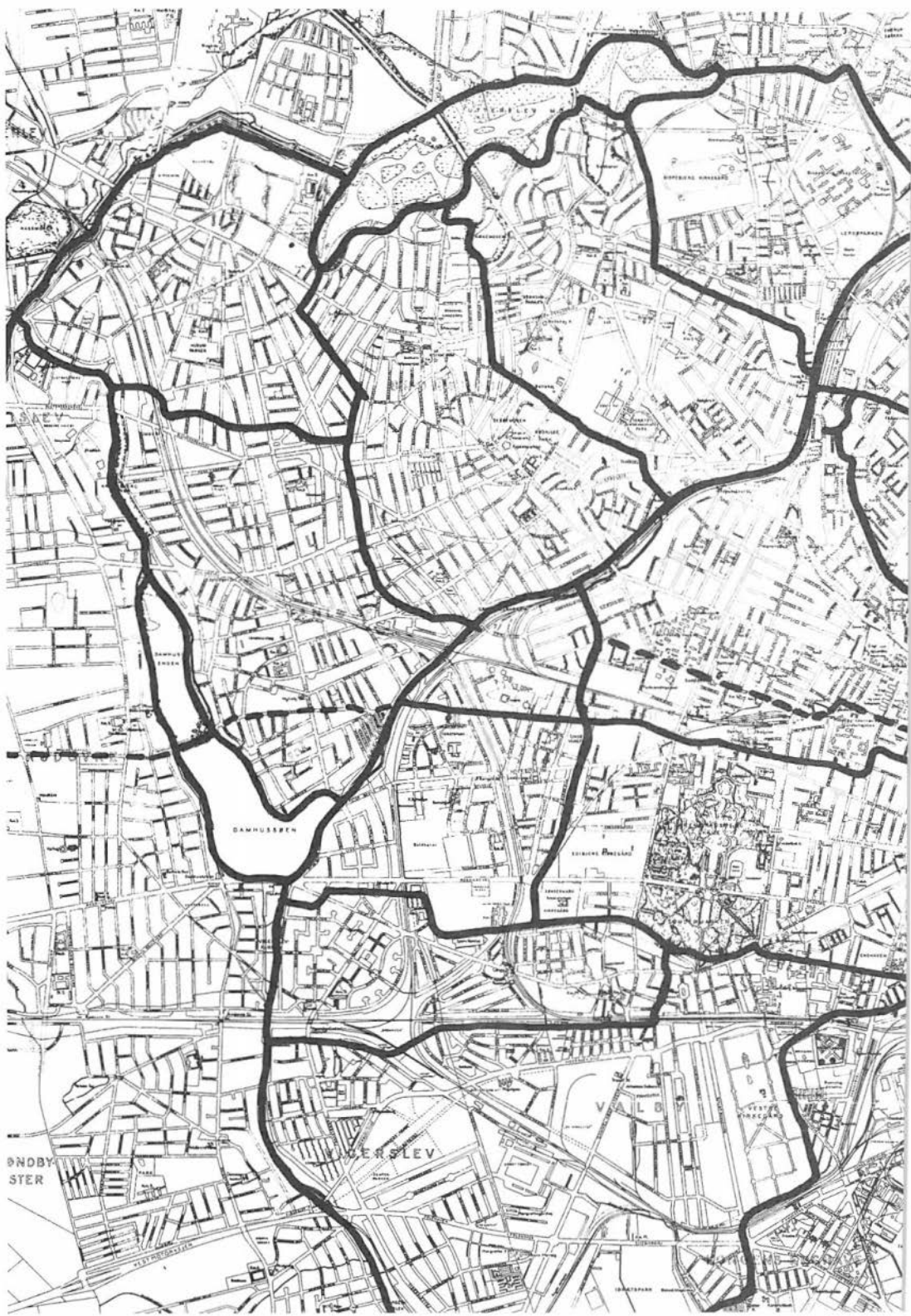
Lad os begynde med vor gamle ven cyklen.

København var engang cyklernes by.
Det bliver både sundt og sjovt at cykle.
Når bilerne er væk.

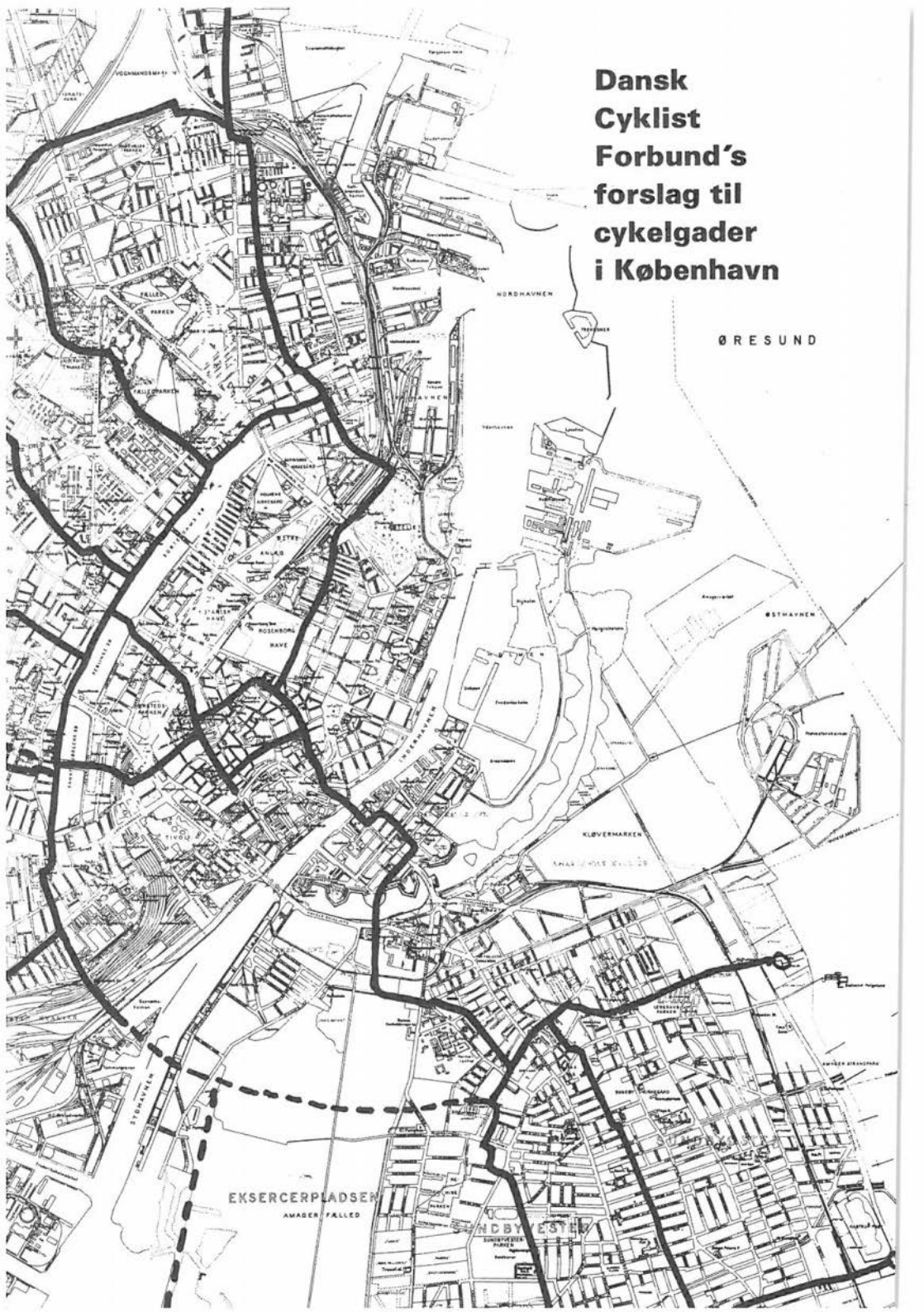
I Chicago konkurrerede en bil, en bus og en cyklist i tæt trafik over en strækning på 6 kilometer.
Bussen brugte 54 minutter, bilen 31 og cyklisten 19.

I hele Norden solgtes i 1970 omkring 1 million cykler.
190.000 i Danmark, og salget har været stigende de sidste 10 år.

Skal København igen blive et sted, hvor det er rart at cykle?



Dansk Cyklist Forbund's forslag til cykelgader i København



ØRESUND

ØSTBY
EKSENERPLADSEN
AMAGER FÆLLED

KLOVERMARKEN
ØSTBY

ØSTHAVNEN

NORDHAVNEN

ROGNARSBÅN

KLOVERMARKEN

ØSTBY

ØSTBY

ØSTBY

ØSTBY

ØSTBY

ØSTBY

ØSTBY

ØSTBY

ØSTBY

ØSTBY

ØSTBY

ØSTBY

ØSTBY

ØSTBY

ØSTBY

ØSTBY

Sporvognen.



Det var en stor fejltagelse at nedlægge disse trofaste tjenere.
Men de kom i vejen for bilerne.

I mange tyske byer kører sporvognene på skinner med gummi under skinnerne, så de ikke støjer inde i byen.
Og føres på regulære jernbaneskinde uden for de tætte bydele.
Herude kan de nogle steder nå op på en fart af 100 kilometer i timen.
Altså fungere som et slags tog.

Inde i byen kører de højst 15 kilometer i timen, så der sker meget få ulykker med dem.
Man ved, hvor man har dem på gaden.

Man kan lade dørene stå åbne hele vejen gennem bymidten, så folk kan bruge sporvognen som et rullende fortov.

Mellem Düsseldorf og Duisburg går der en sporvogn med spisevognssektion, hvor der er siddepladser til alle.

Vi savner sporvognene.
Ikke som de var, men som de kunne være blevet.

Trolley-busser.

Da NESA nedlagde landets sidste 2 trolleybuslinier, mistede vi et fornemt offentligt transportmiddel.

De er så godt som lydløse og holder længe.

En normal bus holder omkring 8 år.

En trolleybus omkring 18 år.

Så de skal udformes godt fra starten.

Som sporvognen kan man se ruten på luftnettet.

Også selv om der ikke er nogen trolleybus inden for synsvidde i øjeblikket.

Det gør det lettere for udlændinge og andre at finde frem til stoppestedet.

Engang overvejede man at lade hele København betjene af trolleybusser.

Det var egentlig en ganske god idé.



Bus på egen bane.



I den engelske by Runcorn kan man se et busrøret, der er helt adskilt fra den øvrige trafik.

Her ordner 5 busser tre lange busruter med 8 minutters drift.

Busserne kører dels på sin egen bane adskilt fra bilveje, cykelstier og fodgængerstier med stoppesteder i alle krydspunkter. Og dels føres den over andre veje vis trafiksignaler, som automatisk skifter til grønt, når bussen nærmer sig. Se det er at sætte den kollektive trafik højt.

Det har medført, at busserne kører hurtigt og uden uheld.

Passagererne er glade for denne service, og busselskabet er også tilfreds, fordi det beskedne antal busser gør kørslen forholdsvis lønsom.

To etagers busser.



Alle større byer i England betjenes af 2-etagers busser.

Dem, der skal rejse flere stoppesteder, går ovenpå, og de, der kun skal med et kort stykke, bliver nedeunder.

Englænderne tillader højst 69 passagerer i sådan en bus. Vi godkender rask væk 90 passagerer i vores 1-etagers bus.

Ind- og udstigning sker let på grund af den åbne platform med lav trindhøjde fra gadeplanet.

Buxi.

Det er en slags mellemting mellem en taxi og en bus.
De fandt på ideen i den hollandske by Emmen.

Nu har systemet bredt sig til over 20 byer i Nordamerika. De kalder det »Telebus«, telefon-bus.

Ruten er ikke nødvendigvis fast; det er publikum der bestemmer. Det sker ved, at man ringer ind til en trafikcentral og siger hvor man befinder sig og hvor man skal hen. Ved hjælp af et computersystem sendes der så instruktion ud til en telebus-chauffør om at hente passageren, som også får at vide hvor lang tid der går, inden køretøjet står foran gadedøren. Der findes også telefoner ved særlige holdepladser.

Ruten lægges hele tiden sådan, at der bliver mindst mulig ventetid og størst mulig transporthastighed.

Det er noget dyrere at køre med Buxi end med almindelig bus, men betydeligt billigere end taxa.

Systemets styrke er, at det kombinerer bussens og bilens fordele ved at man kan blive bragt fra dør til dør.

I tyndt bebyggede områder er Buxi bedre end almindelige busser, fordi kørslen svarer til behovet; man kører ikke rundt med tomme busser, der er urentable.

Indstigningshøjden er lav, så det er let at stige af og på, også hvis man er ældre eller ikke så let til bens.

I Strömstad i Sverige har de en lignende ordning. Her bruger de dog taxier. De kører til faste tider langs en fastlagt rute; men hvis man ringer ind til centralkontoret, bliver man hentet ved sin dør.



Wuppertals Monorail.

Den har fungeret upåklageligt siden 1901.

Der har kun været 2 uheld i al den tid:

Det ene var en elefantunge, som en cirkusdirektør havde taget med op som reklame.

Den masede sig ud gennem de lukkede døre under kørslen og faldt ned i en flod, der findes under systemet.

Den blev blot våd og meget forskrækket.

Det andet uheld skete, da en lastvogn kørte ind i en af de søjler, der bærer monorailen, hvorved en kabine faldt ned på gaden.

Siden da har man sikret søjlerne ved hjælp af nogle betovinkler, som byens kunstnere har dekoreret festligt.

Banen er 13,5 kilometer lang og påregnes forlænget med 7 kilometer. Den er altså stadig en succes og har klaret sig i konkurrencen med bilen.

Den har så at sige kørt hen over den.

Der findes 2 monorail i Japan, 3 i U.S.A.,

2 i Europa, og én til er på vej.

Hvis nu de der søjler var noget slankere, og systemet blev moderniseret lidt og.....



Tunnelbane.

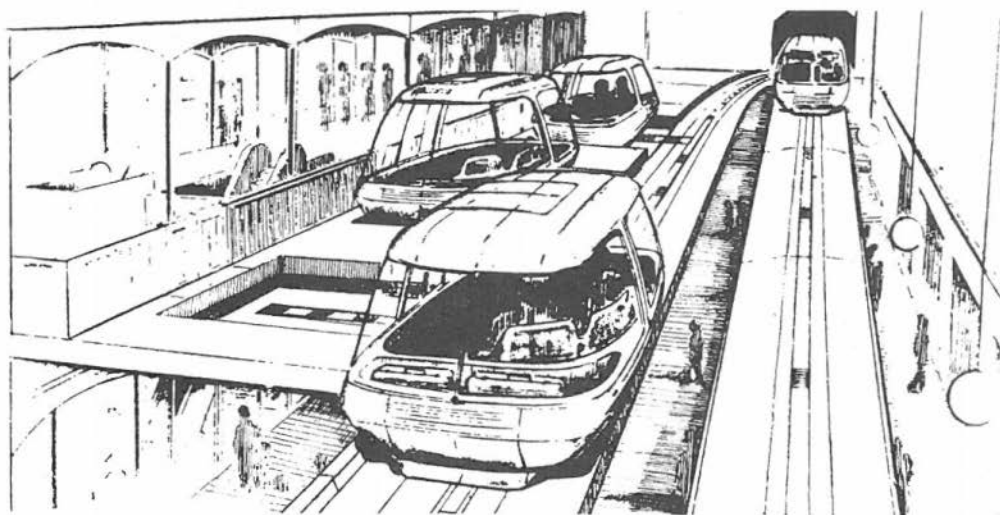


I de allertætteste storbyer er dette nok en god løsning.
London, New York, Paris, Moskva, Chicago.....

Det er det transportmiddel, der kan
transportere flest mennesker.
50.000 i timen hver vej på hvert spor, hvis togene
kommer efter hinanden med 2 minutters mellemrum.
I Paris kører nogle linier med gummihjul.
Det giver en blød og støjsvag kørsel.

Men det er meget dyrt.
Det er måske også et spørgsmål, om det er nødvendigt
at putte os københavnere ned i jorden som muldvarpe?
Luften er sjældent god, og det bliver let ret varmt.

Sportaxi.



En sportaxi er nærmest en elevator, der er blevet lagt ned. Og den er lige så let at betjene: Man sætter sig ind, drejer på en nummerskive eller trykker på en knap, og bliver derefter ført frem til den station man ønsker - uden stop.

Kabinerne styres af en central datamaskine, som sørger for at alle når deres bestemmelsessted så hurtigt som muligt. Hurtigere end en bil eller tunnelbane ville kunne gøre det.

Datamaskinen vil også sørge for, at der altid er tomme kabiner på alle stationer. Afstanden mellem stationerne kan komme helt ned på 300 meter.

I de stille perioder uden for myldretiderne kan man tage passagerkabinen af og forsyne understellet med et varelad, så man kan transportere varer til butikkerne.

I Göteborg er man så småt begyndt at bygge et sportaxi-system. Når det er færdigt, vil der være 500 kilometer spor og 12-18.000 kabiner med plads til 6 mennesker i hver.

Hectometric'en.

Ja, hvorfor ikke?

I bydelen La Defense har man prøveopstillet en forsøgsbane på 100 meter.

Man ser byen passere under sig, peger ud og får en oplevelse ud af turen.

Hvorfor skulle det ikke også kunne blive en fornøjelse at blive transporteret?



Minirail.

I Blackpool's forlystelsesområde kører denne transportform rundt om selve tivoliet:

På en ganske spinkel konstruktion føres man 6 meter over jorden med en fart på omkring 20 kilometer i timen.

Ideen rummer mange muligheder, specielt med forskellige slags kabiner.

Den lette konstruktion kan uden vanskeligheder indpasses i vores byer.





Får vi lov at vælge?

FDM's mål er, at fremme »motorkørslens sunde udvikling og varetagelse af medlemmernes praktiske og økonomiske interesser«.

FDM og Gallup lavede i 1973 en undersøgelse over vores holdning til transport:

I hele landet gik 48% ind for en udbygning og forbedring af den kollektive trafik, 23% for individuel trafik og 29% »ved ikke«. I Københavns-egnen var der særlig mange, der ønskede mere og bedre kollektiv trafik: 70%.

Endelig viser undersøgelsen, at det mindretal, som ønsker en udbygning af den individuelle trafik, er mindre bøjelige til at betale mere i skat for dette ønske, end flertallet, der ønsker kollektiv trafik.

FDM's kommentar:

»Trods alle forsøg på at sadle om til den kollektive transport, så hverken kan eller vil danskeren undvære bilen.«

»I teorien er kollektiv-ideen måske rigtig nok, således er der naturligvis noget tiltalende i tanken om bilfri byer.

Men eet er teori, noget andet praksis.

Når det kommer til stykket, er der ikke mange, der i virkeligheden vil undvære bilen og give sig toget og busserne i vold«.

(»Motor« nr. 12, 1972)

»Bilisterne betaler efterhånden over 5 milliarder kroner årligt til finansministeren. Vi ved, at kun en brøkdel heraf bruges til formål, der har med vejtrafikken at gøre. Men værre er det, at opkrævningen sker efter et system, der er urimeligt og uhensigtsmæssigt, både i økonomisk og sikkerhedsmæssig henseende.«

(»Motor« nr. 25, 1972)

»Vi har sagt det så tit, men bør nok gentage det her: det er kortsigtet politik --også i økonomisk henseende-- at forsinke vejbyggeriet«,

(»Motor« nr. 1, 1972)

»Når man hoster og sprutter i visse amerikanske storbyer eller får kronisk bronkitis i London, behøver vi ikke hyle i København, for vi har vores vestenvind, der fejrer godt op i det hele.«

(»Motor« nr. 26, 1970)

»Desværre må det erkendes, at betragter man året 1970 med bilistbriller, dominerer minussiden.

Myndighedernes manglende interesse eller endog vrangvilje er bilejerne vant til. Men den fjendtlige holdning over for bilen og bilisterne, som visse dele af befolkningen har givet udtryk for i det forløbne år, er ny og foruroligende. Det er jo ikke svært at påpege bilkørsels negative sider, trafikulykkerne først og fremmest, men også forureningen og miljøødelæggelsen.

På den anden side er bilen medvirkende årsag til og en afgørende forudsætning for velfærdssamfundets nuværende levestandard og udfoldelsesmuligheder.

Når det kommer til stykket, ville en tilværelse uden biler være lidet tillokkende.

Vi kan simpelthen ikke undvære bilen.

Det må vi se i øjnene og indrette os efter.

Jo før jo bedre.«

(»Motor« nr. 1, 1971)

»Luftforureningsmålinger, der er udført i Sverige, viser, at luftforureningen fra automobiler kun er et gadeproblem og oven i købet kun et problem i den side af vejen, hvor bilerne kører.«

(»Motor« nr. 17, 1970)

Fede tider mand. Fede tider...

En bil
med

50.000 KR.
Nedenunder er den
ingen skønhed.
Der sidder alt det barske.



Verdens
mest vindende stald
præsenterer nyt
fuldblod.

Det er ikke nok at lave biler
som samfundet har brug for,
de skal også
være som samfundet vil ha dem.



Kim individualister
oplever denne bil rigtigt...
- og sådan skal det være!

RENAULT 16

Den bli'r på vejen - også når der ingen vej er!

DANMARKSMESTRENE 1972



Erik Høyer sejrer med Ford Escort.
Eller omvendt.



NY TOYOTA CORONA
MARK 2 DE LUXE

1972

Her er noget om den ny R
som De skal læse i ti

Det gør ondt at vælge forkert i den pr

Den Daf er der
dæleme drøn i



Girling
gas støddæmpere
til privatbiler
skud på fuld gas
hårdt arbejde



Vinderne ved,
de skal vælge Firestone
tår sejhre skal køres hjem...



GRATIS
180 sider
GIGANTKATALOG
AUTODIAGNOSTIK
4500 gode
ideer

Ring eller skriv efter
GRATIS katalog

M. NIELSEN & SØN

Kør professionelt
med VDO
præcisions-
instrumenter

BOSCH

Nu bliver
det grønne område
bedre kørende

PEUGEOT



På lang
MAZDA

rinsk

Nu får de fleste andre bilister i 40-50.000 kr. klassen noget at ærgre sig over...

Vi holdt disse visitere gående 1 million gange uden stop. Forst da sagde Mr. Motorcraft ja!

r så beroligende

p af med Philips 60-kassetteafspiller 2607. Det er sport at køre FORD

Rødt lys ryster mig ikke længere.

Hvis De tror, at en Mini viser alt, vil De blive overrasket

CANIADAM AUSTIN

Tænk på dem, når du tænker ny bil.

TOYOTA

Her er den nye Opel Rekord 1972...1973...1974 o.s.v.

DE SMA GIGANTER

ægte italiensk fuldblod!

De kører uden tvivl godt

DETTE ER BILMODE I 1972

Hurtig kørs i mørke kræver avancerede lys S.E.V. March

upper class? nej... realistisk!

Chancen for at gi' en MLU-bilist en bule bli'r større og større

Siden Europas byer ikke ble laget for biler, ma Europas biler lages for byer.

300.000 km/sek. låge

Vitaminer til I24



-køb en X-2

d II,

Thy sk...

Thy sk...

Thy sk...

Thy sk...

Thy sk...

Thy sk...

Thy sk...

Thy sk...

Thy sk...

BILAR ELLER MÄNNISKOR



Vi har valgt nogle
til at styre
udviklingen.



Hvad er en byplanlægger i dag?

Hans opgave synes at være, at samordne bilen, vejen og byen sådan, at trafikken kan glide effektivt og så smertefrit som muligt.

I biler.

Han er bilindustriens mand i kommuneadministrationen og som sådan, har han 2 opgaver:

- Afværge at trafikken helt bryder sammen.
(Det ville være en katastrofe, for så ville det tvinge byen til at lave en fornuftig trafikplan.)
- Fremme bilens interesser i den offentlige beslutningsproces.
(Frem for alt arbejder han på at vise, hvor nødvendig bilen er og laver planer, der sikrer dens fortsatte vækst.)

Måske er en byplanlægger blot en mand, der har alle de rigtige meninger, men som ikke vil afgive sine privilegier?

Som os andre ansvarsløse lønmodtagere, der får penge for at gøre, hvad der bliver sagt og i vor fritid harmes over den forurening dette medfører.

Men bilen skaber fortsat trafikkaos i byerne: Lyngbycentret, Valbycentret, Tåstrupcentret, Ringvejen omkring Århus, Viborg, Ålborg, Haderslev, Bispeengen, Amagerbyen, Brøstykkevej i Hvidovre Svendborg, Sønderborg.....

Nye veje, så der kan blive plads til alle bilerne, som der kommer endnu flere af, så der igen må bygges nye veje.....

Planlæggernes gode vilje, drømmebyer og fine ord drukner i beton og parkeringspladser. Eller lægges ned i bunden af en skuffe.

Problemerne bliver ikke løst.
De vokser kun.

Københavns Kommune.

»Man skal iagttage den for medarbejdere i stat og kommune sædvanlige tavshedspligt og diskretion med hensyn til det arbejde, der foregår i direktoratet. Principielt må resultaterne af arbejdet betragtes som fortrolige, indtil de er offentliggjort. Tavshedspligten ophører ikke ved udtrædelsen af kommunens tjeneste.«

Det er hidtil lykkedes Københavns Kommune, at spise befolkningen af med meget sparsomme oplysninger om, hvad de gør med os. Enten offentliggøres planlæggernes arbejde slet ikke, eller de viser os løsrevne detaljer uden sammenhæng. Det kan ikke give befolkningen nogen reel oplysning om, hvad der foregår.

Ved at give de ansatte tavshedspligt, har man sikret sig, at der kun offentliggøres planer, som politikerne allerede har vedtaget. Vi får derved kun lejlighed til at vælge og se meget begrænsede opfattelser af vor situation og dens muligheder.

Befolkningen stilles gang på gang over for planer, der er vedtaget på tværs af andre sagkyndiges protester og forbehold. Hvis planerne da ikke hemmelighedsstemples og gemmes væk.

Vi kræver denne tavshedspligt ophævet. Så os, der har valgt og betaler byens styrelse, kan få medviden om det, der sker.

Kampen bliver lang.

Vi bør ikke lade os lede af illusioner.

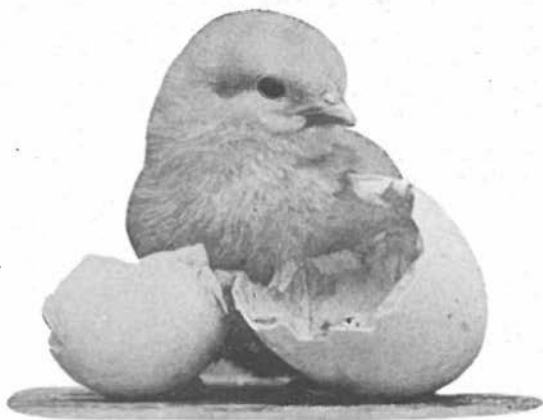
Kampen mod bilismen vil blive både langvarig og hård.

Vores modstandere er mægtige og velorganiserede. Der står mange penge på spil i byens matadorspil.

De kan mobilisere arbejdskraft, som arbejder på deres projekter hver dag og give dem løn for det. De har råd til at ansætte eksperter og kan styre massemedierne langt bedre, end vi kan det. For de har penge.

Dertil kommer, at bilismen allerede idag har ændret og formet vores bybillede og levevis så enormt, at blot den fysiske ændring alene, vil tage tid og blive besværlig.

Mange vil opleve det som meningsløst og håbløst i starten. Indtil de første konkrete resultater viser sig.



Bilen kommer først ud, når vi har skabt en by, hvor den er unødvendig.

Presset på at få bilen ud af vor by, foreslår vi sker i følgende trin:

1. trin

- forlange flere gågader.
- forlange stop for anlæg af flere motorveje i byerne.
- gøre det vanskeligere at køre bil i byerne.
- forlange flere penge til kollektiv trafik.
- forlange penge og myndighed til lokalrådene.

2. trin

- forbyde madpakkekørsel i biler i byerne.
- forbyde parkering af personbiler i byerne, f.eks. ved at nedsætte P-tiden.
- udbygge det kollektive trafiknet i takt hermed.

3. trin

- afskaffe bilismen i flere sektorer i byerne.
- gøre områder i provinsen tiltrækkende for f.eks. københavnere, så flere forlader byen.
- planlægge arbejdspladserne således, at madpakke-rejserne formindskes.
- eksperimentere med nye måder at være bysamfund på.

De endelige mål er i dag kun vage og uklare.

Det rigtige er vel, at der opstilles muligheder til debat efterhånden som debatten og kampen for vor by, gror frem.

Bilen er ikke kommet for at blive i byerne.

Den er en fejlinvestering og en kulturskandale.

Vi må erkende, at transport er et vigtigt led i en bys kulturliv.

Kæmp for en ny by. Din by.

Hvis vi ønsker at leve i en demokratisk styret by, må vi arbejde på at udjævne kløften mellem de, der styrer byens udvikling. Og alle os, der styres.

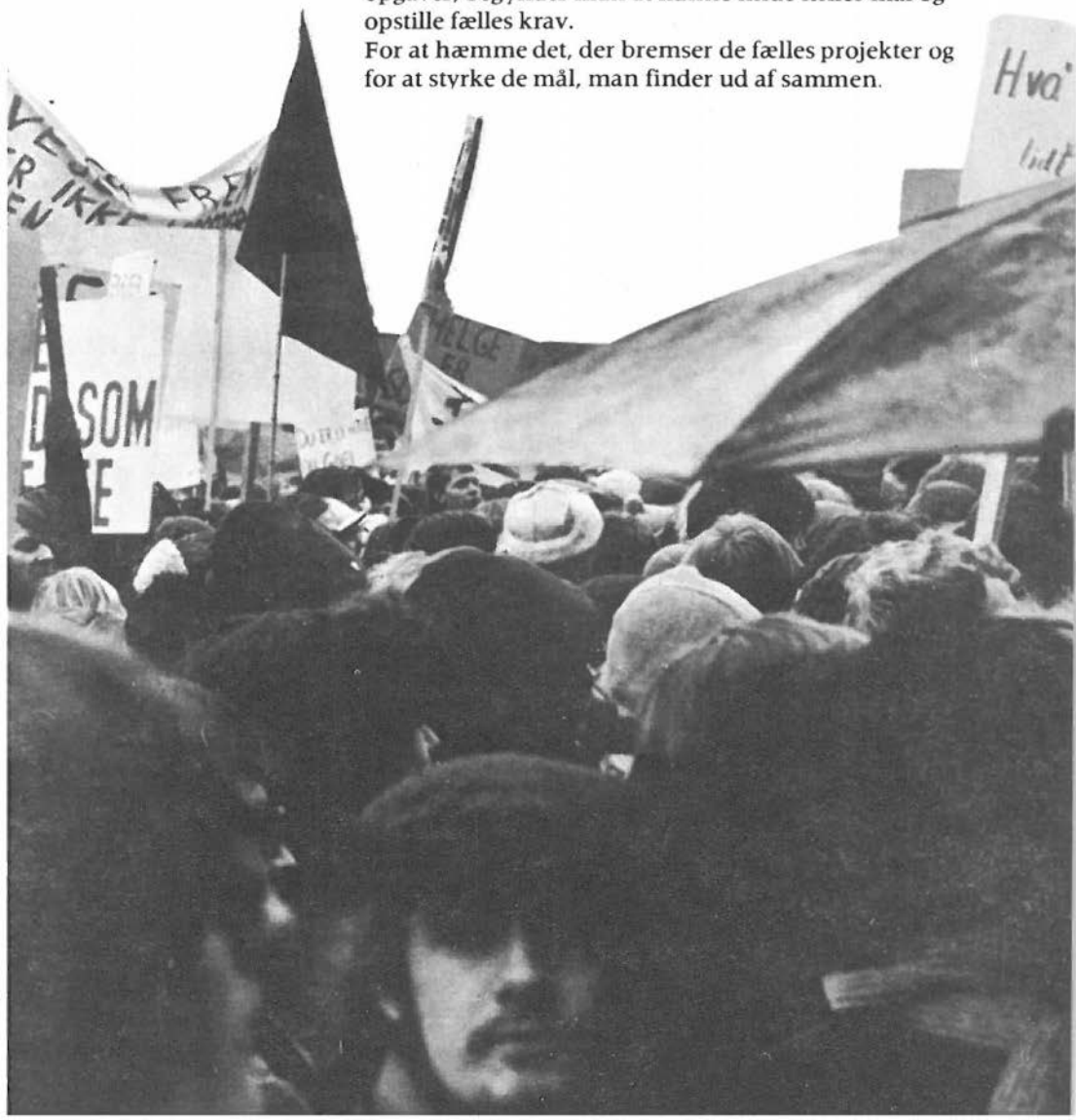
Der kan stadig gøres noget for at skabe en god og levende by.

Gennem fire faser:

1. Gennem demonstrationer, plakater, løbesedler, film, kronikker, samtaler, radio- og TV-udsendelser, aktioner skabe opmærksomhed og nysgerrighed om problemerne.



2. Samle og ordne oplysninger og planer, så alle kan blive medvidende om, hvad der sker, og hvad der kan gøres.
3. Håbe på, at dette betyder at nye aktioner, projekter, og samvær vil gro frem.
Når man vil noget og ved noget,
er det lettere at gøre noget fornuftigt sammen.
Der, hvor man bor og der, hvor man lever.
4. Når man opdager, at også andre arbejder med tilsvarende opgaver, begynder man at kunne finde fælles mål og opstille fælles krav.
For at hæmme det, der bremser de fælles projekter og for at styrke de mål, man finder ud af sammen.



Lokalrådene må aktiviseres.

Et lokalråd er en gruppe borgere, der er gået sammen for at løse deres lokale problemer.

De arbejder på at skaffe bydelens borgere større kontakt med byens styre og påpeger mangler og gener i de pågældende områder.

I dag er København i besiddelse af 12 lokalråd. Disse har hver for sig udarbejdet deres vedtægter og regler for deres måde at arbejde på. Trods det harmonerer de i det væsentligste med hinanden.

De fleste lokalråd er opbygget efter samme princip som de kommunale myndigheder: en lovgivende instans, en bestemmende instans og en udøvende instans.

Der nedsættes udvalg, som undersøger sager, der forelægges. Udvalget fremlægger så deres forslag for rådet, som igen retter henvendelse til myndighederne. Det er en lang vej at gå.

Nogle lokalråd har allerede idag indført, at de enkelte udvalg selv kan tage initiativ i forskellige spørgsmål og efter en drøftelse i rådet, gå videre med deres forslag til borgerne eller myndighederne.

Der er en vis kontakt mellem de forskellige lokalråd. Der afholdes formandsmøder og lokalrådskonferencer, hvor alle kan deltage.

De fleste lokalråd savner dog økonomiske midler og megen tid bruges på at få sådanne gennem samarbejde med de kommunale myndigheder.

Nogle arbejder også på at få taleret i borgerrepræsentationen, men det synes svært at få myndighederne med på den ide.

De Københavnske lokalråd

Amager Lokalråd
Amagerbrogade 189.1
2300, København S
Tlf.: 589014

Bryggens Borgerforening
Islands Brygge 35
2300, København S
Tlf.: AS 957

Christianshavns Lokalråd
Dronningensgade 55.4
1420, København K
Tlf.: SU 32 87

Brønshøj-Husum Lokalråd
Frederikssundsvej 308 A
2700, Brønshøj

Indre By Lokalråd
Nr. Farimagsgade 84.4
1364, København K
Tlf.: PA 44 81 u

Lokalrådet for Nordvest
Teglbrændervej 1.3
2400, København NV
Tlf.: TA 10 95 y

Nørrebro Lokalråd
Asskovgården
Korsgade 60
2200, København N

Sydvest Lokalråd
Sjælør Boulevard 36
2450, København SV
Va 2345

Valby Lokalråd
Folehaven 51
2500, København Valby
Tlf.: 30 61 39

Vanløse Lokalråd
Jernbanealle 94
2720, København Vanløse

Vesterbro Lokalråd
Valdemarsgade 61,4
1665, København V
Ve 8835

Østerbro Lokalråd
Kastelsvej 8
2100, København Ø
Tlf.: TR 210

Lokalrådene kunne blive til Nærdemokrati.

Prøv at forestille dig, at bydelenes lokalråd i et snævert samarbejde med andre aktive medborgergrupper i området, en dag helt overtog administrationen og planlægningen af deres eget område.

Således, at Københavns styrelse blev en stor koordinerende forsamling, der hjalp de mange små borgerrepræsentationer i byen.

Disse kunne da komme til at administrere borgernes penge og blev nødsaget til at vælge medlemmerne demokratisk mellem bydelens borgere.

De selvstyrende lokalråd kunne da lettere arbejde for det, alle i området har brug for og lyst til.
Der bliver ligesom noget at have demokratiet i.

Lokalrådene kunne bedre trække på eksperter og andre med indsigt, hvis eksperternes opgave var rådgivende og impulsgevende.
Fremfor et diktat.

Vi kunne ad den vej undgå, at Københavns administration vokser og vokser til en stadig større og større pyramide.

Byens borgere fik et overskueligt område og en reel medbestemmelsesret tilbage.

Vi ville få en større optimisme frem, når det opdages, at det faktisk er muligt sammen at gennemføre det, man på demokratisk vis er enedes om, at man vil i ens område.
Fremfor at alle de gode ideer løber ud i sandet.



Det vil blive vanskeligt og det vil nok tage sin tid, inden det fungerer helt, som borgerne ønsker det.

Vi foreslår derfor, at ordningen indføres trin for trin:

1. Trin

Lokalrådene får medindflydelse på områdets indretning og drift af institutionerne.
Taleret i borgerrepræsentationen.

2. Trin

De får økonomiske midler til at løse områdets fritidsfunktioner.
Sport, dyrehold, musik, udfoldelser, teater, projekthuse, hvor alle aldre kan mødes.....
Som fantasien rækker.

Sideløbende hermed indføres direkte valg til lokalrådet, af de beboere, hvis ideer og synspunkter man helst ser gennemført.
Måske skal de på valg hyppigere end hvert 4. år?

Igennem sådanne aktive lokalråd ville vi blive fri for en række af de skandaler København hidtil har fundet sig i:
Betonkilen, Wilders Plads, Bådsmannsstrædes kaserne, Lyngbyvejens udvidelse, Åboulevardens motorgade, Søringen

Dansk Cyklist Forbund.

Forbundets kontor og adresse
Niels Brocksgade 5, 1574 København V
Tlf.: (01) 14 19 65, Giro nr. 237 53
Ekspeditionstid 10-13
Lørdag lukket.

Dansk Cyklist Forbund arbejder for at skaffe cyklister bedre vilkår
i vores samfund og i vores byer.

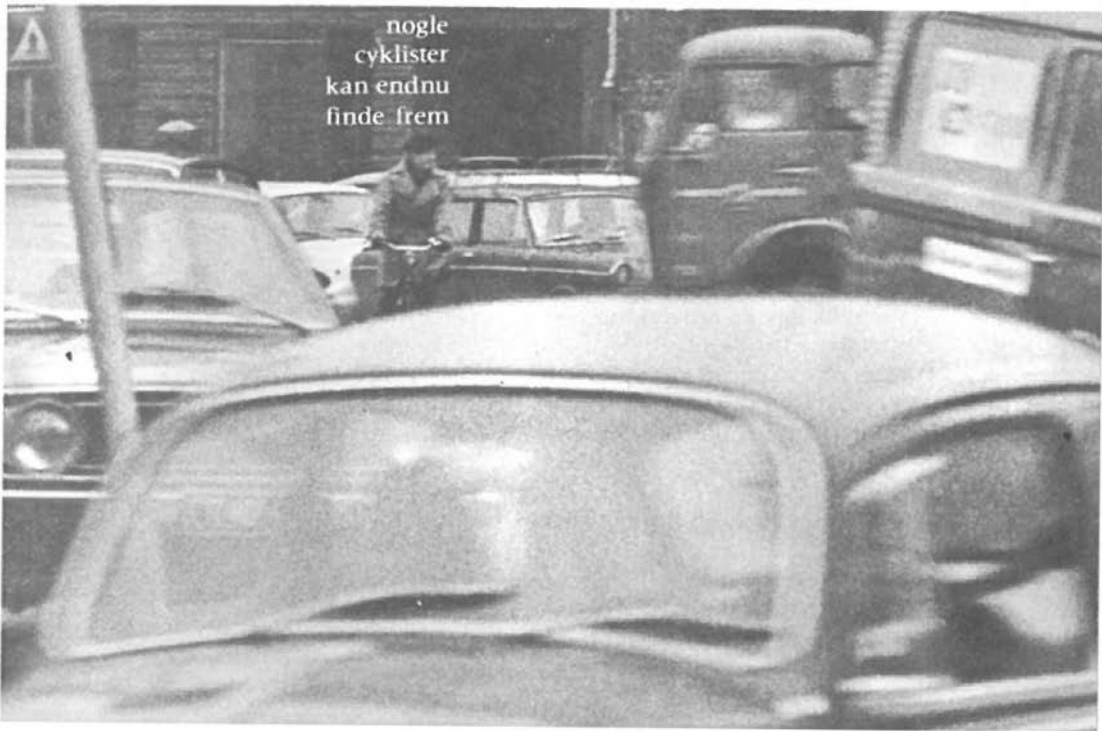
De har medvirket til at følgende nedlagte jernbanestrækninger helt eller
delvis er omdannet til cykelveje – eller snart bliver det:
Horsens/Bryrup/Silkeborg. Neksø/Rønne. Troldhedebanen fra Kolding
mod Grindsted. Nærum/Vedbæk også kaldet Grisestien. Ålborg/Sæby.

Endvidere arbejder de i øjeblikket på at få gennemført et rigt udbygget
cykelstinet i København.
Fri for biler og omgivet af grønne træer.

Medlemskab koster 10 kroner årligt.
Forbundet udsender 4 numre af bladet »Cyklister« om året til medlemmerne.

Måske en dag dette forbund bliver en modvægt til FDM?

nogle
cyklister
kan endnu
finde frem



NOAH

NOAH er mange forskellige mennesker, der har samlet sig i grupper over hele landet for at bekæmpe forureningen og dens årsager.

I februar 1973 var vi 45 lokalgrupper.

Nogle grupper snakker, underviser hinanden, deler erfaringer sammen, rejser forureningssager, læser bøger sammen, hygges sig.....

Nogle grupper forsker og kortlægger forureninger, laver aktioner, bøger, artikler og kronikker, demonstrationer, udstillinger og skaber debat.

Nogle grupper arbejder inden for murene på at præge afgørelserne og videregiver informationer om vores fælles problemer.

Et blad er vores endelig besluttende myndighed.

Her videregives forslag og debatten går så længe, der er blot een indvending mod et forslag, der kræver alles accept.

Grupperne indkaldes hvert halve år til halvårsmøde, eller når en af grupperne kræver det.

Hvis du vil være med i NOAH, sender du dit navn til:

Lokalgruppe-gruppen

NOAH/København

Kompagnistræde 37 o.g.

1208, København K

Her samles navnene, og hvis der i forvejen er en gruppe i dit område, sender vi navnet dertil.

Hvis der ikke er en gruppe i forvejen, gemmer vi dit navn, til der er 2 mere i omegnen, og så bliver I sat i forbindelse med hinanden.

Og kan selv finde ud af arbejdsformen og emnevalget.

Hvornår ophører NOAH med at eksistere?

Når vores målsætning er gennemført.

Et konkret eksempel.

Københavns Kommune vil fortsætte Lyngbyvej-skandalen ved at bygge en 4-spors motorvej fra Vibenshus Runddel til Fredensbro gennem Nørre Alle og Tagensvej.

Et projekt, som har sin historie tilbage til et udkast til en byplan af Steen Eiler Rasmussen (1952). Her indgik nogle planer til primærgader for København. Det var dengang, der kun var 1 bil for hver 15 borgere.

Så kom City Plan Vest.

Et fantastisk projekt som skruede forventningerne op. Der skulle skabes et gigantisk forretningskvarter på Vesterbro. Ganske vist måtte man rive det halve Vesterbro ned, men fremskridtet skal jo frem.

Området fra Hovedbanegården til Dannebrogsgade og fra Kødbyen til Gl. Kongevej skulle jævnes med jorden.

Søringsprojektet så dagens lys i sin 6-spors udgave, da City Plan Vest fik behov for en sådan bilrampe.

Jens Kampmann slog bak for projektet i foråret 1972 og City Plan Vest-projektet blev droppet. Derfor forlanger Københavns Kommune nu erstatning af staten.

Søringen blev stående på papirerne som en 6-spors motorvej med en forfærdelig masse op- og nedkørselsramper fra Tagensvej til Vesterbro.

Selvom City Plan Vest er faldet, og Vestamager forhåbentlig ikke bebygges (da Københavns luftfornyelse forringes væsentligt), vil kommunens folk alligevel gennemtvinge Søringen trin for trin.

Der fremkom en hidtil hemmeligholdt plan, der opstiller et regnestykke. Den viser den økonomiske side af sagen og fastslår, at Søringen nu er overflødig.

Men planerne fortsætter.

Man river Fredensgades huse ned og gør fælledparken, træerne og beboerne parat til anlæggelsen af en 6-spors bilgade. Stadigvæk fuld af ramper op og ned.

1. runde koster foreløbig 85 millioner kroner.

Vi protesterer!

De vil jævne huse med jorden, ødelægge træer, parker og legepladser. Bryde gaderne op og lade os indånde og se på støvet fra jordhullerne de næste mange år.

Vi spørger:

- Hvorfor ønsker myndighederne at liste os Søringen i ryggen?
- Hvorfor vil man bruge over 100 millioner kroner på denne tåbelighed?
- For at ødelægge huse og lejligheder, som vi mangler?
- For at genere Universitetet og Rigshospitalets patienter?
- For at gøre det endnu sværere for nørrebroenserne at komme i Fælledparken?
- For at lave et helvedes rod midt inde i byen vi skal gå og affinde os med de næste mange år?
- For at fjerne et 5 år gammels soppebassin (pris 2 millioner kroner) i Fælledparken?
- For at klippe åndehullet Fælledparken næsten 10 hektar mindre?
- For at halvere Amorparken og fjerne den beskyttende bevoksning, der vender ud mod bilgaden?
- For at tilføre København endnu flere biler til at forpeste vor luft og drøbe endnu flere cyklister/fodgængere?

Vi mener, at dette projekt er såvel overflødigt som risikabelt.

Det gennemføres for, at politiske topmænd kan undgå at tabe ansigt ved at indrømme en fejlslagen plan.

Vi kræver, at byens borgere bliver spurgt om deres mening.
Din mening.

Nottingham



En by i midt-England med ca. 700.000 indbyggere er ved at løse de trafikproblemer, ingen danske byer endnu har kunnet løse.

Politikerne var trætte af planlæggernes sædvanlige ævl om prognoser og analyser. Og deres motorgadeplaner. Så vedtog de den mest omvæltende trafikpolitik, der endnu er set. Planlæggerne protesterede, men planen er alligevel ved at blive ført ud i livet. Det går fint.

Først satte man »kunde-busser« i drift fra centrale P-pladser og busholdepladser til butikkerne i bymidten. Så slap byen for en mængde parkerede biler.

Derpå satte man flere busser ind i myldretiderne, samtidig med at det blev gjort sværere for biler at parkere og køre i byen. Gaderne blev ensrettede, så det var umuligt at køre tværs gennem byen. Dog er det stadig let for ambulancer, brandbiler og varevogne at komme til.

Og man sagde stop for alle nye vejudvidelser og bygger ikke flere nye veje. For selvom de nye forbedringer koster mange penge, er udgifterne dog langt mindre end de tilsvarende omkostninger til øget vejbyggeri. Det ved sparer byen penge.



For at undgå at nogle mennesker angiver kortene i byen og sætte deres bil på en ny parkeringsplads f.eks. i gården, har de arbejdet med at kommunen kontrollerer disse P-pladser. Nu er man i hård nød at gøre gårdene og pladserne til rare steder, hvor folk kan sidde ude og børn kan lege.

Der er ved at blive lavet la tæge ved alle stoppesteder og særskilte busbaner overalt i byen. Ved alle signallys er der lavet «følere» i bussernes vejbaner, så bussen selv kan skifte til grønt lys, når den nærmer sig krydset.

Og på længere sigt vil man udbygge med nye ekspressbusser fra bykernegrænsen og udefter for at lade folk til at lade bilen blive hjemme. Hver morgen.

Og nogle er sat til at undersøge følgerne af alt det man gennemfører, så det hele tiden er muligt at justere og rette på planerne, hvis man opdager noget, der ikke kunne forudses.

De vender aldrig tilbage til en bilby i Nottingham. Og det er byens borgere glade for.

Det grønne er det, der bliver tilbage, når...

Hovedstadsområdet skal gøres større, så der bliver plads til endnu 200.000 mennesker, 400.000 boliger og 400.000 biler. Efter 1985 forestiller Egnspanrådet sig, at byen vokser sig endnu større ved at brede sig ud over Midtsjælland og måske en dag smelte sammen med Skåne i Øresundsstaden.

Forudsætningen for Regionalplanen er, at højere levestandard er lig med større materielt forbrug, og dette vil medføre en stigende bilisme. Derfor er planen bygget op omkring erhvervs- og bilkorridorer og ikke boligen og fritidsområder. Det betyder mere støj, dårligere luft, ringere drikkevand, urent badevand, ødelagt natur, flere pillemisbrugere, alkoholisme, kriminalitet...

Trafikmæssigt regnes der med en stigning i bilismen fra 215 til 334 per 1000 indbyggere, hvilket svarer til, at 52% af familierne har 1 bil og 6% to eller flere biler i 1975.

Den kollektive trafik får lov at vokse fra 212.000 rejser per døgn med S-tog til 251.000 i 1975. Bussernes andel vil blive dalende. De 30-40% af befolkningen, der altid vil være billøse, er der altså ikke tænkt særlig meget på.

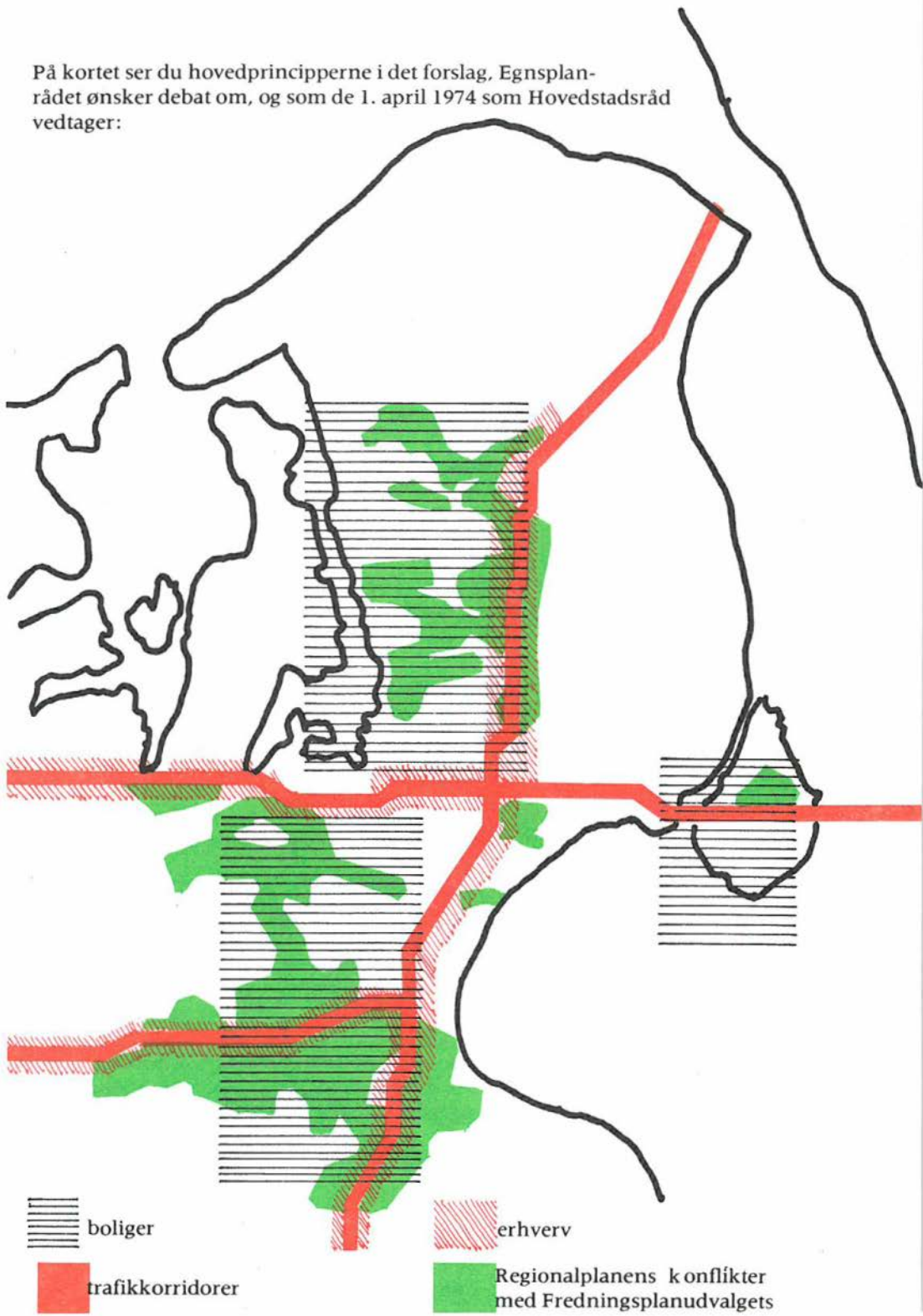
Eftersom Regionalplanen spreder erhvervszonerne og boligerne ud over hele Nordsjælland, så flere får længere mellem hjemmet og arbejdspladsen, kommer disse prognoser jo nok til at passe.

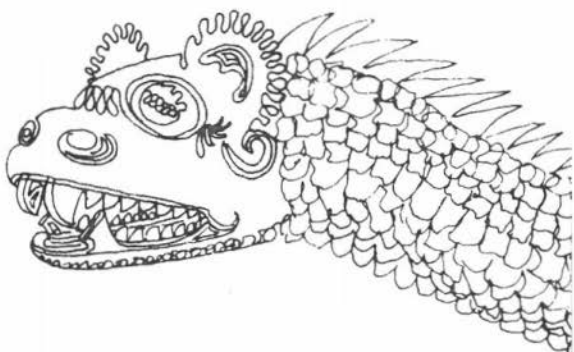
De grønne pletter på kortet viser de områder, som Fredningsplanudvalget har ønsket at bevare for vores børn, børnebørn og os selv til berigelse af vores fritid. Disse værdifulde naturområder skæres nu i småstykker af vejnet og betonboliger. Det grønne bliver til lidt pynt på hverdagen.

Og storbyer betyder, at flere og flere kommer til at kende færre og færre med alle de sociale problemer, dette medfører. København er kun een blandt mange millionbyer. Stockholm, Rom, London, Paris.....

Hvor stor må en by blive?

På kortet ser du hovedprincipperne i det forslag. Egnspnan-
rådet ønsker debat om, og som de 1. april 1974 som Hovedstadsråd
vedtager:





Der var engang et lille land – og det var et rigtigt lille land – for der var både et kongehus med en dronning, prinser og vagtparade og en havfrue. Og dronningen havde ministre, som kom op på hendes slot med alle de love, som skriverkarlene havde skrevet. De var til landets bedste – sagde ministrene – og så viste de dronningen, hvor hun skulle skrive sit navn, for at loven kunne blive en rigtig lov, som hele folket skulle rette sig efter.

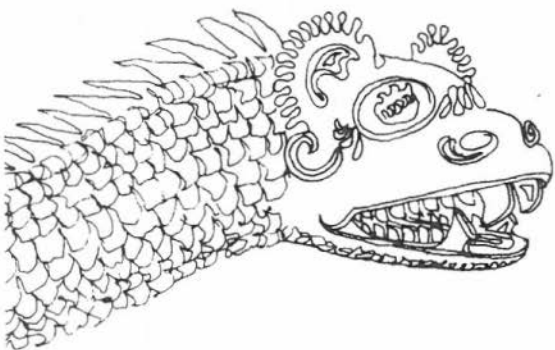
Og folket rettede sig efter dem, for det var sådan nogen rare folk, der boede i det lille land. De er ikke alene rare – sagde ministrene til dronningen om folket – de er ovenikøbet enfoldige. Så det var en hel fornøjelse at regere det lille land.

Alt kunne ha været så godt i det lille land – hvis det havde været dronningen, ministrene og alle de andre, som folket havde valgt til at regere, som bestemte. Det var det bare ikke. Det var dragen. For som i alle virkelige eventyr, var der en drage i landet. Og det var den, der regerede – og som alle drager havde den drageegenskab, at den kun tænkte på sit drageselv og sit dragebedste. Den blæste drageos på dronningen og alle hendes ministre og hele folket og gjorde som den selv ville.

Folk i landet vidste godt, at dragen skulle være der, for ellers var det ikke noget rigtigt land. Og i skolen lærte børnene osse, hvordan man skulle få dragen til at vokse. For som læreren fortalte – det var fint at have en stor drage i landet.

Store drager gav stor anseelse og beskyttede landet mod fremmede landes drager. Og anseelse ville det lille land gerne ha. Landene rundt omkring pralede af, hvem der havde den største drage. Men de kunne bare prale, for det var i virkeligheden dragerne selv, der bestemte, hvor de ville bo – og folk måtte flytte efter dragerne. De skulle fodres og vokse for at landet kunne stige i anseelse.

Der var nu efterhånden heller ingen anden måde for folket at leve på, end ved at fodre drager. For det var i de tider, hvor man sagde – dragen, dronningen og fædrelandet. Og dragen stod først, for den var den største – det vidste selv dronningen.



I gamle dage havde der været små drager over det meste af landet – ja hver lille by havde haft sin drage, som den fodrede. Men dragerne voksede ikke lige hurtigt, og de store drager åd de mindre. Og tilsidst var der kun een tilbage, som boede i den store by. Ja det var i grunden den, der var skyld i, at byen med dronningen og ministrene og den lille havfrue var blevet så stor og grim. For drager er ligeglade med, hvordan tingene omkring dem ser ud. Bare de er til dragens bedste – og det var de. Drager har kun et mål i deres drageliv – og det er at blive den største.

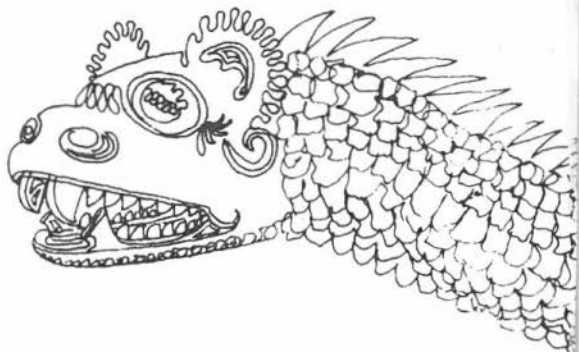
Men helt ude på landet – og det var sådan et kønt land, lå alle de små byer med deres torve og kirker og kroer og blev mindre og mindre, fordi deres lille drage var blevet ædt. De lå ellers så dejligt de små byer. Mange af dem lå ned til de blånende fjorde, som selv om de ikke var helt blå, dog var mere blå end det grumsede grimme vand ved den store drages by.

Dragen lå i en ring uden om byen, der engang havde været kongehusets og havfruens. Den havde næsten kvælt alt det smukke, der engang havde været i byen. Og vandet som byen lå ved havde den ødelagt med sit dragemøj. Dronningen havde et skib, som hun sejlede i, når hun skulle fra byen. Den lille havfrue kunne ingen steder komme – hun havde ikke noget skib. Og svømme i vandet kunne hun ikke – det var ganske forgiftet. Nu sad hun bare på en fedtet sten og lod sig beglo af simple matroser og kejseren af japans land. Der kom ingen kejsere fra kina mere – tiden var helt af lave.

Den lille havfrue blev siddende på sin sten og lod sig kvæle af drageosen i luften. Det er bedre at dø af fis end af kulde – sagde hun og skutede sig. Det var et mundheld, hun engang havde hørt af de gamle håndværkere, som engang havde levet i landet – og det skal nok være sandt, når de har sagt det. Hun havde ikke selv prøvet nogen af delene.

Havfruen ville så gerne være svømmet ud til en af de små byer. Men hun turde ikke – for selv om hun måske var kommet levende igennem det giftige vand, så var byen måske tømt af dragen, når hun nåede frem. For dragen havde gjort alting i uorden ude på landet.

Alle de små byer sygnede hen – og landet med, forsåvidt. At bondelandet

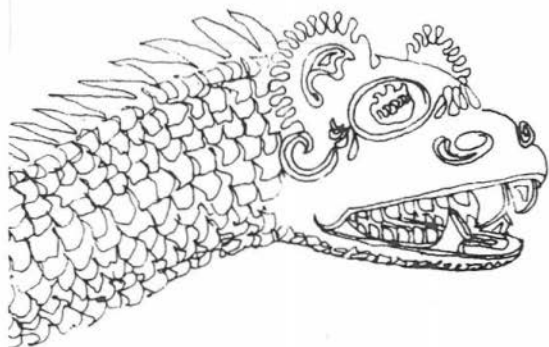


blev tomt gjorde nu ikke så meget – sagde ministrene – for så blev der så meget mere plads til folk, når de tog på skovtur. Men at byerne blev tomme – det var galt. Borgmestre, høkere, præster, degne, skomagere og plattenslagere gik rundt i de små gader og vred hænderne, mens alle de unge forlod byerne for at tage til den store by og tjene dragen. Bliv dog her – råbte de til de unge. Vi har skoler, kirker, kroer, vuggestuer, børnehaver, plejehjem, sportshal, badestrande, skove og ALT-muligt. Hvorfor tar I til den store stinkende by – råbte borgmesteren, høkeren og alle de andre efter de unge. Vi skal fodre dragen – svarede de unge og fortsatte. I har ikke nogen drage her, og dragen er den eneste, som kan gi os noget at leve af – vi får dens levninger – I kan beholde al jeres velgørenhed for jer selv. Jamen dronningen har sagt, at I godt må blive her, hun har lavet love for at hjælpe byen, så I kan blive boende her. Dronningen og vores bare tær – sagde de unge så, for de var pæne mennesker, som ikke ville være majestætsfornærmere. Det er dragen, der bestemmer, hvor vi kan leve.

Og så drog de allesammen til den store drageby, hvor folk boede i kasser ovenpå hinanden og foer frem og tilbage for at lave dragevælling. Og det laver man af menneskesved og drageguld. Det, dragen ikke kunne spise op, fik vællingesvederne. Det er jeres løn – sagde dragen – og sig så tak til. Og det gjorde de.

Alle som kunne svede tog afsted til dragebyen. Ude i landet jamrede borgmestrene videre og spurgte sig selv og de kloge gamle i byen, hvad man kunne gøre for at få dragen lokket ud til deres by, så folk kunne leve og bo der.

De små byer prøvede alt. De byggede kasser til dragerne på de bedste pladser i byen – lige overfor kirken og kroen. Folk i byen puttede deres guld i dragekasserne, for drager kan få guld til at gro – det vidste man – men dragen hentede blot guld til den store by og lavede mad af det der. For guld gror hurtigere, hvis det blandes med menneskesved – jo mere sved des bedre. Og der var ikke nok til at svede i de små byer. De fik bare en dragefjært som tak for mad. Hvad skal vi så gøre – sagde de små byer. Lav planer – det hjælper – sagde dronningen og ministrene. Bare I laver gode planer, så skal det hele nok gå. Jo bedre planer I kan lave, jo flere drageboliger vil I få – fortalte man dem.



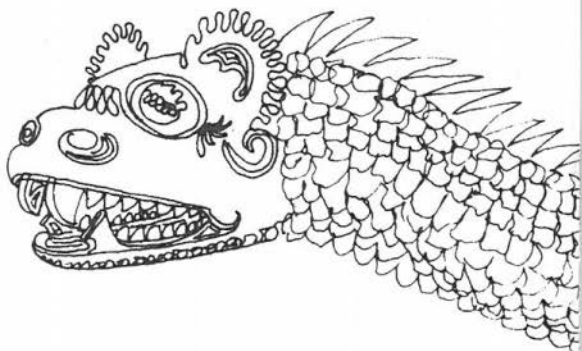
Til alle de små byer kom der nu byplanskræddere rejsende. De roste sig selv og de små byer og sagde – I har miljø, og det er det fineste en by kan ha. Og de små byer blev så glade og ansatte den ene byskrædder frækkere end den anden. Byplanskrædderne vidste godt, at hvis alle de store planer de havde solgt til byerne skulle fyldes ud, så skulle der komme folk rejsende fra hele verden til det lille land – men det lod de være med at fortælle. Og da den ene by ikke ville vise den anden, hvad den lavede, fik ingen det at vide.

Borgmestrene og høkerne og plattenslagerne i de små byer var så glade for de farvestrålende planer med ingenting i. De gav dem videre til de lokale aviser, som trykte dem på hovedet og skrev om dem så alle folk måtte tro, at nu ville deres by blive den største og flotteste i landet. Bare I får differentieret vejnet og miljøvenlige boligområder, så går det hele – sagde byplanskrædderne – og det troede byerne på. Imens åd dragen roligt videre af de små byer.

I landet levede der osse nogen sindige byskræddere, som godt kunne se, at det hele gik lige ad dragen til – og de vidste, at alle de farvestrålende planer bare var engang »kejsereens nye klæder«. Desværre for de sindige selv, talte de et sprog som ingen i landet forstod. De kunne ellers både læse diagrammer og tyde befolkningssøjler og de kunne pendle og trække fra og lægge sammen, og de kunne tænke både vandret og lodret og spå om landets fremtid i kaffegrums og ølsjatter.

Hverken kongen eller høkeren eller ministeren forstod et muk af, hvad de sagde. Men de forstod hinanden. Det lød det da til, når man hørte dem tale sammen – for så råbte de i munden på hinanden og hveranden gang sagde de – det er relevant. Det var nu deres måde at sige på, at de forstod, hvad der blev talt om.

Nogen af de sindige byskræddere havde engang prøvet at hjælpe de små byer – blandt andet til at prøve at forstå, at de ikke skulle forvente nogen drageinvasion. Uf, sagde borgmestrene, når de kom med deres kedelige planer – der er jo ikke noget farve på, og I har jo ikke tegnet vores by større end nabobyen. Pak jer væk – og så pakkede de sig selv og deres planer væk. Men udenfor på trappen til byens hus ventede plattenplanskrædderne med deres farver, og de blev budt ind i varmen til



øl og snaps og højt smørrebrød. Imens godtede dragen sig og blev federe og federe – og byerne blev mindre og mindre – og de farvestrålende planer, som var trykt på dårligt papir og malet med billige farver, falmede på borgmestrenes bord.

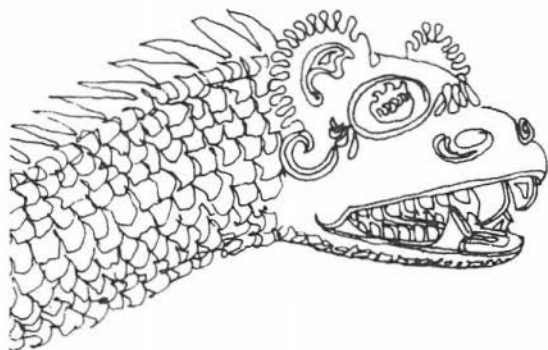
Hele landet lå i ulykke. De sindige byskræddere, som efterhånden var trætte af at råbe uden at nogen forstod dem, foreslog så, at man skulle spørge ud i hele landet, hvad der kunne gøres. Den, der svarede bedst, men dog sådan at det kunne forstås, skulle som tak få lov at klappe dragen. Allerhelst ville man, som i de gamle eventyr ha givet en af prinsesserne og det halve kongerige. Men prinsesserne var allerede givet væk, og det var kongeriget osse. Det havde dragen allerede fået – så det kunne ikke nytte noget.

Ude fra landet og fra de små byer og den store by kom der mange kloge svar. Een sagde – lav bedre planer. Een sagde – koordiner planerne for alle byer. Een sagde – lad dronningen lave en plan for hele landet. Andre sagde – lok dragen til byen med syltetøj. Nogen sagde – stjæl fra nabobyen. Een sagde – bræk dronningens by istykker og flyt den ud på landet. Få turister til byen – sagde en anden. Lav bedre veje og broer – sagde nogen. God kollektiv trafik til de små byer er løsningen – sagde andre. Fordel dronningens skatter ligeligt over hele landet – sagde nogen.

Og allesammen sagde de alle de kloge ting, der var sagt før. De sagde dem rigtignok så folket og selv ministrene og dronningen kunne forstå det. Men hvad hjalp det at snakke – dragen bestemte.

Mellem alle de gode råd var der osse et ude fra de små øer, hvor de synger, når de snakker. Der stod – gi I bare dragen en på skallen og læg den i lænker – og lad den så arbejde for os allesammen, når den vågner. La' os bestemme over den, så flytter vi den og al dens yngel rundt, hvor vi gerne vil bo – og ikke omvendt. Det ka godt være, at dragen knevet knap gror så voldsomt, men det får være, for så ka vi være – og det er det, vi vil.

Alle svarene blev trykt i landets aviser, og både dronningen og alle hendes ministre læste dem alle – osse det fra øen, hvor folk går for at



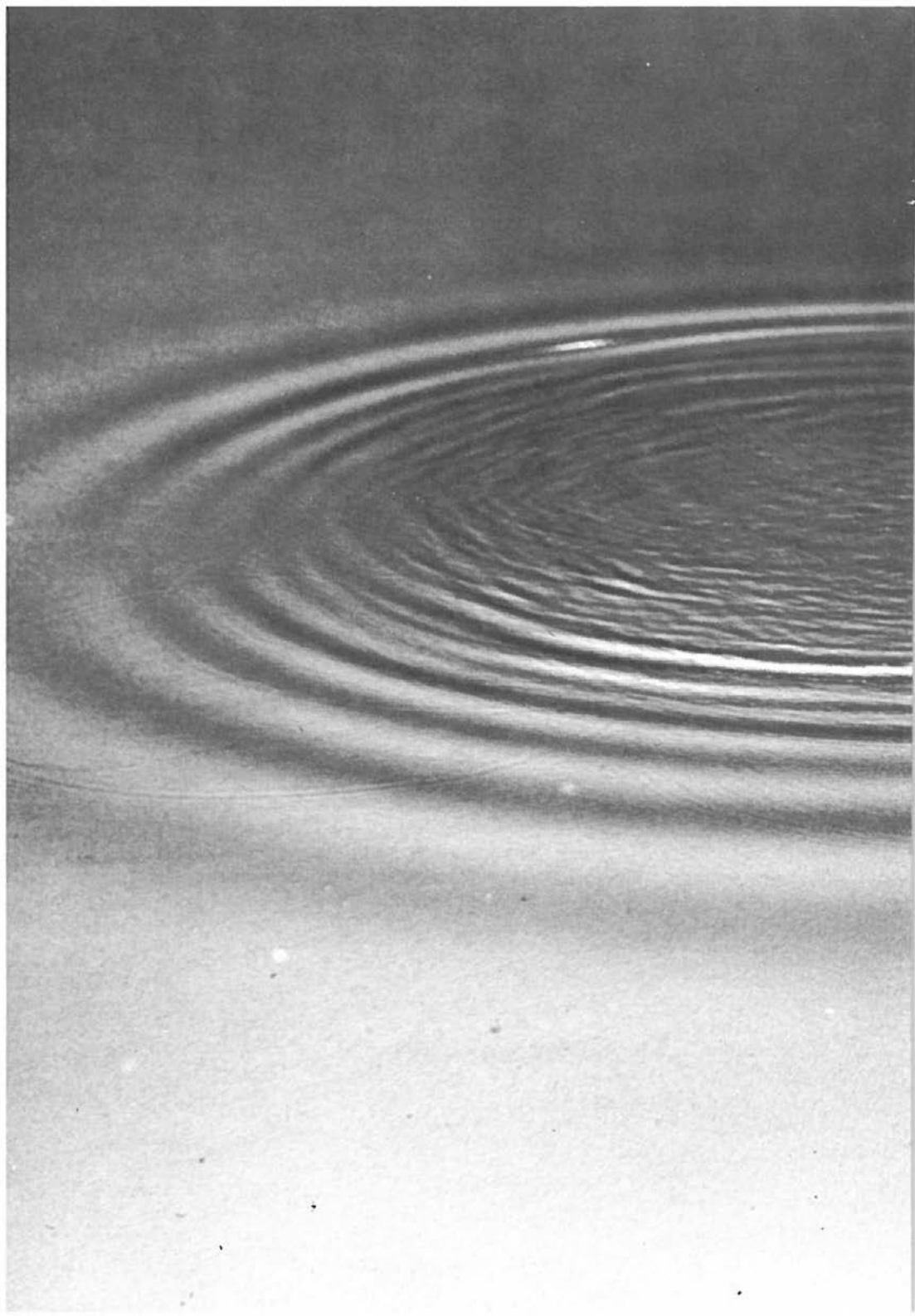
være endnu mere rare og endnu mere enfoldige end andre steder i landet.

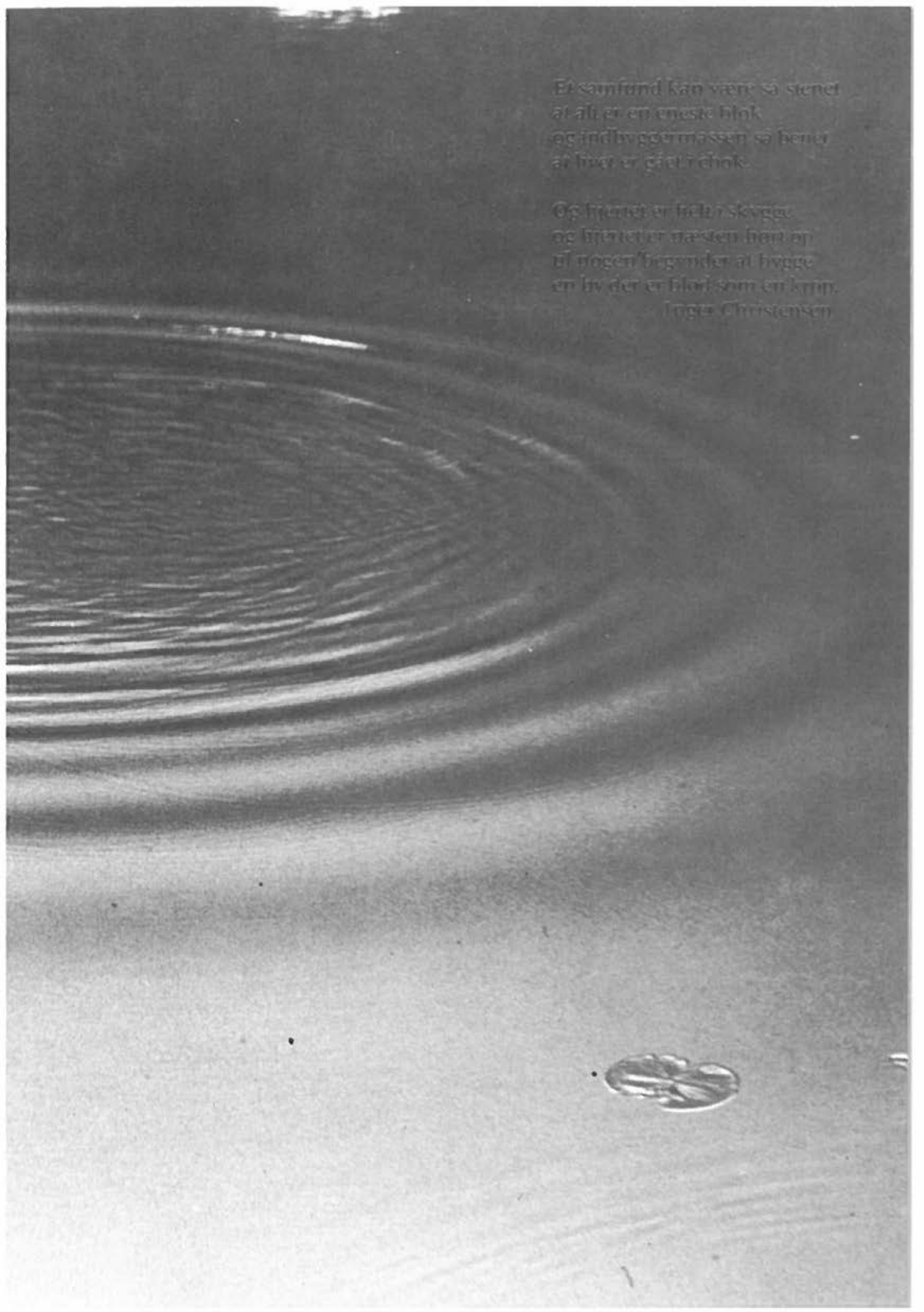
Uf – han er russer og spiser børn – sagde dronningen, da hun læste svaret. Nej – han er kineser, og de spiser dem med pinde – det er endnu værre – sagde ministrene. Og så rev man brevet itu, for drager skal man lade passe sig selv – det var alle i landet jo blevet enige om – og sådan blev det.

Derfor forsvandt der stadigvæk en hel by om året, og det vil der blive ved med, sålænge dragen bestemmer, hvor den vil være, og hvor den vil arbejde. Drager kan ellers godt arbejde, men hvis de selv skal bestemme, så arbejder de kun på at blive større og større. Og det kan man ikke fortænke dem i – for det er nu dragens væsen.

Og en dag kom der en stor drage udefra. Den slugte landets gamle drage, som hele folket havde fodret på i så mange, mange år.

I kan få dronningen og prinserne og ministrene og den lille havfrue og æren og hele pivotøjet. Jeg vil ha riget og magten – sagde dragen – og det fik den. Dronningen, prinserne og ministrene delte æren – og den var de glade for. Folket fik pivotøjet, hvad de så ellers skulle med det. Alle sagde de tak til – det kunne jo ikke være anderledes – tænkte de. Kun havfruen sagde ingenting – hun sad bare på sin fedtede sten ved det grumsede vand i den grimme by.





Etsamfund kan være så stenet
at alt er en eneste blok
og indbyggermassen så hener
at hver er gået i chok.

Og hjertet er helt i skvege
og hjertet er næsten borte op
til nogen begynder at bygge
en liv der er blod som en kran.

Inga Christensen

Da vi meget gerne vil vide,
hvad du synes om bogen,
håber vi at du vil skrive et par ord til os.

Især hvis der er noget du er helt uenig i,
hvis du synes noget er dårligt, forkert,
mangelfuldt, uklart.

Eller hvis du har nogle oplysninger,
som absolut bør komme med i
en eventuel genoptrykning.

Skriv til:

Trafik- og bymiljøgruppen
NOAH/København
Kompagnistræde 37 o.g.
1208 København k

Hvis du vil vide mere, så start med:

Trafikspillet. (61 sider)

J. Nymark & B. Lund, Høst og Søn. 1973. kr. 19,75.
Viser de sociale uligheder i trafikpolitikken, ser transport og byplanlægning i en sammenhæng og er let læselig.

Trafikkrigen. (170 sider)

J. Carlsen & H. Østgård. Pax Forlag, Oslo, 1970. kr. 26,25.
En bog fra Norge, der let kan overføres til vores hjemlige forhold. En dybtgående analyse af de mange facetter, der hænger sammen med bilismens vækst.

Bilen mot mennesket. (136 sider)

K.R.Schneider. Grøndahls Hvitbøker, Oslo, 1972. 49 kr.
En byplanlægger fra FN fortæller om bilens historie, dens indflydelse og dens konsekvenser. Samt kommer med forslag til en modstrategi.

Benzin-krigen.

E. Sigsgård & A. Jørgensen. Røde Hane, 1970.
Et hefte om benzinselskabernes magt over folketinget og indflydelse på verdenspolitikken.

Nogle oplysninger om den jord, vi sammen lever på.

NOAH, 1973 (3. oplag) 10 kr.
En billed-tekstbog som denne, der giver et samlet overblik over forureningsspørgsmålet, samt kommer med forslag.

NOAH-bladet.

Nr. 1-12 koster 20 kr., nr. 13-18: 12 kr., nr. 19-24: 15 kr. og nr. 25-36 fås for 35 kr.
Enkeltnumre kan dog også fås.
Bestilling sker ved indbetaling på giro 16 00 39. Husk at anføre nr.-tal og »blad« på talonen.

NOAH's tidsskrift, som indeholder aktuelle kommentarer til debatten, samt tema-numre der går i dybden med et emne.

Almbladet.

Alternativ Stad. Bryggargatan 8. 111 21 Stockholm. (2 kr. per hefte)
Den Svenske bybevægelses orienteringsblad.
M.h.t. bypolitik-debat er de langt foran os herhjemme og vi kan lære meget ved at følge med i deres analyser, debatter og måde at tage fat på problemerne.

Bilisme. Transport og Samfund. (ca. 120 kr.)

Eikland, Havik & Hekland. Stavanger Byplankontor, 4000 Stavanger.
2 telefonbog-tykke rapporter om transportproblemet, bilismens negative samfundsmæssige konsekvenser, alternativ transportpolitik, strategier i planlægningen af samfundets transportapparat og nye kollektivsystemer.
Alle de mange detaljer vi ikke har nævnt, er her behandlet. Der er et væld af oplysninger at hente for den meget interesserede trafikstuderende, men den er unægtelig tung at komme igennem.

En bevidst fremtid.

O. Hyltoft(ed), Fremads Focusbøger, 1973.
En række danske eksperter redegør for bl.a. økologi, trafik og planlægningspolitik. Bør læses af alle og ligge til grund for en debat om fremtiden.

Du er et uvidende fjols.

C.C.Mulligan. Fremad 1972. 21 kr.
En tankevækkende og underholdende bog, der får os til at se tingene fra en uvant synsvinkel og derved afslører vores almindelige vrangforestillinger.

Hvor har vi oplysningerne fra:

s 2 og 3: Landsinspektørernes luftfoto.

s 6: Overskrift: Statistisk årbog. lin 10–11: Gunnar Iversen, Opdragelse til intolerance.

s 7: Motor 1972/1.

s 9: citat: K.R.Schneider, Bilen mot mennesket, 1972.

s 12 og 13: K.R.Schneider, Bilen mot mennesket, 1972. Statistisk årbog. Egnspanrådet, Regionplanlægning bd 1, 1971.

s 14: K.R.Schneider, Bilen mot mennesket, 1972.

s 15: FDM's vejprognose. Egnspanrådet, Regionplanlægning bd 1, 1971.

s 19: figur: T.Andersen, noter i bekæmpelse af trafikstøj, Danmarks tekniske højskole, 1971. lin 1–8: samme. lin 13–16: Den Nordiske Komité for Bygningsbestemmelser, Støj og Byplan, 1966.

s 22: lin 1–5: T.Andersen, som s 19. lin 6–10: Målinger foretaget af afdelingen for maskinelementer, Danmarks tekniske højskole, 1969. 1 db/år: Berl.Tid. 22–7–70, kronik. lin 10–19: G.Gerhardsson, Buller, 1971. Foreningsproblemer ved J.Jerrik, 1970.

s 26: lin 5: Bil og motor, 1970. lin 11–12: Hemmelig rapport, vi er blevet bedt om ikke at oplyse hvilken, se forøvrigt s 93.

s 27: samme rapport som s 26.

s 28: lin 2–3: J.H.Green, An Introduction to Human Physiology, 1970. lin 4–6: Ehrlich & Ehrlich, Population-Resources-Environment, 1972. lin 7–8: WHO, Technical Report Series no 506, Air Quality Criteria. lin 9–14: Ehrlich, som ovenfor. lin 15–17: Forureningsrådets rapport nr. 4.

s 29: lin 1–2: Ing.Ugeblad, 1965–33. lin 3–5: Ehrlich, Population-Resources-Environment, 1972. Forureningsrådets rapport nr. 4, lin 9: Ing.Ugeblad, 1965–33. lin 11–12: Ehrlich, som ovenfor. lin 13–18: Statistiske meddelelser nr. 23. Ugeskr.f.Læger 1973, 135, lin 19–22: Forureningsrådets rapport nr. 4.

s 30: L.Danielson, Bulletin nr. 6, Swedish Natural Science Research Council, 1970, Ekistics nr. 185, 1971. OECD rapport U/ENV/72.20. Røgdvalgets rapport fra 1970. Eksamenarbejde ved Danmarks Ingeniør-Akademi af L.R.Birk, 1973.

s 31: lin 5: NOAHs blyrapport. lin 6: Journal of American Chemical Society, Cleaning the Environment. lin 7–8: J.Carlsen og H.Ystgaard, Trafikk-krigen, 1970. lin 9–15: D.Bryce-Smith, Chemistry in Britain, vol 7 no 2, 1971. lin 17–19: Information 29–12–72. lin 20–24: Pol.Revy, 25–6–1971. lin 25: Statistisk årbog sammenholdt med lin 5-6.

s 37: SBI-byplanafdeling, kollektiv trafik.

s 38: Overskrift: som s 37. lin 1–3: K.R.Schneider, Bilen mot mennesket, 1972. lin 4–5: Statistisk årbog. lin 6–7: Ugeskr.f.Læger 132–15, 1970. lin 8: Statistisk årbog. F.Kamper-Jørgensen, Trafikulykkernes samfunds-mæssige omkostninger 1967, 1968 og 1969, Institutet for socialmedicin, Kbh's universitet, 1972. lin 10: Egnspanrådet, Regionplanlægning bd 1, 1971. lin 12–13: Statistisk årbog. lin 14–19: Egnspanrådet, Regionplanlægning bd 1, 1971.

s 40: lin 4: K.R.Schneider, Bilen mot mennesket, 1972. T.Michélsen, Rød gubbe, 1969, lin 9–10: Kraks adressebog. lin 11–12: Kbh's magistrats 4. afdeling, 1972.