



Jo hurtigere vi bevæger os, desto mere spilder vi tiden

I højhastighedssamfundet forsøger vi konstant at bevæge os hurtigere og hurtigere gennem verden. Det ødelægger både vores evne til at fordybe os i ét sted, og det ødelægger vores natur, som vi gennemskærer med stadig mere infrastruktur

Af John Holten-Andersen
Civilingeniør og medlem af NOAH's bestyrelse

Forleden kom jeg i tanke om en fortælling, vi blev præsenteret for i faget dansk i folkeskolen tilbage i 1960'erne. Det var en novelle skrevet af Johannes V. Jensen med titlen: 'Nåede de færgen?'. Den handlede om et ungt par på motorcykel, der ræser tværs over Fyn for at nå en tidlig færge fra Nyborg til Korsør. De er berusede af motorcyklens kræfter og besatte af at nå deres mål så hurtigt som muligt. De overha-

ler alle køretøjer foran dem på de fedtede og snoede landeveje, men til sidst kører de galt. De nåede færgen. Ikke til Korsør, men derimod til dødsriget.

Johannes V. Jensen hyldede ellers det moderne fremskridt, men anede formentlig også uråd om dets bagside. Novellen er skrevet helt tilbage i 1925, altså på et tidspunkt, hvor det moderne højhastighedssamfund tog sin spæde begyndelse. Siden er det som bekendt gået stærkt, ja, ovenikøbet med accelererende hast. I dag kører vi ikke 60 km i timen på en Nimbus hen over snoede landeveje, men mindst 110 km i timen på fire-

seks- eller otte-sporede motorveje, der som mere eller mindre rette linjer skærer sig gennem landskabet.

Den moderne fartmani

Og så skulle man ellers tro, vi havde fået travlt nok og derfor begyndte at indstille os på, at nu var det nok. Men nej. Fartmanien fortsætter med uformindsket styrke på alle niveauer af samfundet, ikke mindst når det handler om transport.

Stærke politiske og økonomiske kræfter arbejder for, at det meste af landet om få år skal være ét stort motorvejskryds. Mens de første spadestik til en Femern-forbindelse er taget, planlægges en stribe stærkt indgribende bro- og motorvejsprojekter i resten af landet: En ny motorvejsforbindelse over Limfjorden, en ny motorvej ned gennem Jylland, en motorvejsforbindelse fra Als til Fyn, en ny motorvejsforbindelse mellem Sverige og Danmark. Og så pro-

jektet over dem alle: En Kattegatforbindelse fra Hou i Østjylland, ind over Samsø og videre til Røsnæs, hvorfra man i ekspresfart kan komme videre mod København. Blot for at nævne nogle af de største projekter.

Hvad handler i grunden denne maniske besættelse af hastighed om? I første omgang handler det om at ophæve afstande og sætte sig ud over landets geografi. Det ironiske er, at denne bestræbelse i realiteten har ført til øgede afstande, for den konstante udvidelse af vejnettet er nemlig gået hånd i hånd med en fremadskridende centralisering af stadig flere samfundsmæssige funktioner, især i og omkring de store byer.

Alle motorveje peger ind mod disse centre, hvorved resten af landet reduceres til deres opland. Derfor er der blevet stadig større afstande mellem vore gøremål: Længere til arbejde, længere til indkøbsmuligheder, længere til læge og hospital,

længere til fritidsaktiviteter osv. Det har så igen ført til voldsomt øget trafik på vejene, hvilket igen betyder, at vi mange steder må snegle os afsted i kilometerlange bilkøer. Alt i alt bruger vi i dag meget mere tid på at være på farten, end vi gjorde, før denne besættelse af hastighed for alvor tog fart.



Vi må genopdage den velsignelse, det er, at kunne fordybe os i det sted, hvor vi nu engang befinder os

Udsigt over havet fra Røsnæs' kystlinje.
Røsnæs kan blive påvirket af en eventuel
motorvej over Kattegat.
Foto: Torben Klint/Ritzau Scanpix

Men når vi på denne måde bruger en stor del af vort liv på at være på vej fra det ene sted til det andet og derfor aldrig rigtig kan være til stede noget sted, bliver vi rastløse. Vi mister ganske enkelt den ro og det nærvær, som kun indfinder sig, når vi kan fordybe os på netop det sted, hvor vores krop befinder sig.

I denne tilstand af rastløshed mister tiden sin fylde. Frem for at komme os håbefuldt imøde føles tiden som noget, der hele tiden undviger os. Den bliver til et tal, der ubønhørligt tæller ned sekund for sekund, minut for minut, time for time, indtil det hele er slut, og færgen transporter os den sidste vej til dødsriget.

Vold mod natur og miljø

Vi ødsler livet væk med al denne rastløse jagt efter at nå hurtigere frem til vort bestemmelsessted. Men det er ikke kun vort eget liv, vi på den måde øver vold på. Det er i høj grad også vore omgivelser, det vil sige vores natur og vort miljø.

Man kan ikke ophæve afstande og sætte sig ud over landets geografi uden samtidig at øve vold på de landskaber og den natur, der er den konkrete legemliggørelse af denne geografi. Jo, i den fysiske planlægning kan man måske godt, for her fremstår den infrastruktur, der skal bringe os hurtigst muligt fra A til B, blot som uskyldige streger på et i øvrigt livløst kort.

I virkelighedens verden er det anderledes. Her repræsenterer stregerne på kortet enorme mængder jord, der skal flyttes, og asfalt, som skal lægges. Det skaber store ar i landskabet og etablerer effektive barrierer mellem alt det, som befinder sig på hver sin side af 'stregen'.

Dertil kommer den støj, som trafikken på især motorvejene giver anledning til. Ifølge en rapport fra Miljøstyrelsen er trafikstøj den mest udbredte støjtype, og den har været stigende i takt med trafikens vækst. I dag er mellem 1,3 og 1,6 millioner danske boliger udsat for trafikstøj over WHO's anbefalede grænseværdi. Det dør folk af – cirka 500 om året skønner Miljøstyrelsen. Og så er der transportsektorens CO₂-aftryk, der som følge af trafikens vækst har været stigende over mange år og

i dag udgør omkring 30 procent af de samlede udledninger.

Vores jagt efter at ophæve afstande og øge hastigheden i vort samfund har for længst nået et niveau, hvor ulemperne overgår fordelene. Ud over at vi mister evnen til at være til stede noget sted, ødelægger vi alle de steder, vi passerer på vor vej. Det er en døds-kurs, vi er inde på, og derfor er det på høje tid, at vi besinder os – hver især og sammen.

Gør stedet til vort sted!

Vi må genopdage den velsignelse, det er, at kunne fordybe os i det sted, hvor vi nu engang befinder os. Det indebærer, at vi tager del i det liv, der udfolder sig på stedet, at vi åbner os for andre mennesker af kød og blod, at vi engagerer os i fællesskabet og tager vare på den lokale natur.

Gør vi det, bliver stedet lige pludselig til vort sted, frem for en tilfældig adresse på et kort. Vort sted forsvares vi med næb og kløer, når højere magter sætter bulldozere i sving for at bygge de sidste grønne åndehuller på stedet.

En sådan kulturrevolution fra neden må naturligvis gå hånd i hånd med grundlæggende forandringer i den herskende politiske tænkning fra oven. Det må være slut med det hastighedsregime, der alt for længe har præget alle sider af politikken på alle niveauer.

En sådan forandring kommer ikke af sig selv, men kun gennem et vedvarende pres fra neden. For øjeblikket er mange mennesker rundt omkring i landet involveret i forskellige kampe for at forsvare deres bosteder. Disse lokaleinitiativer må forene deres kræfter i en landsdækkende bevægelse, der kan udfordre det herskende hastighedsregime.

Et oplagt sted at starte kunne være at samle modstanden mod de mange massivt ødelæggende motorvejsprojekter, der netop nu er på tegnebrættet. Og det i et land, der i forvejen har flest kilometermotorvej per indbygger i hele Europa. Vi har motorveje nok i dette lille land. Lad os dog lære at tage den tid, en rejse nu tager – og nyde den undervejs. Ellers når vi alt for hurtigt frem til den forkerte færg.

information.dk/deltag

Hver dag bør være kødfri i den offentlige sektor

Gør al offentlig mad plantebaseret. Det vil sænke den enkelte borgers daglige kødindtag, inspirere til et grønnere køkken derhjemme, og så er det nødvendigt, hvis vi vil nå vores klimamål med 70 procent CO₂-reduktion

KOMMENTAR

Af **Franciska Rosenkilde**
Kultur- og fritidsborgmester
i København for Alternativet

Den 7. januar fik danskerne nye kostråd, og modsat tidligere tager de nu ikke kun udgangspunkt i sundhed – de har også fået et kærkomment klimavenligt perspektiv med gode råd til, hvordan man spiser mere klimavenligt.

Det uden sammenligning vigtigste råd er, at vi skal spise flere planter og bælgrugter og maksimalt 350 gram kød om ugen. Desværre er det bare langt fra det, danskerne gør i dag.

Hver dansker spiser i gennemsnit 994 gram kød om ugen, altså næsten tre gange så meget som det, der nu anbefales.

Det har katastrofale effekter. Det, vi putter i munden, er nemlig en af de største klimasyndere overhovedet.

Faktisk er vores individuelle fødevarerforbrug en større belastning for klimaet end vores individuelle forbrug af el, varme, benzin og diesel tilsammen.

Godt 20 procent af en gennemsnitsdanskers klimagasudledning kommer fra mad og drikke.

Heraf stammer op mod 75 procent fra forbruget af kød og mejerivarer, hvor særligt oksekødet er den største synder med en belastning på op til 1,5 ton CO₂ om året.

Dertil kommer, at den danske animalske produktion optager 80 procent af vores opdyrkede land, bidrager til af-

skovning af Amazonas og næringsstofudvaskning med store konsekvenser for det danske vandmiljø.

På vej mod undergang

Vi er simpelthen ved at spise os til undergang. Derfor er det helt afgørende, at vores kostvaner ændrer sig drastisk.

I Project Drawdown, der vurderer og rangordner de 100 vigtigste globale klimaløsninger i forhold til deres andel af et samlet reduktionspotentiale, er kostomlægning nummer tre.

Ligeledes påpeger den femte hovedrapport fra FN's klimapanel, at kostændringer alene kan reducere fødevarerproduktionens drivhusgasudledning med 34-64 procent i forhold til FAO's 'business as usual'-scenarie. Og hvis vi dertil også mindsker madspild, er reduktionspotentialet endnu større.

Hvis vi skal undgå klimaforandringernes dystopiske kurs, er et af de mest virkningsfulde greb at spise mere plantebaseret. Og det handler altså ikke om, at vi bare skal sløjfe kødet om mandagen.

Kød og mejeriprodukter skal være noget, man højest nyder en sjælden gang imellem.

Disse nødvendige kostændringer kan være vanskelige at lave hver især. Mange danskere ønsker faktisk at spise grønne, men synes, at omlægningen er svær.



Kød og mejeriprodukter skal være noget, man højest nyder en sjælden gang imellem

For når hverdagens stress og jag sætter ind, er det desværre alt for ofte det hakkede oksekød, der ryger i indkøbsvognen. Derfor er det i mine øjne et politisk ansvar at træde til og sikre, at vi ikke ødelægger planeten gennem vores forbrug.

800.000 kødfrie måltider

Det kunne for eksempel være ved at gøre al offentlig mad plantebaseret og økologisk.

Det ville sænke den enkelte borgers daglige kødindtag og samtidig inspirere til et grønnere køkken derhjemme med nye retter, man eksempelvis har prøvet i medarbejderkantinen, børnehaven, på hospitalet eller i skolen.

I Danmark serverer vi cirka 800.000 offentlige måltider om dagen. Derfor ville det faktisk gøre en mærkbar forskel på vores CO₂-udledninger, fødevarerproduktion og generel sundhed, hvis vi serverede mere grønt og droppede kødet. Og ja, det med kødet er helt centralt.

I Københavns Kommune udgør rødt kød (okse- og lamme-kød) kun tre procent af kommunens fødevarerindkøb, men står for 45 procent af den samlede CO₂-udledning fra fødevarerne.

Derfor har vi i Alternativet i København fået vedtaget en mad- og måltidsstrategi, som skal skruer gevaldigt ned for serveringen af kød. Det arbejde er langt fra i mål endnu, men det viser vejen for resten af det offentlige.

Efter mange år med indsatser drevet af frivillighed er det nu tid til klare mål og klimakrav for hele den offentlige sektor.

Den bæredygtige omstilling er afhængig af politiske visioner og lederskab. Den forandring, vi skal igennem som samfund, skal drives i et samspil mellem stat, marked og civilsamfund, og derfor er det vigtigt, at politikerne går forrest og sætter retningen.

En omlægning af Danmarks offentlige køkken til et økologisk plantebaseret et af slagsen vil både styrke udviklingen af grønne, danske virksomheder og fødevarerproduktion, understøtte Danmarks klimamål og vise globalt klimalederskab.

Information.dk/deltag