

Halvera hastigheten och mångdubbla bensinpriset!

Med radikalt sänkta hastigheter och ett kraftigt höjt bensinpris kan Sverige gå före i kampen mot den globala klimatförändringen. Vi skulle därmed också få en allmänt bättre miljö i samhället och betydligt färre dödade i trafiken, framhåller Lundaläkaren Poul Kongstad.

Après nous – le déluge! (Efter oss syndafloden.) Mme de Pompadours bildliga beskrivning av den stundande franska revolutionen passar bokstavligt inför vår tids omvälvande förändringar i klimatet. Det är en katastrof som hotar att sätta delar av världen under vatten, en torka som kommer att drabba andra delar och en spridning av tropiska sjukdomar som vi inte sett tidigare. Kofi Annan anklagade under hösten 2006 världens ledare för att man inte gör något konkret åt klimatförändringarna. Den nya regeringen har lanserat storstilade miljömål men inga kraftfulla åtgärder.

I stället för att passivt hoppas på ny teknik i framtiden bör man genast reducera användningen av fossila bränslen genom att sänka hastigheterna för alla fordon till mellan 30 och 50 km/tim på alla vägar i Sverige och kraftigt höja priset på drivmedel. Detta skulle få omedelbara effekter och ge en tydlig signal att regeringen är beredd att satsa på miljön.

Den globala energikonsumtionen är skevt fördelad. Vi måste tänka om! Det fungerar inte om sex miljarder människor skulle förbruka lika mycket energi som västvärlden gör för närvarande. Detta förstår de flesta människor.

Precis som före revolutionen i Frankrike finns det dock många som inte vill se den hotande katastrofen. När förändringar av det nuvarande destruktiva levnadssättet diskuteras finns ofta synsättet att det är speciella löjeväckande »miljönissar« som för fram orealistiska



POUL KONGSTAD
läkare, Lund
drpoulkongstad@hotmail.com

alternativ. Ett genombrott var därför när Volvochefen Leif Johansson den 22 november deklarerade att hans företag är berett till kursändring i tillverkningen av lastbilar om regeringen vågar stå för klara spelregler.

Bilismen står för den största enskilda delen av den globala koldioxidproduktion som skapar den globala växthuseffekten [1, 2]. Vad kan man göra åt detta? Först måste man besvara frågan: vad är värt att bevara i den västerländska kulturen? Troligen svarar de flesta: demokrati, valmöjligheter, sjukvård och mobilitet.

Om fordonshastigheten i Sverige maximerades till 50 km/tim på landsväg och 30 km/tim i stadsbebyggelse skapas ett helt nytt synsätt på mobilitet. Alternativa sätt att mötas och kommunicera skulle snabbt utvecklas, framför allt inom IT-sektorn. Det mesta i samhället kan trots allt fungera om man sänker

»Övergången till ett resurssnålare samhälle kan göras snabbt. Men det kräver att man gör upp med den traditionella synen på bilkörning och bilägande ...«

hastigheterna radikalt. I storstadstrafik där medelhastigheten ibland är under 10 km/tim skulle sänkta hastighetsgränser inte märkas.

Newtons lagar innebär att luftmotstånd och friktion ökar exponentiellt i högre hastighet [3]. Omvänt betyder detta att i låga hastigheter finns helt andra möjligheter till nya fordon som förbrukar endast en bråkdel av vad dagens »överdimensionerade« fordon gör. Med radikalt sänkta hastigheter minskar bränsleförbrukningen och därmed koldioxidproduktionen direkt – detta trots att dagens bilar inte är konstruerade för låga hastigheter.

Då förbättras också den allmänna miljön i samhället avsevärt. Plötsligt blir alla vägar mycket tystare. Infrastrukturen blir inte så dominerad av stora vägar. Barn, gamla och sjuka som idag inte är bilburna skulle kunna få mer plats i den offentliga miljön. Man skulle kunna höra fåglar vid trafikljusen.

Elbilar skulle bli vanligare, eftersom de kan konkurrera i räckvidd vid lägre hastigheter. Vägarna slits betydligt mindre vid lägre hastigheter. Luftföroreningarna minskar, och stadsmiljön blir hälsosammare för alla, speciellt för lungsjuka.

Trafiken dödar och lemlästar idag



I storstadstrafik skulle en hastighetsgräns på 30 km/tim inte försämra framkomligheten.

Foto: IBL

många människor. Dessa skador elimineras i mycket stor utsträckning om hastigheterna sänks radikalt. De flesta fordon kan idag konstrueras för att passagerarna skall klara en krock i 50 km/tim, och de flesta fotgängare klarar en påkörning, av en rätt utformad bil, i 30 km/tim [4, 5].

Miljöteknik i olika former kommer troligen att vara nästa stora område för utveckling och kommersialisering. Nationalstaten Sverige har sedan århundraden haft stark kontroll över sina medborgare, vilket ger fördelar om man vill styra utvecklingen, jämfört med många andra länder. Medborgare i Sverige är idag relativt välutbildade och har visat att man lätt kan ta till sig ny teknik. Inte så många kunde för 20 år sedan tro att de flesta människor i Sverige 2007 skulle arbeta eller vara i kontakt med data-teknik dagligen.

Om ett väl samlat, centralstyrt och resursstarkt land som Sverige kan gå i spetsen för en ny utveckling, där olje- och bilindustrins traditionalism utmanas på ett konstruktivt sätt, kan det få efterföljd i andra länder. Ett starkt minskat oljeberoende skulle dessutom

ge ett större oberoende i förhållande till instabila diktaturer som idag behärskar en stor del av oljemarknaden. Nuvarande och kommande krig och konflikter om oljetillgångarna i världen skulle kunna minskas.

Övergången till ett resurssnålare samhälle kan göras snabbt. Men det kräver att man gör upp med den traditionella synen på bilkörning och bilägande som symbol för makt, effektivitet eller manlighet. Den politiska viljan och modet är extremt viktigt för ett skifte i tänkande och värderingar. Om människan är människans mått så är hastigheter på 30 eller 50 km/tim något mer hälsosamma och mer i proportion till vad evolutionen skapat oss för.

En tänkvärd, sann historia: Tre sherpas från det i princip väglösa Nepal kom för första gången till Sverige. En god vän hämtade dem på flygplatsen i sin Volvo. Han körde hem på motorvägen i 110 km/tim. Nepaleserna skrattade så de kikkade. De hade aldrig åkt bil så fort. Men det som de fann allra mest komiskt var varför vännen hade så bråttom. Vad hade han tänkt att de skulle använda

den intjänade tiden till? Man var ju redan tillsammans!

Förändringen börjar med våra föreställningar om vad som är viktigt – inte i teknik eller ekonomi! Om vi inte tänker alls närmar sig syndafloden oundvikligen.

■ *Potentiella bindningar eller jävsförhållanden: Inga uppgivna.*

REFERENSER

1. Stern N. Stern review on the economics of climate change, final report. London: HM Treasury; 2006. www.hm-treasury.gov.uk/independent
2. World energy Outlook 2004. Paris: International Energy Agency; 2004. www.iea.org
3. Newton I. Principia. London: Royal Society of London; 1687.
4. Davis JW, Bennink LD, Pepper DR, Parks SN, Lemaster DM, Townsend RN. Aggressive traffic enforcement: a simple and effective injury prevention program. J Trauma. 2006;60(5):972-6; discussion 976-7.
5. Leaf W, Preusser DF. Literature review on vehicle travel speeds and pedestrian injuries. U.S. Department of Transportation. National Highway Traffic Safety Administration. DOT HS 809 021 October 1999.

Fler debattinlägg på sidan 350.

Ja, vi behöver vårdgarantin

■ Läkarförbundet har helt rätt (ledaren i Läkartidningen 3/2007, sidan 107). Vårdköerna måste bort. Det finns ingen som helst anledning att låta patienter vänta på medicinskt motiverad behandling. Det leder bara till sämre resultat och dyrare vård. Men i motsats till Läkarförbundet menar vi att vårdgarantin är precis rätt väg att nå målet om en köfri sjukvård.

Arbetet med vårdgarantin har stimulerat det systematiska förbättringsarbetet som Läkarförbundet efterlyser. Det finns en rad exempel där anställda med stor kreativitet och små medel lyckats få bukt med årslånga väntetider och stressiga arbetsmiljöer.

Situationen är inte så dystert som Läkarförbundet gör gällande. Vårdgarantin

har påtagligt förbättrat tillgängligheten. För tre av fyra fungerar vårdgarantin. Succé är det först när den fungerar för alla. Därför krävs fortsatta insatser och fortsatt stöd från alla håll, inte minst från läkarna.

Lars Isaksson
ordförande,
Landstingsförbundet

Replik:

För låg ambitionsnivå

■ Lars Isaksson har helt rätt i att införandet av vårdgarantin inte har varit helt misslyckat. Flera landsting har kommit långt med att strama upp remisshanteringen och anstränger sig idag ofta för att hitta alternativ, både för de patienter som åberopar garantin och för dem som riskerar att få vänta länge på behandling. Vi håller också med om att det finns en rad exempel där anställda med stor kreativitet och små medel lyckats få bukt med årslånga väntetider och stressiga arbetsmiljöer. Men för att

få igång denna process har landstingen också fått mycket bra betalt av staten.

Trots de stora statliga satsningarna klarar landstingen idag bara garantin för tre av fyra patienter. Det blir något absurt över det hela om man betänker vad garantin utlovar. Först utlovas en undersökning inom tre månader. Sedan skall patienten vänta på läkarens beslut om behandling. Därefter utlovas ytterligare en längsta väntetid på tre månader. Totalt kan det alltså gå betydligt mer än

sex månader innan garantitiden över-skrids.

Vi tycker det är en alldeles för låg ambitionsnivå och vi tycker att landstingen borde klara alla patienter inom en så vid tidsram.

Catarina Andersson Forsman
VD

Kåre Jansson
utredningschef;
båda Läkarförbundet