



Miljön och människans påverkan på den är en återkommande fråga på Ordetsidan. En av dagens skribenter slår ett slag för kollektivtrafiken och cykeln framför transporter med bil. En annan debattör tycker att polisens verksamhet påverkar miljön negativt.

MILJÖFRÅGOR

Lämna bilen hemma för miljöns skull

▶Vi blir alltmer stillasittande, samtidigt som klimatförändringarna accelererar. Hittills har de båda frågorna behandlats var för sig. Ett smartare folkhälsoarbete som bidrar till minskad klimatpåverkan får däremot dubbel effekt.

Ättio procent av befolkningen över 30 år är otillräckligt fysiskt aktiva varav 15-30 procent är helt fysiskt inaktiva. Att få befolkningen mer aktiv borde vara en prioriterad fråga för regeringen, särskilt som det samtidigt skull kunna bidra till en minskad klimatpåverkan från våra transporter.

Fysiskt aktiva lever i snitt sex till nio år längre än fysiskt inaktiva och har en halverad risk för diabetes, hjärtinfarkt och stroke samt en minskad risk för många former av cancer. Självklart är också andelen överviktiga lägre. Dessutom minskar risken för depression väsentligt och känslan av livskvalitet och välbefinnande ökar.

Ökad fysisk aktivitet minskar



Varför får man milersättning om man tar bilen till jobbet men inte om man cyklar, undrar skribenten.

ARKIV: TORBJÖRN CARLSON 2002

statskassans kostnader för sjukskrivningar och gynnar arbetsgivaren i form av friskare personal och minskat produktionsbortfall. Rätt utformat innebär ökad fysisk aktivitet dessutom att de klimat-, miljö-, buller- och trängselproblem som bilen ger upphov till minskar.

Hälften av alla bilresor är kortare än fem kilometer och en stor

del av dem är onödiga – man skulle komma fram snabbare med cykel, kollektivtrafik eller gång och samtidigt må bättre.

Kollektivtrafiken ger även stora hälsovinster. Den som åker kollektivt rör sig i snitt fyra gånger längre per dag än den som tar bilen.

En ökad andel resenärer med buss, spårvagn och tåg är förstås

också en viktig del av en offensiv klimatpolitik.

Det går att komma långt på frivillig väg. Varje arbetsgivare bör ge sina anställda friskvård på betald arbetstid och försöka lösa företagets resebehov på sätt som minskar klimatpåverkan och förbättrar hälsan. Skolor bör i samarbete med föräldrar minska bilskjutandet till skolan.

För att snabbt nå ännu längre är det dags för en översyn av de politiska styrmedlen. Varför får man milersättning om man tar bilen, men inte om man cyklar eller tar bussen? Varför är det skattefritt att ge anställda ett gymkort så man kan trampa motionscykel men förmånsbeskattas om man vill ge en riktig cykel att trampa till och från jobbet på?

Klimathotet är akut och folkhälsan hotas av alltför många stillasittande. Låt oss hitta lösningar på båda problemen samtidigt!

Anna Hertting
ordförande

Sjukgymnasternas riksförbund

POLITIK

Får vi folkomröstas nu, Bildt?

▶I veckan var Carl Bildt och kommenterade resultatet i medierna. Han fick frågan om Sverige ska fortsätta ratificera Lissabonfördraget. Svaret var att svenska folket ska ha en egen ståndpunkt.

Man kan väl säga att skulle svenska folket ha samma konstitutionella demokrati som Irland så skulle resultatet bli ett kraftigt nej!

Men eftersom han sa svenska folket, så kan man väl säga att han indirekt sa att vi får folkomrösta om fördraget, eller?

Kjelle Lundgren

Lyssna på kritiken!

▶Det irländska, holländska och det franska folkets nej till EU:s förslag till överstatliga fördrag visar att det inte finns något stöd i Europa för ett Europas förenta stater. Om alla av EU:s medlemsländer hade utlyst folkomröstningar om det nya förslaget till fördrag så är jag övertygad om att majoriteten av EU:s medlemsländer hade röstat nej.

Jag är övertygad om att en mycket kraftig folkmajoritet i de flesta av EU:s medlemsländer är motståndare till den överstatlighet som EU representerar. Genom EU så flyttas allt mer makt och beslut allt längre bort från den vanlige väljaren.

Jag tycker att EU:s överstatlighet försvagar demokratin och att EU:s regeringschefer skall börja lyssna på den kritik mot EU som finns hos väldigt många vanliga väljare.

Jonas Andersson

En blygsam skattehöjning leder till dyr slutprodukt

▶Om man lägger ett sädeskorn på den första rutan på ett schackbräde, fördubblar antalet på nästa ruta och fortsätter så, när man inte den sista rutan förrän all säd i världen är slut. Den kung, som enligt legenden lovade att skänka säden, kunde inte föreställa sig konsekvenserna av sitt löfte.

På samma sätt fungerar pris-höjningar på drivmedel. När vår finansminister i en radiointervju i höstas säger att han inte vet om höjningen av koldioxidskatten med 5-6 miljarder (till ca 20 miljarder per år) verkligen förbättrar klimatet, men att han behöver pengarna till regeringens ar-

betsmarknadsåtgärder, ser han inte konsekvenserna av att alla transporter fördyras.

En relativt blygsam höjning av energiskatten vilket ökar effekten av ett högre oljepris ger en samlad effekt som i led efter led efter led ger enorma prishöjningar på slutprodukten.

Eftersom alla lever inom ramar med begränsade tillgångar, är konsekvenserna av de ökade transportkostnaderna återhållsamhet i konsumtionen och en minskning av tjänsteutbudet. Detta drabbar både privata konsumenter och offentlig förvaltning. Försvaret drar ner. Sjukvår-

den ägnar sig mer åt besparingsåtgärder än åt vård. Skolan får leva under knappare förhållanden. Pensionerna urholkas. Räntorna går upp. Livsmedelskostnaderna stiger. Resandet upphör. Så småningom hamnar vi i en situation där samhället stannar av eller helt enkelt imploderar.

Argumenten för höjningarna av skatter och avgifter på drivmedel och energi bygger på en obevisad hypotes om att koldioxid, i sin roll som växthusgas (där den uppgår till cirka en procent), kan påverka klimatet i negativ riktning. Hypotesen bygger på politiska beslut där möjlighe-

ten att dra in pengar på människors oro spelar en viktig roll. Inte på forskning, eftersom auktoriteten IPCC (FN:s klimatpanel) inte ägnar sig åt forskning.

Det tragiska i hela denna situation är att ett meningsfullt mål att öka sysselsättningen genom att finansieras med skatt på alla transporter leder till en utarmning av hela samhället och i förlängningen till minskad sysselsättning.

Vi som röstade på alliansen trodde att vi valde människor med kunskap, integritet och mod. Så fel vi hade.

Håkan Stenberg

POLIS

Skall polisen skapa problem?

▶Lördag förmiddag på E6: Kilometerlånga köer med en halvtimmes väntetider mitt i heltrafiken mot Malmö mellan Lomma och Alnarp.

Irritationen är stor eftersom man inte kan se vad stoppet orsakas av. Bilar tutar.

Nästan ända framme ser man en av Vägverkets lastbilar med en blinkande pil som spårarande vänster vägbanan och en skylt som visande att vänsterfilen går ihop med högerfilen. Är det en olycka, är det en akut reparation av en vägskada, har någon kommit till skada?

Nej, detta berodde på att polisen spärrat av vänsterfilen för att använda högerfilen och en avkörning för fordons- och alkohorzia. Ett tiotal fordon hade förts åt sidan för kontroll medan en stor andel av de passerande fordonen stoppades för att alkotestas. Säkert hade polisen ett femtontal fordon här inklusive MC.

Vad jag minns stod det dock inte ens en skylt som talade om att detta var en poliskontroll, det saknas också skyltar med hastighetsänkning innan hindret. Nu undrar jag om polisen tror sig få ökat förtroende med en dylik in-

sats? Om de jagat några förrymda brottslingar, rånare eller något av den digniteten hade jag haft full förståelse men jag har inte kunnat hitta något om detta i medierna.

Alkotesterna samt placeringen av polismännen och den avslappnade stilen tydde inte heller på detta. Ett flertal poliser stod oskyddade med ryggen mot vänsterfilen med accelererande bilster bakom och delade ut alkotester på löpande band bakom några plastkoner som skydd. Några problem att smita förbi avspärrningen hade det inte varit för en

nervös/påverkad kriminell med allvarliga skador som följd. Står resultatet av denna kontroll i relation till kostnaderna och riskerna? Medför det någon ökad förståelse för polisens arbete, för miljöproblem eller trafiksäkerhet? Är det här vi vill se våra poliser? Den vanligaste olycksorsaken på motorväg är påkörning bakifrån vid plötslig köbildning.

Avgasutsläppen mångdubblas vid tomgång. Skall polisen skapa problem? Låt oss slippa dylika klavertramp och hoppas att detta var ett "olycksfall i arbetet".

Ulf Thorsell

SÅ DEBATTERAR DU

▶Inlägg kan postas, faxas eller e-postas. Adresser och nummer finns vid Ordetvinjetten. Håll dig kort (max 300 ord). För "tummar" gäller cirka 40 ord. Redaktionen förbehåller sig rätten att stryka ner och koncentrera insändare. Underteckna med hela ditt namn och helst också med bostadsort.

Signatur får bara förekomma om särskilda skäl föreligger, men namn, adress och telefonnummer ska ändå bifogas, annars publiceras inte insändaren. Insända bidrag returneras inte. Vill du tala med redaktören? Ring 28 12 79 mandag 13-17, och on, to, fr 10-14.