

Til rette vedkommende.

Brevet er sendt til forskellige relevante ministerier, relevante politiske ordførere i Folketingets forskellige partier, udvalg, råd, organisationer m.m.

SMÅ 1-2-PERSONERS-KØRETØJERS ROLLE I KLIMA-KAMPEN.

Dette brev er skrevet i årene 2020-2021 af Jan Hervig Nielsen, Ideudvikler, Projekt Trafiksikkerhed (og Projekt Smørhul).

Som bekendt indgik de politiske partier i rød blok en trafik/personbil-aftale i slutningen af 2020. Jeg har læst omtale af denne aftale samt læst tekst om aftalen fra vistnok ministeries hjemmeside. Ihvertfald har jeg læst relativt mange af detaljerne af denne aftale. Min reaktion på denne nye aftale var "Tjah... bum bum ". Med det mener jeg, at den hverken er rigtig god eller rigtig dårlig. Den er med andre ord halv-god og halv-dårlig. Mine begrundelser for dette synspunkt kan man få et indtryk af ved at læse mine tidligere breve om personbiler.

Jeg mener ikke, at den nævnte nye trafik/personbil-aftale er klima-venlig nok. Så den bør suppleres med andre grønne tiltag. Et af disse tiltag kan MÅSKE være ikke kun at snakke om elbiler men også snakke om 1-2-personers-køretøjer. Der bruges nemlig mindre energi og færre ressourcer/grundstoffer på at lave et 1-2-personers-køretøj end på at lave en elbil / personbil. Og der bruges mindre energi / el til at køre en elcykel end en elbil /personbil. Derfor vil det være godt, hvis flere folk vælger et 1-2-personers-køretøj end en elbil / personbil.

Der findes mange typer - og mange modeller af de enkelte typer - indenfor små 1-2-personers-køretøjer. Nogle af disse af disse har f.eks kabine, mens andre ikke har. Derfor er det også forskelligt hvor meget TRAFIKSIKKERHED, der er i disse forskellige modeller og udgaver. F.eks findes der jo både almindelige cykler, almindelige elcykler, almindelige "knallerter"/scootere uden kabine, almindelige motorcykler og elektriske kabinescootere indenfor denne gruppe. Og der findes også andre små 2-3-4-hjulede mikro-køretøjer i denne gruppe. Og mens nogle af disse køretøjer virker til at være relativt gode og fornuftige er der andre, der virker som en slags LEGETØJS-KØRETØJER, hvor der ikke er lagt nok vægt på TRAFIKSIKKERHEDEN. Disse tager jeg afstand fra. Men ellers er flere af disse køretøjer gode.

Og i byerne med korte afstande kan nogle af de små 1-2-personers-køretøjer være bedre en personbiler. Ligeledes er nogle af disse små køretøjer mere klima/miljø/ressource-venlige end de store personbiler, der jo tit vejer mellem 1,0-2,5 tons. Specielt hvis der kun sidder 1 person i bilen, som der ofte gør. Men hvis der sidder 4 personer i en lille elreven personbil kan denne personbil vel være lige så grøn og bæredygtig som nogle af disse 1-2-personers-køretøjer.

Jeg ved, at nogle 1-2-personers-køretøjer med kabine er en slags "LEGETØJS-BILER" med for lidt sikkerhed ved sammenstød. Der er i den forbindelse lavet sikkerheds/sammenstøds-test af nogle af den slags køretøjer, hvor det viste sig, at de havde alt for lav trafiksikkerhed. Så de var farlige at køre i.

I sin tid arbejdede jeg i fritiden meget med mine egne teoretiske ideer til 1-2-PERSONERS-KØRETØJER MED SIKKERHEDS-KABINE. Jeg havde ideer til både små "langsomme" 1-2-personers-køretøjer til cykelsti og til "hurtige" små 1-2-personers-køretøjer til vejbanen. De havde alle SIKKERHEDS-KABINE. Jeg lavede bl.a. en af mine ideer som lerfigur, så jeg kunne fornemme den i 3 dimensioner. Desværre blev der ikke sat noget i produktion. Og jeg målte

iøvrigt bredden på 2 cykelstier så jeg kunne vurdere, hvor smal sådan et køretøj til cykelstier - efter min mening - burde være.

Så jeg har i fritiden "arbejdet" meget med dette emne. Vi bør nemlig forsøge at få mange folk til at droppe elbiler og andre personbiler og så vælge cykel, almindelig elcykel uden kabine, elektrisk ladcykel, el-kabinescooter, andre elektriske kabine-køretøjer, el-knallerter uden kabine, andre 1-2-personers-køretøjer med SIKKERHEDSKABINE og måske el-motorcykler i stedet for. Dette kan vi gøre ved at staten giver et tilskud på 25 % af købsprisen ved køb af et nyt køretøj. Dog er almindelig cykler i forvejen så billige idag, så disse bør ikke have dette tilskud.. Da motorcykler og knallerter uden kabine kun har lidt trafiksikkerhed, er det måske en dårlig ide at give et tilskud på 25 % ved køb af en el-motorcykel eller en el-knallert. Hvad ved jeg ?

Ligeledes kan staten give et tilskud på 25 % af købsprisen ved køb af en slags "elcykler" eller el-køretøjer med 2,3 eller 4 hjul, der har kabine. Disse har et lille batteri, der kan give el som ved almindelige elcykler og det suppleres så med pedalkraft som ved almindelige elcykler. Som privatperson tør jeg dog ikke køre i flere af disse typer ude på veje uden cykelstier blandt store og tunge lastbiler, busser og SUV.

Der skal færre materialer, ressourcer, grundstoffer - og bruges mindre energi - til at fremstille en elektrisk kabinescooter eller en almindelig elcykel frem for en elbil eller en anden personbil. Og der bruges mindre energi og el under selve kørslen at køre på en elcykel end i en elbil, der jo vejer 1,0-2,5 tons. DERFOR ER ALMINDELIGE ELBILER IKKE LØSNINGEN PÅ ALT. Og derfor er elcykler mere KLIMA/MILJØ/RESSOURCE-VENLIGE end elbiler. Specielt set i lyset af at der ofte kun sidder 1 eller 2 personer i personbiler.

På samme måde kan andre 1-2-personers-køretøjer være mere KLIMA/MILJØ/RESSOURCE-VENLIGE end elbiler. Lad os tage et eksempel på et 1-2-PERSONERS-KØRETØJ MED KABINE i form af DE ELEKTRISKE KABINESCOOTERE. Disse har ofte 3 hjul og de bruges ofte af handicappede, gangbesværede og ældre mennesker. I 2020-2021 lejede jeg dels en stor, bred el-kabinescooter i 3 uger, dels en lille, smal el-kabinescooter i lidt længere tid, indtil den blev stjålet. Begge er af den langsomme slags, der kun kan køre 25-30 kilometer i timen og derfor må køre på cykelsti.

Efter således at have prøvet både en stor, bred og en lille, smal elektrisk kabinescooter har jeg fået lidt indsigt, lidt viden og lidt erfaring med disse køretøjer. Så jeg kender nogle af de svagheder og styrker, som disse køretøjer har. OG I TIDEN MED RISIKO FOR SMITTE AF CORONA-VIRUS I BUSSE, VAR JEG GLAD FOR AT KØRE I ELEKTRISK KABINESCOOTER. Jeg ved godt, at man har brugt og bruger mundbind i busser, men der er vist stadig tvivl om, hvor godt mundbind virker og mine hænder berører altid 1 eller 2 stænger, når jeg skal ud af bus. Andre passagerer tager på de samme områder / steder på de to stænger som jeg. Den sidst lejede elektriske kabinescooter blev som nævnt desværre stjålet/hugget.

De mindste og smalleste el-kabinescootere koster ca. 25.000-32.000 kr, mens de store og brede koster ca. 40.000 kr og opefter. Nogle af dem koster ca. 70.000 kr og faktisk findes der el-kabinescootere, der er betydelig dyrere end 70.000 kr. Det er jo utrolig mange penge. Til disse priser mellem 25.000-70.000 kr for en NY el-kabinescooter kan man få en BRUGT personbil med plads til 4-5 personer. Og det er vel en af grundene til, at mange personer hellere vil købe en BRUGT personbil end en NY el-kabinescooter. Så måske - måske ikke - bør staten gøre disse ELEKTRISKE KABINESCOOTERE billigere ved at give et tilskud på 25 % af købsprisen, så flere folk vælger en NY el-kabinescooter frem for en BRUGT personbil. Heldigvis kan man få BRUGTE el-kabinescootere, der

jo koster mindre end NYE el-kabinescootere. Men som sagt synes jeg, at det er et stort problem, at de fleste NYE el-kabinescootere koster cirka 25.000-70.000 kr.

Den vigtigste grund til at ELEKTRISKE KABINESCOOTERE efter min mening muligvis bør have et tilskud på 25 % af købsprisen fra staten ved køb af en ny el-kabinescooter i en FORSØGSPERIODE er fordi, at den kan blive en VIGTIG BRIK I EN GRØN FREMTID og at den trods alt er mere sikker og behagelig at sidde i end på en almindelig elcykel uden kabine i kulde, blæsevejr og regnvejr. I den elektriske kabinescooter sidder man indefor i tørvejr uden den ubehagelige styrthjelm. Og flere af disse modeller fås med sikkerhedssele. Der er plads til 1-2 personer i den, men jeg kender ikke den nuværende lovgivning m.h.t antal personer. Når man kun sidder en person i sådan en ELEKTRISK KABINESCOOTER, er der ofte plads til nogle bæreposer fra Føtex på bagsædet. Der bruges færre ressourcer, materialer og grundstoffer - og mindre energi - til at fremstille en ELEKTRISK KABINESCOOTER frem for en ELBIL ELLER EN ANDEN SLAGS PERSONBIL. Dog kan det vel være lige så grønt at køre rundt i en lille elbil, hvis man er 4 personer i denne bil.

Man bør iøvrigt ikke glemme, at det vil være mere grønt og optimalt at gå eller cykle end at køre rundt i sådan en ELEKTRISK KABINESCOOTER. Specielt i de tilfælde, hvor man ikke sidder to personer men kun en person i denne el-kabinescooter. Og man kan altid diskutere om sådan en el-kabinescooter giver meget eller lidt TRAFIKSIKKERHED. Personlig tør jeg ikke køre rundt i sådan en ude på en vej uden cykelsti blandt store og tunge busser, lastbiler og SUV. Så jeg tør ikke købe en af de hurtige ELEKTRISKE KABINESCOOTERE, der skal køre ude på vejen. Jeg vil derfor hellere have en af de langsomme slags, der må køre på cykelsti og som kun af og til skal køre ude på vejen.

En bekendt er kommet med den glimrende ide, at bak-kameraet i el-kabinescootere bør vise billedet bagud hele tiden; det vil sige både når man bakker og når man kører fremad. Dette er en utrolig god ide. Der bør derfor være lovkrav om at bak-kameraerne er aktive hele tiden; det vil sige både når den bakker og kører fremad. Side-spejlene er ikke altid godt nok og ældre personer kan have svært ved at dreje hovedet og kigge ud af bagruden for at se om der er biler og cykler bagved en. Det er min erfaring - efter at have kørt i 2 lejede scootere - at dette er en god ide med et bak-kamera, der virker hele tiden. Dette kan nemlig - muligvis - være med til at højne TRAFIKSIKKERHEDEN.

Min erfaring med den store, brede og den lille, smalle el-kabinescooter fortæller mig, at de små, smalle kabinescootere godt kan færdes på mange cykelstier, mens de store brede el-kabinescootere måske intet har at gøre på visse cykelstier med kantstene i byer; ihvertfald ikke i myldretiden med mange cykler på disse cykelstier. Jeg har ikke kørt i perioder med mange cykler men jeg kan forestille mig, at en lille smal kabinescooter vil være bedre end en stor bred kabinescooter, hvis der er mange cyklister på cykelstierne. Dog findes der cykelstier uden kantstene på landeveje, som de store brede kabinescootere godt kan køre på, selvom der er mange cyklister. Og man bør ikke glemme, at hvis der ikke er plads på cykelstien, trækker man bare ud på vejen som fører af en el-kabinescooter.

Som sagt er der nogle 1-2-personers-køretøjer med eller uden kabine, der har alt for lidt TRAFIKSIKKERHED efter min smag. Så m.h.t. TRAFIKSIKKERHED er der både gode ting og dårlig ting at sige om flere af disse 1-2-personers-køretøjer med kabine.

Jeg har igennem utrolig mange år af og til - i perioder - beskæftiget mig utrolig meget med mine egne og andres ideer til, hvordan man gør sådanne 1-2-personers-køretøjer mere sikre. HVIS jeg ikke gik op i trafiksikkerhed havde jeg muligvis for mange år siden købt mig en såkaldt Ellert / City EI, som

mange danskere kender fra før i tiden. Den kørte på vejene og måtte vist ikke køre på cykelsti. Jeg kan ikke huske, om man skulle have en eller anden form for kørekort til denne såkaldte Ellert / City El.

Hvis vi gør elektriske kabinescootere, almindelige elcykler og andre små 1-2-personers-køretøjer med eller uden kabine billigere ved statens tilskud på 25 % af købsprisen, vil nogle mennesker måske vælge disse istedet for meget tunge elbiler og meget tunge fossilbiler. Og dette er KLIMA/MILJØ/RESSOURCE-VENLIGT.

Men omvendt kan dette tilskud på 25 % af købsprisen gøre de relativ tunge elektriske kabinescootere så billige, så nogle folk vil vælge sådan en fremfor en almindelig cykel, offentlig transport eller gåben / fodgænger. Og dette er jo ikke KLIMA/MILJØ/RESSOURCE-VENLIGT. Så hvad siger I ? Bør vi gøre disse køretøjer billigere ved at staten giver et tilskud på 25 % af købsprisen ?

Jeg vil foreslå en FORSØGS-PERIODE PÅ FLERE ÅR med et tilskud på 25 % af købsprisen på disse 1-2-personers-køretøjer. Så kan man få noget mere viden på området og så kan man derefter vurdere, om tilskuddet på 25 % af købsprisen er en god, klimavenlig ide eller en dårlig ide.

Personbiler må i byer køre 50 km i timen visse steder, så hastigheden på disse 1-2-personers-køretøjer bør være mindst 50 km / timen, så personbiler ikke skal overhale dem så tit. Nogle steder må personbiler måske køre 60 km / timen, så de nævnte 1-2-personers-køretøjer bør måske - måske ikke - kunne køre hele 60 km / timen, så bilerne ikke skal overhale dem så tit.

Venlig hilsen
Jan Hervig Nielsen
Ideudvikler
Projekt Trafiksikkerhed
(og Projekt Smørhul)