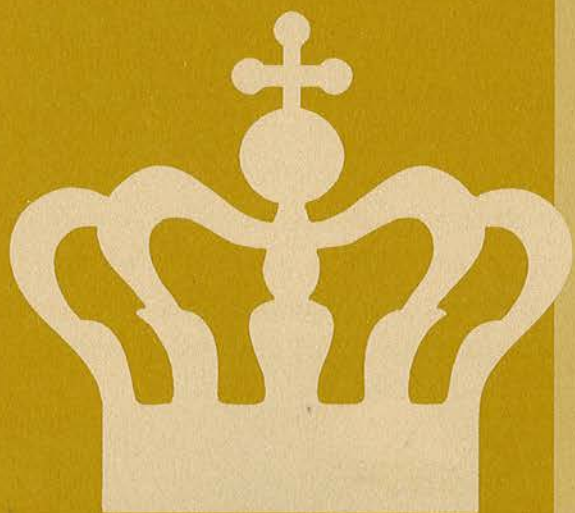


# Prøve i Dansk 3

November-december 2011

## Skriftlig del

Teksthæfte



## Læseforståelse 2

Delprøve 2A: Unge og bilkørsel

Delprøve 2B: Den energivenlige bolig

Der er et teksthæfte og et opgavehæfte.  
Læs først instruktionen i opgavehæftet.

- Hjælpemidler: ingen
- Tid: 65 minutter



# Unge bilister

*19-årige bilister testede egne evner og bilernes begrænsninger på kørekursus i lufthavnen.*

Det er lørdag eftermiddag på den militære del af Aarhus Lufthavn ved Tirstrup. Kurset 'Kend din grænse' for bilister på 19 år i Syddjurs og Norddjurs kommuner er i fuld gang, og dagens 18 deltagere prøver at bremse og undvige.

At der blev taget initiativ til kurset skyldes, at unge bilister er indblandet i en stor del af de registrerede trafikuheld, og at en stor del af uheldene er forårsaget af menneskelige fejl. Ifølge uheldsopgørelser for 2007 og 2008 for hele Djursland var unge i alderen fra 18 til 24 år indblandet i 27 procent af uheldene. De 19-årige var procentuelt involveret i flest uheld.

Rasmus Desdorf, der er en af de 19-årige, hugger bremsepedalen i bund. Lynhurtigt falder speedometernålen fra 100 til nul kilometer i timen, mens dækkene på den mørke VW Passat piber stille imod asfalten. ABS-bremserne standser bilen på knap 60 meter, og den 19-årige chauffør kan slippe det faste greb i rattet og tage en dyb indånding. "Jeg kender godt sammenhængen imellem fart og bremselængde. Men man bliver alligevel overrasket over at prøve det af i virkelighedens verden. Der var også banekørsel, da jeg tog kørekort. Men der måtte vi kun køre i andet gear. Her går det stærkere, og vi er tættere på virkelighedens verden," siger Rasmus Desdorf.

De 18 deltagere gik i gang først på formiddagen. De har mødt en ambulancelæge og hørt om første-

hjælp. Og ikke mindst har de mødt et offer for en trafikulykke. Specielt det sidste har gjort stort indtryk på Thomas Dohn, der sidder på passagersædet ved siden af Rasmus Desdorf. "Det sætter mange tanker i gang om fart og konsekvenser," understreger Thomas Dohn.

Lige nu gælder det øvelser i katastrofeopbremsning for makkerparret i den næsten ny og hurtige Passat diesel. De 19-årige deltageres udfoldelser på asfalten ledes af blandt andre vicepolitikommisær Kent Solberg, der har radiokontakt med halvdelen af holdet. Én efter én laver de unge bilister voldsomme opbremsninger, som får ord med på vejen af den rutinerede politimand.

"De unge kvinder er typisk lidt forsigtige. Men de er ikke ringere end fyrene. Faktisk er der nogle af de unge mænd, som finder ud af, at de ikke kan så meget i en bil som forventet," fortæller kursuslederen fra politiet.

Den sidste bil nærmer sig bremselinjen. Få sekunder senere holder den stille, og Kent Solberg aflæser køretøjets højeste fart på en fartmåler. Han sammenligner farten med bremselængden. Den unge herre ved bilens rat får via radioen at vide af Kent Solberg, at han har lavet en rigtig 'morfarnebremsning', dvs. godt og forsigtigt.

Ifølge Kent Solberg skal de 19-årige forlade endagskurset med en bedre forståelse for græn-



serne i en bil. Fra evalueringer af tidligere kørekurser for unge ved arrangørerne, at indsatsen giver bonus. Og det gælder ikke kun de praktiske erfaringer bag rattet på en lukket bane. Mange af deltagerne husker også teorien.

“Det er godt nok kun et år siden, at vi tog kørekort. Men du kan hurtigt få nogle dårlige vaner. Dem har du mulighed for at slippe af med ved et kursus som det her. Det er både sjovt og lærerigt,” forklarer Rasmus Desdorf. Thomas Dohn er helt enig.

*Efter Amtsavisen.dk, den 13. september 2009.*



Foto: Polfoto.



# Unge vanvidsbilister eller ...?

*Unge kører vanvittigt. De er egoistiske, aggressive og hensynsløse i trafikken. I hvert fald hvis man skal tro danske medier lige nu. MyBody.dk har talt med to af Danmarks førende trafikforskere, der har set på myterne.*

“Der er langt fra fortællingen om unge vanvidsbilister, til hvordan de unge kører i al almindelighed,” understreger trafikforsker Anette Jerup Jørgensen fra Aalborg Universitet. Det bygger hun på de svar, hun fik i forbindelse med sin seneste undersøgelse om bilisters adfærd bag rattet. Hun oplevede i den forbindelse, hvor svært det var at få helt almindelige unge bilister til at deltage i undersøgelsen, der også omfattede kameraobservation og interviews i bilen. “Mange unge forklarede, at de var bange for, hvordan det, de sagde og gjorde, kunne blive brugt negativt i medierne. Lige så snart man taler om ulykker, så er det de unge mænd, som bliver skældt ud. Det er dem, som er de hensynsløse og egoistiske, og som ikke forholder sig til andre på vejen,” siger hun.

Anette Jerup Jørgensens undersøgelse og omstændighederne ved den prikker imidlertid til mediernes myte om de unge, aggressive vanvidsbilister.

“At der er en øget risiko for, at unge ender i et uheld, er jo ikke nødvendigvis, fordi de er aggressive og hensynsløse. Det skyldes ofte manglende rutine. De kommer til at læse trafikken forkert i nogle situationer, og så har de svært ved at håndtere det, hvis der sker noget uforudset. Der mangler de erfaringen og nogle kreative måder at løse situationen på,” lyder det fra forskeren.

## Vanvidsbilisme

Før i tiden hed det fartbølge eller motorbølge, men med moderne sans for dramatik har medierne skabt det nye begreb ‘vanvidsbilisme’. Men som Anette Jerup Jørgensen påpeger, så er der måske ikke så meget nyt i det populære begreb ‘vanvidsbilisme’.

“Jeg har tidligere arbejdet med moralen i bilkulturen, hvor jeg læste om emnet i en lang række avisartikler, som er skrevet gennem tiderne, og i disse har man talt om, at unge også blev mere og mere egoistiske og hensynsløse. Så ideen om, at nogle er de slemme i trafikken, den er gammel,” siger trafikforskeren.

“Mine undersøgelser viser, at den måde, vi agerer på i trafikken, er meget mere bestemt af situationerne. Det er ikke sådan, at der er nogle, som altid kører for stærkt. Ved at sige ‘vanvidsbilist’, så siger man, at der er nogle bilister, der altid er de hensynsløse, mens andre kører ordentligt. Derfor synes jeg, begrebet er uhensigtsmæssigt,” siger Anette Jerup Jørgensen, som bakkes op af sin forskerkollega Mette Møller fra Danmarks Tekniske Universitet (DTU).

“Vanvidsbilisme er ikke et særlig godt defineret begreb. Det er meget emotionelt og rammer følelsen af, at det er for groft, og nu må vi gøre noget. Alligevel vil jeg dog sige, at mit kendskab til unge





Foto: Polfoto.

og deres kørsel siger mig, at det ikke er sikkerhed, de unge først og fremmest tænker på, når de kører. Men om de unge ligefrem er vanvittige?” spørger Mette Møller retorisk. Men kan forskeren svare på sit eget spørgsmål? Er de unge bilister blevet mere vanvittige i trafikken?

“Jeg vil sige det sådan: Jeg har ingen grund til at tro, at de unge er blevet mere vanvittige i trafikken. Og jeg kunne godt tvivle lidt på, om et begreb som ‘vanvidsbilisme’ er særlig godt i den sam-

menhæng. Dels udstiller det de unge på en meget kedelig måde, og dels siger det ikke noget om, hvad problemet egentlig er,” siger Mette Møller og sætter fingeren på et centralt aspekt, nemlig at der overhovedet ikke er opgørelser over årsagerne til uheld. Skete uheldet på grund af træthed, manglende koncentration, stoffer og alkohol, eller skulle vennerne i bilen imponeres?

Efter Mogens Rude, [www.mylbody.dk/artikler](http://www.mylbody.dk/artikler), den 18. november 2009.



# Den energivenlige bolig

*Vi har alt for lave ambitioner, når vi bygger huse. Mange flere huse burde være såkaldte passivhuse eller plus-energihuse, siger Hans Henrik Samuelsen.*

Der findes mange (0) ... måder at bo på. Nogle bor alene, nogle med familien, andre sammen med venner eller med helt andre. Men om man vælger den ene eller den anden måde at bo på er (1) ..., når spørgsmålet handler om klima og energiforbrug. Så er det vigtigste derimod, hvor meget energi ens hus eller lejlighed bruger.

I dag kan man bygge og ombygge boliger til det, man kalder passivhuse. Det er huse med et meget lavt energiforbrug. (2) ... er man blevet så god til at bygge disse passivhuse, at man er gået et skridt videre til det, man kalder plus-energihuse. Det er boliger, der (3) ... mere energi, end de selv bruger, fx ved at udnytte solens energi.

Vi skal udnytte de teknologiske muligheder, vi har for at lave forbedringer i boligen. I dag går en fjerdedel af vores personlige energiforbrug til opvarmning af rum, og elforbruget udgør en sjattedel, så der er nok at tage fat på.

Hvad ville der ske, hvis man ændrede lidt på reglerne for byggeri og fik en regel om husenes passivitet?

Lad os se på, hvad der allerede står i reglerne i dag: Der står, at énfamiliehuse skal bygges, så man undgår et (4) ... energiforbrug til opvarmning, varmt vand, køling og ventilation, samtidig med at man sikrer tilfredsstillende (5) ... forhold. Et lavere energiforbrug må med andre ord ikke gå ud over beboernes helbred.

Det samme gælder ved ombygning og andre store forandringer af bygninger.

Det lyder jo alt sammen fantastisk! Som om man allerede opfordrer til at bygge passivhuse. Men nej!

Selv om vi har sådan en flot sætning indskrevet i bygningsreglementet, så har stort set alle nyopførte huse i dag nemlig et energiforbrug, der peger den (6) ... vej i forhold til de teknologier, vi har kendt i mange år.

Bygninger står for 40-50 procent af energiforbruget i Danmark. Analyser fra Danmarks Tekniske Universitet viser, at det er (7) ... at sænke energiforbruget med op mod 80 procent. Tag for eksempel noget så enkelt som cirkulationspumper, der bruges i varmeanlæg. Grundfos laver en model, der ikke bruger mere end 5 watt. Hvis alle lande i Europa skiftede deres gamle, energitunge energipumper ud, ville det betyde, at syv store kraftværker kunne lukkes.

Tænk, hvis håndværkere, rådgivere og materialeproducenter kunne sætte sig sammen og blive enige om, hvordan der skal bygges! Det er ikke teknologier, vi mangler i dag, men (8) ... at bruge dem.

*Efter Hans Henrik Samuelsen, Samvirke, den 2. februar 2009.*