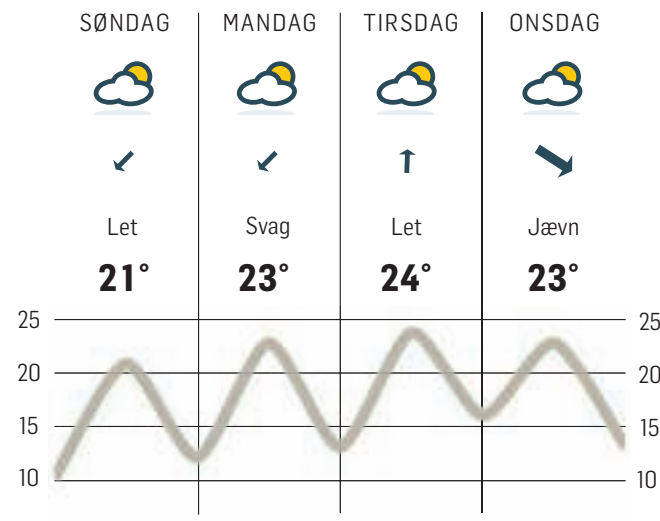
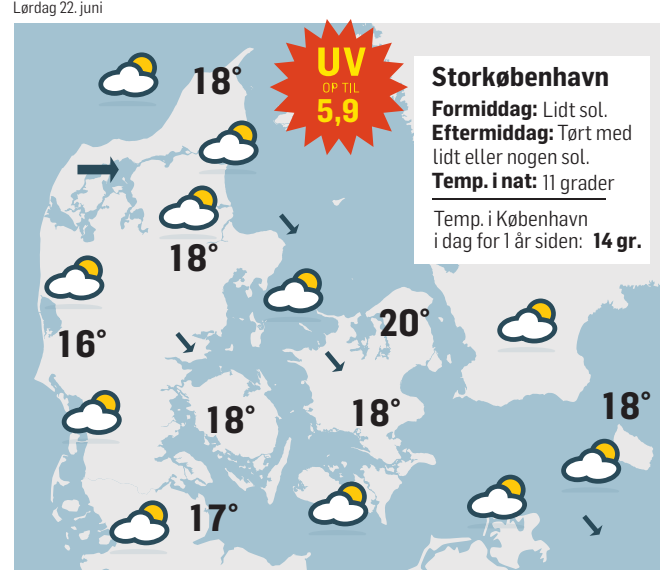


Vejret i dag Tørt med nogen eller en del sol. Temp. mellem 16 og 20 grader og let til jævn vind.



Nedbør Seneste døgn 0 mm Døgnet's middeltemperatur i Kastrop til i går	Temperatur i juni Døgnet's middeltemperatur i Kastrop til i går Gnsn. 1961-1990	Sol Op 4.27 Ned 21.55 Dagens længde 17 t. 28 min. Dagen aft. m. 0 t. og 0 min.
Pollen Optalt i går	København Græs 17, Bynke 0, El O.	Viborg Græs 151, Bynke 0, El O.

Vejret i verden Temperaturer i dag

kl: klart hs: halvskyet sk: skyet	rg: regn rb: regnbygger to: torden	tg: tåge sn: sne sb: snebygger	ha: hagl is: isslag st: stud
Aberdeen 15 hs Algier 28 kl Amman 33 kl Ammassalik 8 hs Amsterdam 27 hs Andorra la Vella 36 hs Antalya 35 hs Athen 34 hs Auckland 16 rb Bagdad 43 kl Bali 33 to Bangkok 36 to Barbados 31 to Barcelona 27 kl Beijing 35 hs Beirut 29 kl Beograd 28 to Bergen 15 hs Berlin 25 hs Bogotá 16 rg Bordeaux 33 hs Boston 28 kl Bratislava 25 to Brazzaville 30 hs Brisbane 21 hs Bruxelles 28 hs Budapest 28 to Buenos Aires 19 to Bukarest 33 hs Calgary 17 rb Caracas 27 to Cape Town 19 hs Casablanca 24 kl Chamonix 29 hs Chicago 29 to Christchurch 11 hs Dakar 27 hs Damaskus 37 kl Dar es-Salaam 30 hs Donetsk 32 hs Dubai 41 hs Dublin 15 rb Eilat 40 kl Faro 23 hs Firenze 34 kl Frankfurt 29 hs Genève 29 hs Goa 31 to Göteborg 19 hs Hamburg 23 hs Hanoi 37 hs Havana 34 hs	Helsinki 20 hs Ho Chi Minh 33 to Hongkong 32 to Honolulu 33 hs Islamabad 36 hs Istanbul 30 hs Jakarta 33 hs Jerusalem 29 kl Johannesburg 16 kl Kabul 31 to Kairo 36 kl Kangerlussuaq 8 rb Karachi 35 hs Kathmandu 31 to Kijev 32 hs Kiruna 12 rb Korfu 33 hs Kreta 30 kl Kuala Lumpur 33 to Kuwait 43 kl København 20 hs Lanzarote 27 hs Las Palmas 25 hs Las Vegas 35 hs Lillehammer 18 hs Lima 19 hs Lissabon 22 rb Liverpool 20 rb Ljubljana 25 to London 23 hs Los Angeles 24 kl Luxembourg 28 hs Lyon 29 hs Madeira 24 rb Madrid 33 hs Malaga 25 kl Maldive 31 to Mallorca 29 kl Malmø 21 hs Manila 30 kl Manchester 20 sk Moskva 26 hs München 24 to Nairobi 24 rb	New Delhi 39 hs New York 27 hs Nice 26 hs Nicosia 29 kl Nordkap 10 hs Nuuk 5 sk Oslo 17 hs Palermo 28 hs Paris 29 hs Perth 20 rb Phuket 31 to Porto 20 rb Prag 27 hs Qaanaaq 5 sl Reykjavik 14 hs Rhodos 36 kl Riga 23 kl Rio de Janeiro 28 kl Riyadh 41 kl Rom 33 kl San Francisco 24 kl Santiago 17 hs Sao Paulo 25 kl Sarajevo 26 to Seattle 19 rb Seoul 31 hs Sevilla 34 hs Shanghai 28 hs Singapore 30 to Skt. Petersborg 21 hs Sofia 30 to Stockholm 22 hs Strasbourg 28 rb Sydney 19 rg Tallinn 22 hs Teheran 37 kl Tel Aviv 28 kl Tenerife 25 hs Thule 5 sl Tokyo 26 rb Toronto 24 hs Tórshavn 13 hs Tunis 33 kl Ulan Bator 29 hs Vancouver 18 rb Venedig 28 hs Vilnius 23 hs Warszawa 26 hs Washington 29 hs Wien 25 to Zagreb 26 to Zürich 27 hs	

Vores undskyldninger for flyrejsen til Thailand holder desværre ikke vand

Hvordan kan vi på den ene side flyve på ferie, som vi lyster, når vi på den anden side lever med bevidstheden om, at det belaster klimaet? Lad os se nærmere på otte undskyldninger, som vi typisk anvender for at undgå den dårlige samvittighed.

KLIMA
JACOB BIRKLER, PH.D. OG FHV. FORMAND, DET ETISKE RÅD

1: HVIS JEG SKAL TAGE TOGET ELLER BUSSEN, VIL DET BÅDE KOSTE TID OG PENGE.
Der synes ikke at være tvivl om, at flyrejser ofte er den nærliggende løsning, hvis man hurtigt skal frem og tilbage mellem lande, og det er samtidig også ofte den billigste løsning. Det grundlæggende etiske spørgsmål handler imidlertid om, hvordan det kan legitimeres, at ens tid er vigtigere end fremtidige generationers tid på denne jord? Hvorfor er min tid og mine penge vigtigere set i forhold til den langt større skade, som mine handlinger påfører fremtidige generationer? Man kan selvfølgelig håbe på hurtigere tog eller politikere, der indfører afgifter på flyrejser, men det fjerner ikke det aktuelle fokus på den nuværende situation, som hver enkelt må forholde sig til.

2: ANDRE SVINER LANGT MERE END MIG – DERFOR MÅ JEG GEMME FLYVE, NÅR JEG VIL.
Man kan betragte det at flyve som en del af et større og delvis uoverskueligt klimaregnskab, hvor andre landes udledning af drivhusgasser er så kolossalt stor, at mine flyrejser intet betyder. Ofte peges der på lande som Kina og USA, men også rækken af udviklingslande, der forurener mere end danskerne, hvilket behændigt kan legitimere mine transportvaner og dermed fjerne den generende dobbeltmoral. Men argumentet er svagt af flere grunde. Som det vigtigste udelukker andre landes udledning af drivhusgasser ikke, at jeg gør en forskel. Derfor handler det ikke om at lade efter nogen, der sviner mere end jeg, men omvendt om at lade efter nogen, der sviner mindre, hvilket man selv kan bidrage som et eksempel på.
3: MEN JEG KØBER ELBIL OG ER I ØVRIGT VEGETAR.
Det argument handler ikke om at pege på andre, der sviner mere, men om at pege på sit eget moralske regnskab, hvor en flyrejse legitimeres, hvis blot man handler klimamoralsk i andre sammenhænge. Det kan være dieselbilen, der udskiftes med elbilen, oliefyret, der udskiftes med solceller og jordvarme eller nye kostvaner, hvor de klimabelastende boffer erstattes med vegetarkost. Men det argument er også svagt af flere grunde, dels fordi flyrejsen stadig er langt mere klimabelastende set i forhold til ændring af den nævnte adfærd, dels vil det at gøre noget godt for klimaet principielt aldrig kunne legitimere svineriet i andre sammenhænge.

Klimaforandringer er et vilkår, der kræver, at vi alle ændrer vores vaner



Tegning: Mette Dreyer

Det vil i så fald svare til, at en person forsvare vold, alene fordi man i alle andre sammenhænge er meget venlig og omgængelig.

4: DET ER MÅSKE SLET IKKE SÅ SLEMT MED DE KLIMAFORANDRINGER.
Det argument er behændigt, hvis man slet ikke vil forholde sig til klimaforandringer og derfor helt eller delvis fornægter den menneskeskabte påvirkning af klimaet. Denne position bliver imidlertid stadig mere vanskelig at forfægte, fordi forskere på tværs af landegrænser har leveret rapport efter rapport, som entydigt beretter om de menneskeskabte klimaforandringer. Men hvis man vælger sine kilder meget omhyggeligt, er det fortsat muligt at finde forskere, der taler om solstorme, magnetfelter, istider og andre naturfænomener, hvilket giver rum for, at vi mennesker ufortødent kan fortsætte med at handle, som vi gør. Her opstår den udfordring, at vi hele tiden indgår i sociale sammenhænge, hvor flertallet hurtigt vil kunne levere en kritik, både fordi man fremstår uvidende og faktaresistent.

5: TEKNOLOGIEN SKABER EN LØSNING.
Dette argument kan finde opbakning blandt mange, der ønsker at undgå dobbeltmoral og dermed fortsætte flyrejserne. En teknologioptimisme eller ligefrem teknologifetichisme, hvor der peges på, hvordan nye fly har formået at reducere brændstofforbruget, og at teknologien nok skal hjælpe os videre ad samme vej.

6: GOD SAMVITTIGHED VED AT KØBE AFLAD.
Man kan også indse, at den er helt gal, og indlade sig på, at det er dobbeltmoralisk både at rejse med fly og samtidig bekymre sig om klimaet. Derfor vælger man at betale sig fra sin dårlige samvittighed, hvilket adskillige virksomheder allerede har åbnet for. En form for moderne aflad, hvor sort samvittighed vaskes ren ved at købe sig til en bedre moral. En god moral koster, men ofte kan det betale sig, når man senere viser feriebilletterne frem. Man kan eksempelvis miljøkompensere ved at støtte projekter, der investerer i skovplantning og anden naturbeskyttelse. Men problemet er, at det er forbundet med en gentagelse. Typisk vil det være sådan, at man moralsk set erkender en fejl og dernæst forsøger at gøre det godt igen ved at ændre på sin adfærd. Men her er den dårlige samvittighed sat i system, hvor man serielt vrider sig fri af samvittigheden, i det øjeblik den er læstet.

7: JEG ER ET FEJLBARLIGT MENNESKE, DER TAGER SMÅ SKRIDT I DEN RIGTIGE RETNING.
Endnu en vej til undgåelse af dobbeltmoral er vejen med de små skridt. Her erkender man blankt den umoralske og delvis dobbeltmoraliske adfærd og peger på, hvordan flyrejserne gradvis reduceres. I år vælger vi derfor blot en rejse til London eller Wien, hvor planen oprindeligt var at rejse til USA eller Thailand, lyder argumentet, at vi oprindeligt havde planlagt flere rejser, men nu vælger vi kun denne ene rejse.

Denne strategi er selvsagt bedre set i forhold til alternativet, hvor adfærden slet ikke ændres. Det svarer til at reducere det daglige forbrug af cigaretter eller alkohol. Men

sammenlignet med tidligere generationer flyver vi langt mere, og sammenholdt med fremtidige generationer vil det generelt berøve deres frihed mere på grund af klimaforandringer. Kritisk betraget svarer denne argumentation i nogen grad til at sige, at man ikke lyver så meget som før og nu kun lyver en gang imellem.

8: DER BØR VÆRE SKAT OG AFGIFTER PÅ FLYREJSER.
Man kan også forsøge at skjule sin dobbeltmoral på anden vis ved at pege på andre, som skal løse problemet.

Typisk peges der på et politisk svar, hvor flyrejser nødvendigvis må reguleres, så vi flyver mindre. Et argument, som ikke handler om, at erkendelse skal få os til at handle anderledes, men derimod skal en regulering af pengepungen resultere i en regulering af moralen. En reguleringsform, der ofte rammer socialt skævt, og som alene regulerer adfærd og ikke den moralske bevidsthed. En utilsigtet konsekvens kan derfor være, at det efterfølgende bliver mere legitimt at flyve, alene fordi man via skatten eller afgifterne har betalt aflad. Det vil selvsagt ikke hjælpe på klimaforandringerne.

Det kan imidlertid være yderst vanskeligt at finde kriterier for, hvornår og hvordan en forklaring ender som en bortforklaring, og hvornår et tiltag er moralsk legitimt. Men samvittigheden nager som regel parallelt med den stigende erkendelse af den udfordrede moral. Derfor kan det føles irriterende eller fornærmende, når man ønsker at fortsætte med at flyve på ferie, men pludselig får en erkendelse, der fortæller om det forkerte i at gøre det.

Vi kender alle udtrykket om det at kaste med sten, hvis man selv bor i glashuset. Klimaforandringer er et vilkår, der kræver, at vi alle ændrer vores vaner. Her kan det påpeges, hvordan det er nødvendigt at opstille idealer, som ikke kan overholdes i øjeblikket. Det kan således være nødvendigt at kende idealet, før vi kan bevæge os i retning deraf. Alene bevidstheden om konsekvenserne af vores flyrejser vil derfor langsomt kunne påvirke vores vaner.

BLÅ BOG



Jacob Birkler

Født 1974, uddannet cand.mag. i filosofi og psykologi samt ph.d. i medicinsk etik. Han er forhenværende formand for Det Etske Råd (2010-16). Birkler er aktuel med bogen 'Pinlige øjeblikke, akavede situationer og dobbeltmoraliske skruller. Hverdagens etiske dilemmaer'.

TING JEG GJORDE

AF MAREN UTHAUG

Havde været i dårligt humør hele dagen.

Nårh, det er også synd, skal jeg tage en tudekiks med til dig fra supermarkedet??



Hvad med en tudechokoladeskildpadde?!



I vores levetid Ny kunst fra Grønland

21. juni—20. okt nordatlantens.dk

Strandgade 91, Christianshavn, 1401 Kbh. K