

## HVORFOR TAGER SÅ MANGE BILEN?

Arne Melchior, MF

Er danskerne dumme? Svaret er nej. Ved danskerne måske ikke, hvad det koster at køre i bil? Svaret er: det ved de godt. Jamen, hvad er så årsagen til, at så mange af

os fravælger tog og bus til fordel for bilen? Det er naturligvis, at denne transportløsning er til fordel for os selv.

Det har ikke noget med romantik eller legetøj eller fartglæde at gøre. Det drejer sig derimod om sund bekvemmelighed samt masser af andre oplagte fordele. Her er en liste over nogle af dem:

- a) Langt de fleste bor ikke tæt op ad en jernbanestation eller et busstoppested. De har hjemmefra en distance til f. eks. toget, og fra ankomststationen har de en afstand til arbejds- eller mødestedet. Valget hedder derfor ikke "tog eller bil" – det hedder "bil eller 3 befordringsmidler hver vej". De 2 til og fra stationen kan tilbagelægges pr. bil, bus, cykel eller gåben. Alternativet kan også kaldes: dør til dør – eller 3 tempi, ofte indeholdende omstigninger, ventetider samt udsathed for vind og vejr.
- b) Mange skal dagligt eller ofte undervejs til eget arbejdssted bringe sin ægtefælle (sambo eller andet) til og fra dennes arbejdssted. Det gør toget til en umulighed for denne transport. Andre igen skal bringe og/eller hente børn til/fra institution på vejen.
- c) En hel del benytter bilen i jobbet (eller til private ærinder i dagens løb).
- d) Ofte skal der købes ind på vejen. Når det ikke blot drejer sig om en pakke rugbrød, og når indkøbsstedet ikke ligger på den slagne vej, så er der altså en del at bære (f. eks. returflasker!) plus at der er omvejen at tilbagelægge.
- e) Af og til skal man have en kollega med (atter omvej), eller man skal have svigermor eller en bekendt med hjem til middag.
- f) Så er der naturligvis den sparede tid (lig penge). Transportrådet har opgjort, at uanset køddannelser i myldretiden, så spares der væsentlig tid gennem dør-til dør transporten.

Altså rigeligt med forståelige og funktionelle grunde til, at man i et mangefold af situationer skal og må foretrække bilen.

Også når vi ser bort fra de under a-f optalte scenarier, udgør bilen et næsten uslagbart redskab/alternativ. Bilen er nemlig rent faktisk at betragte som en ekstra stue til éns bolig, så at sige en rullende udestue. Og hvem kan ikke allerbedst lide at være hjemme hos sig selv?!

- 1) I sin bil bestemmer man selv temperaturen og udluftningen, ligesom man er på det nærmeste helt uafhængig af vejrets nåde og unåde.
- 2) Under opholdet i bilen kan man høre radio eller bestemme sit eget musikvalg – som hjemme.
- 3) Har man én eller flere passagerer med på turen, kan man helt uforstyrret sludre sammen.

- 4) Nutidens biler har særdeles bekvemme sæder, som man endda selv kan indstille. Man sidder derfor altid godt. Der er ingen trængsel – ikke noget med at stå op og hænge i en strop, end ikke i myldretiden. Man afgør selv, om der må ryges.
- 5) En eventuel passager kan lægge sig ned og sove på bagsædet, hvis turen har en vis længde. Dette gælder ikke mindst børn. Som i stuen derhjemme kan man synge sammen eller gætte gåder og lege forskelligt.
- 6) For fuldstændighedens skyld: Det siges tilmed, at det er muligt at dyrke sex på bagsædet.

Summa summarum: Man føler sig konkret på hjemmebane i sin bil. Noget tilsvarende kan aldrig opnås i en bus eller i et tog. Desuden er svinkeærinder til enhver tid mulige.

Sammenlagt er fordelene ved bilkørsel så indlysende, at man hverken kan kalde bilisterne for dumme eller hensynsløse. Tilmed føler de med rette, at den samlede bilbeskatning udgør rigelig betaling for udnyttelse af fordelene.

Vist skal vi da ikke glemme cyklen, som trafikministeren reklamerer så meget for. Jeg er selv en glad cyklist, endda medlem af Dansk Cyklistforbund gennem 20 år. Men jeg behøver vist ikke at sige meget om, at vi her i landet er velsignede med masser af regnvejr og byger, hvortil kommer blæsevejret – foruden mangelen på næsten samtlige de fordele og omstændigheder, som jeg har opregnet under punkterne a til f samt 1 til 6. Langt de fleste af vore cykelparkeringer savner overdækning, og gensynet med en dyngvåd cykel, når man skal hjem, er det modsatte af en fornøjelse.

Jeg ved udmærket, at der findes ikke dårligt vejr – der findes kun forkerte klæ'r. Men alligevel: Hvis det pisker ned, så tager selv den mest snusfornuftige bilen hen til bageren, for slet ikke at tale om de længere ture. Jeg beundrer ofte stærke og stædige folk, der møver sig frem i al slags vejr, selv det værste.

Men danskerne kender altså godt cyklen. Vi har ca. 1,8 mio. personbiler her i landet over for ca. 4 mio. cykler. Det viser, at de fleste af os snart optræder som cyklister, snart som bilister. Det er ikke mangel på forståelse, når vi i et meget stort antal situationer foretrækker bilen.

Lad os så et øjeblik se på godstransporten. Også her viser bilen sig som sejrende alternativ. Årsagen er i denne sammenhæng, at toget rent tids- og prismæssigt kun egner sig til at transportere store mængder på lange afstande. Og lange afstande har vi nærmest slet ikke i Danmark.

Hvis der ikke ligger jernbanespor såvel hos afsender som hos modtager – og det gør der jo kun yderst sjældent – så har vi på ny situationen med ét transportmiddel, nemlig lastbilen, kontra tre. For at få sit gods ombord på et tog, må det først lastes på et billad. Bilen skal så køre til stationen, her sker omladningen til tog, og på ankomststationen skal man på ny læsse og last, denne gang fra toget til lastbilen, der så kører til destinationen.

Alt dette tager så meget tid og medfører så store omkostninger, at det ikke kan betale sig. Det er slet ikke togets fejl – det er bare sådan. Og sådan bliver det ved med at være.

Helt det samme gælder coaster-trafikken, der med visse mellemrum køres frem som aflastning for den tunge trafik. Varerne skal bringes frem til coasteren og fra den ved henholdsvis afgang- og ankomsthavnen. Det kan aldrig svare sig.

Tilbage som taber i hele dette mønster står så miljøet, som vi alle har en stor interesse i at bevare rene så muligt. Heldigvis er der håb i sigte. Hensynet til et godt miljø er en fælles samfundsinteresse. Også bilfabrikanterne ved udmærket, At her har bilismen sin achilleshæl.

Derfor er de i fuld gang med at gøre noget ved det. I alle bilproducerende lande arbejdes der på fuldt tryk på at skabe biler, der kører betydeligt længere pr. liter drivmiddel.

Der er som bekendt allerede opnået væsentlige resultater. Den 28. juni omtalte Jyllands-Posten en rapport fra forskningscenter Risø, der viser, at bilernes forurening på flere områder fra 1992 til i dag er faldet med ca. 40%. (Se herom bilaget.) Blyfri benzin, katalysatorer osv. har æren herfor, og denne udvikling fortsætter helt sikkert med rivende fart.

I miljøregnskabet må det jo desværre også indregnes, at tog og busser uundgåeligt må køre hel- eller halvtomme på mange tidspunkter og på mange strækninger.

Vist skal den kollektive trafik fortsat udbygges og forbedres, både med hensyn til pris, service, præcision og frekvenser. Næppe nogen sinde har investeringerne i kollektiv trafik været større end netop nu.

Det har sin store berettigelse, og jeg har stemt for dem allesammen. Det ændrer bare ikke noget ved facit: Bilen er forkæret og udskældt. Uanset dette er den alligevel uundværlig! Alt andet er u hensigtsmæssig ønsketænkning.