

ALTRANS

Benzin i blodet

Kvalitativ del

Faglig rapport fra DMU nr. 191

Mette Jensen

Afdeling for Systemanalyse

Miljø- og Energiministeriet
Danmarks Miljøundersøgelser
Maj 1997

Datablad

Titel:	Benzin i blodet	
Undertitel:	Kvalitativ del. ALTRANS	
Forfatter:	Sociolog Mette Jensen	
Afdeling:	Afdeling for Systemanalyse	
Serietitel og nummer:	Faglig rapport fra DMU, nr.191	
Udgiver:	Miljø- og Energiministeriet. Danmarks Miljøundersøgelser ©	
URL:	http://www.dmu.dk	
Udgivelsesår:	Maj 1997	
Referees:	Linda Christensen og Lykke Magelund	
Layout:	Annette Dam	
Foto:	Sonja Iskov, 2. maj	
Bedes citeret:	Jensen, M. (1997): Benzin i blodet. Kvalitativ del. ALTRANS. Danmarks Miljøundersøgelser. 130 s. - Faglig rapport fra DMU, nr. 191	
	Gengivelse tilladt med tydelig kildehenvisning.	
Abstract:	Rapporten er en analyse af befolkningens transportadfærd og holdninger til transport. Den bygger på 20 kvalitative interviews med i alt 30 personer. Ud fra interviewene inddeles befolkningen i 6 trafikanttyper: Lidenskabelige bilister, hverdagsbilister, fritidsbilister, cyklister/kollektivbrugere af hjertet, cyklister/kollektivbrugere af behov og cyklister/kollektivbrugere af nød. I rapporten vises hvordan bilen er blevet en integreret del af hverdagslivet, og hvordan meget andet end rationelle overvejelser spiller ind når et transportmiddel vælges. Rapporten peger dog også på modsætninger hos mange mellem på den ene side hensynet til miljøet og på den anden side behovet for transport og interesse for bilen.	
Emneord:	Transport, miljø, adfærd, holdninger, hverdagsliv, bilisme.	
ISBN:	87-7772-325-2	
ISSN:	0905-815x	
Papirkvalitet:	Colotech 100 g	
Tryk:	Hvidovre Kopi ApS	
Sideantal:	130	
Oplag:	400	
Pris:	Kr. 100,00 (incl. 25% moms, excl. forsendelse)	
Købes hos:	Danmarks Miljøundersøgelser Postbox 358 Frederiksborgvej 399 4000 Roskilde Tlf. 46 30 12 00 Fax 46 30 11 14	Miljøbutikken Information og Bøger Læderstræde 1 1201 København K Tlf. 33 37 92 92 (information) Tlf. 33 92 76 92 (bøger) Fax 33 92 76 90

Indhold

Forord 5

1 Indledning 7

- 1.1 Baggrund for projektet 7
- 1.2 Bilismens ændring af samfundet 7
- 1.3 Udviklingen i transportmønstret 9
- 1.4 Udviklingen i transportarbejdet - nogle tal 11
- 1.5 Transportens miljøproblemer 13
- 1.6 Gennemgang af rapporten 14

2 Livsstil og transportadfærd 16

- 2.1 Livsstil i samfundsforskningen 16
 - 2.1.1 De gamle klasser og den sociale ulighed 17
- 2.2 Et livsstilsbegreb til forståelse af transportadfærd 19
- 2.3 Afslutning på diskussionen om livsstil 21

3 Metode 22

- 3.1 Kvalitativ metode 22
- 3.2 De kvalitative interview 24
- 3.3 Forberedelse af interviewene 26
- 3.4 De valgte interviewpersoner 27
- 3.5 Indsamling af det empiriske materiale/interviewene 28
- 3.6 Analyseprocessen 29

4 Typer af trafikanter 31

- 4.1 Lidenskabelige bilister 33
- 4.2 Hverdagsbilister 39
- 4.3 Fritidsbilister 45
- 4.4 Cyklister/kollektivbrugere af hjertet 52
- 4.5 Cyklister/kollektivbrugere af behov 58
- 4.6 Cyklister/kollektivbrugere af nød 63
- 4.7 Afslutning på trafikanttyper 67

5 Benzin i blodet 68

- 5.1 Gennemgående træk 68
 - 5.1.1 Bilister 68
 - 5.1.2 Kollektivbrugere 70
 - 5.1.3 Cyklister 71
 - 5.1.4 Fællesskab omkring biler 72
- 5.2 Transportbehov 75
- 5.3 Vaner 77
- 5.4 Tid og komfort 79
- 5.5 Identitet gennem bilen 79
- 5.6 Identifikation med bilen/bilen som statussymbol 82
- 5.7 Bilen opfylder behov i hverdagen 86

6 Overordnede begreber 90

- 6.1 Frihed og begrænsning 90
- 6.2 Uafhængighed og afhængighed 94
- 6.3 Hastighed 95
- 6.4 Afslutning på begreber 97

7 Transport og miljø 99

- 7.1 Holdning til afgifter, deres muligheder og begrænsninger 99
- 7.2 Modsætninger mellem bilisme og miljø 102
- 7.3 Samfundets ansvar 107
- 7.4 Alternativer/mulighed for forandringer 110

8 'Løsninger' 113

- 8.1 Løsninger ud fra typerne 113
- 8.2 Én fælles løsning? 118

9 Afslutning 121

- 9.1 Forestillinger om et alternativ 122
- 9.2 Tilbage til virkeligheden - afslutning 123

10 Litteraturliste 125

Bilag I 129

Spørgeramme for Altrans interviews 129

Danmarks Miljøundersøgelser

Forord

Nærværende rapport er en del af forskningsprojektet ALTRANS - Mobilitets- og miljøkrav til ALternative TRANSportsystemer - som falder i 2 delprogrammer. Første del består af såvel en kvalitativ som en kvantitativ undersøgelse af transportadfærd og holdninger til transport. I andet delprogram udarbejdes scenarieberegninger af ændrede transportsystemer ud fra nogle samfundsøkonomiske modelberegninger. Rapporten her er resultatet af den kvalitative undersøgelse i adfærdsdelen. Den kvantitative undersøgelse afrapporteres i 'Benzin i blodet', kvantitativ del, senere dette forår.

ALTRANS gennemføres i sin helhed i Afdeling for Systemanalyse ved Danmarks Miljøundersøgelser med Linda Christensen som projektleder. Projektet er finansieret af Transportrådet, Miljøstyrelsen og Danmarks Miljøundersøgelser i fællesskab.

I forbindelse med projektet har der været nedsat en styregruppe som løbende har fulgt projektet og givet konstruktive kommentarer til udkast m.v. undervejs. Styregruppen har bestået af:

- John Holten-Andersen, Afdeling for Systemanalyse, DMU
- Steen Leleur, Institut for Planlægning, DTU
- Susanne Krawack, Transportrådet
- Niels Buus Kristensen, COWI Consult
- Claus Hedegaard Sørensen, Miljøstyrelsens Transportkontor

Susanne Krawack, Transportrådet, og Karen Ingrid Schultz, Roskilde Universitetscenter, samt Henrik Gudmundsson, Lennart Emborg og Thomas Rosenørn-Dohn, Afdeling for Systemanalyse, skal alle have tak for kommentarer til centrale kapitler i rapporten.

En stor tak til Linda Christensen, Afdeling for Systemanalyse, og Lykke Magelund, Hovedstadens Trafikselskab, for deres gennemlæsning af manuskriptet og for alle deres kritiske og konstruktive kommentarer. Det har været en stor hjælp.

Endelig skal alle interviewpersoner have en varm tak for deres deltagelse i undersøgelsen. De har overalt vist stor åbenhed og imødekommenhed, og det er håbet at alle vil føle sig fair behandlet i rapporten.

Ansvaret for indholdet i rapporten hviler alene på forfatteren.

Mette Jensen
Afdeling for Systemanalyse
Danmarks Miljøundersøgelser
Den 2. april 1997

Harry Motor¹

Tænk at de gamle vil ha'
jeg skal lære et håndværk at kende til bunds.
Se mig som snedker, det kan da enhver
sørme sige sig selv er nog't kluns.
Det med håndværket, det er en skidt vej,
når man er født på en "Speed-way".

Og det er Harry Motor, han er landevejens Niels Bohr.
Når han gi'r den håndgas, for søren da mand,
så siger den "Plll" og så får den en tand.
Hundredti... som en mis det går lige som død og lakrids.
Når den får en spand kul, sku' De hør en tenor.
Det som salmesang for Harry Motor.

For hos Harry Motor,
sker der ikke en snus - ikke spor.
Men tiden forlanger jo tempo i år,
jeg sprængte min eg'n lille lydmur i går.
Er du blød, det var gods,
og på mig skal der ikke gro mos.
Ve' min komformatjon sa'e min onkel til mor:
Der' **benzin i blod't** på Harry Motor.

Man diskuterer om hastighedsgrænsen
skal indføres igen eller ej.
Tror ham Vagn Bro, at han måske kan lægge
sin halvklamme "Lalle" på mig.
Nå, jeg blæser på hver lille panser,
når først kaburatoren danser.

For ser I Harry Motor,
han kan ordne fjorten "Vagn Bro'r".
Lad dem blot lav' love for gade og vej,
de må godt køre baglæns, hvad rager det mig.
Når jeg først gi'r den gas,
så skal jeg sørme nok skaffe plads.
De ta'r fejl, hvis De tror jeg er tabt bag en snor,
næ, de'r "celler på" hos Harry Motor.

¹ Musik: Kjeld Bonfils, dansk tekst: Robert Arnold. Sunget af Buster Larsen i Marienlyst revyen i 1955. Udvalgte vers. Kommentar: Selvom 'tonen' i sangen formentlig ikke ville være helt den samme i dag, kan man nikke genkendende til temaet om hvordan benzinen kan 'gå i blodet' når man kører derudad.

1 Indledning

Denne rapport er den ene del af resultaterne af forskningsprojektet første delprogram som drejer sig om **transportadfærd og holdninger til transport** i befolkningen i dagens Danmark. Det er således persontransport det handler om. I en projektbeskrivelse for ALTRANS¹ kan bl.a. læses følgende korte beskrivelse af første delprogram:

“...en analyse af den eksisterende trafikadfærd og dennes udvikling kombineret med såvel en kvalitativ som en kvantitativ analyse af udvalgte befolkningsgruppers transportforbrug og holdninger til ændringer i dets inødekommelse.”

Denne del udgør den kvalitative analyse i ALTRANS.

1.1 Baggrund for projektet

Baggrunden for ALTRANS er de stadigt voksende miljøproblemer som følge af persontransporten. Hvis disse skal løses, eller i første omgang blot reduceres, skal der indhentes viden dels om selve problemerne og deres omfang, luftforurening, CO₂-udslip, vand- og støjforurening etc., dels om transportens betydning for samfundet og den enkelte. Fokus i denne del af ALTRANS er transportens betydning for den enkelte som en del af en husstand eller familie, men tænkt ind i omgivelserne som sætter nogle overordnede rammer for transporten. Disse samfundsmæssige rammer vil kort blive omtalt i de følgende afsnit for derved at antyde hvordan de opfattes i rapporten.

1.2 Bilismens ændring af samfundet

Under overskriften ‘King Car - An iron cage of irrationality’ beskrev nordmanden Per Otnes i 1986² bilen som “the product which changed the world”. Med dette som udgangspunkt kritiserede han i artiklen sociologers manglende interesse for emnet:

“All the more remarkable is the persisting neglect of that topic in the research of succeeding generations of sociologists. Arguably, nothing since the plow has changed the face of the earth and the life of mankind anywhere near as much. Usually, geography og physical nature - or even Sartre’s man-transformed camp practico-interte - will restrict or fashion social practices. With the car it’s the other way around: Like no other, this mobile technological product has transformed others, even real estate and geography, on a scale unsurpassed in history. The car had roads built, not conversely. China’s Great Wall was rumored formerly to be the

¹ Christensen, Linda, Jensen, Mette, Jensen, Søren, Winther, Morten, ALTRANS - Mobilitets- og miljøkrav til ALternative TRANSportsystemer, 1995, s. 3

² Sosiologisk Årbok 1986/2

only man-made structure visible from the Moon. To-day a number of motorway networks easily beats it." (Otnes, 1986, s. 109f).

I en gryende erkendelse af bilismens betydning for samfundsudviklingen og dermed også af den interesse for emnet der burde være blandt nuværende og måske særligt kommende generationer af danske sociologer, skal denne undersøgelse **også** ses. Ud fra dette perspektiv kan rapporten betragtes som et dansk forsøg på at kaste et sociologisk lys over problemstillingen: menneske, samfund, bilisme.

En anden nordmand som også har beskæftiget sig med bilens samfundsmæssige betydning er Knut H. Sørensen. Han skriver i en artikel i Tidsskrift for Samfunnsforskning, Bilen og det moderne Norge³, at man kan

"hevde at bilen er det moderne samfunnets *ledende objekt*. Den styrer atferd i ulike sfærer, fra økonomi til tale." "Vi vil hevde at en analyse av bilen og bilismens utvikling i Norge *er en forutsetning for en detaljert forståelse av dette samfunnet*." (Sørensen, 1992, s. 29).

Sørensen argumenterer i artiklen for hvordan bilens kulturelle betydning bør integreres i undersøgelser af bilismen som samfundsfænomen. Hvis man stiller spørgsmålene hvad privatbilen har betydet for dagliglivet, for levemåde, livsstil og hverdagskultur og hvad årsagen til dens udbredelse er, er det ifølge Sørensen ikke tilstrækkeligt at besvare det

"...ud fra et rasjonalistisk perspektiv: Folk anskaffer bil fordi dette er den mest rasjonelle transportformen, gitt utformningen av kollektivtrafikksystemerne, de respektive omkostningerne ved bilbruk og bruk av kollektive transportmidler og den enkeltes transportbehov. Dagens norske bilpolitikk er preget av denne social økonomiske tankegangen der en også regner med at bilbruken tilpasses avgiftssystemer, relative priser og alternative transportmidler (jfr. "miljøavgift" på bensin, bompengeringer, o.l.). (Ibid, s. 36).

Det er ikke svært at nikke genkendende til denne måde at tænke på også blandt mange der beskæftiger sig med transportområdet i Danmark. Den rationalistiske tilgang til problemstillingen, det vil sige til bilismen, har sine begrænsninger, idet den hverken opfanger de følelsesmæssige og/eller sanselige sider af transportmiddelvalget og -adfærden eller de sider der er struktur- og/eller kulturbundne.

Sørensen beskriver hvordan denne tankegang efter hans opfattelse lægger for stor vægt på den enkeltes beslutningsrationalitet og dermed demonstrerer en

"...neglisjering av bredden av vekselspillet mellom bil og kultur og forutsetter at bilen står i et utvendig forhold til måten folk organiserer sin tilværelse på. Bil eller ikke bil framstilles som et valg som det er like aktuelt å foreta hele tiden, og det er ingen holdbar oppfatning." (Ibid, s. 36)

³ Tidsskrift for samfunnsforskning 1992/1

At bilen af det enkelte menneske eller familie ikke alene vælges ud fra en rationel vurdering af transportbehovet, er et vigtigt perspektiv i denne del af ALTRANS.

Endelig siger Sørensen i artiklen at det er vigtigt at have en forståelse for hvordan bilteknologien på den ene side på afgørende vis har formet det moderne samfund og på den anden side er udviklet i det samme moderne samfund. Sørensens opfattelse er således at forholdet mellem bil og samfund er dialektisk og

“å analysere bil og bilisme er derfor å analysere det moderne samfunnet, og *vice versa*.” På den ene side må man undersøge “hvordan og i hvilken form bilen får et kulturelt gjennomslag i den norske befolkning, og på den andre siden hvordan denne prosessen samvirker med den samfunnspolitiske håndteringen av bil og transport. Den første problemstillingen drejer sig om *bilens kulturelle og livsstilsmessige gjennomtrengning*, den andre om det *politiske forsøket på å regulere og bekrefte denne gjennomtrengningen*.” (Sørensen, 1992, s.31).

Det er den første problemstilling som er udgangspunktet i denne analyse af befolkningens transportadfærd i Danmark. Men det er samtidig vigtigt at understrege at analysen foregår indenfor den ramme som det moderne samfund sætter og kun kan forstås som en del af dette.



En regnvåd morgen på vej til arbejde.

1.3 Udviklingen i transportmønsteret

Rammerne for den nuværende persontransport er bl.a. givet af placeringen af boligområder, arbejdspladser, indkøbscentre og fritidsaktiviteter i forhold til hinanden. Den store spredning der er sket mellem

disse gennem sidste halvdel af dette århundrede har haft væsentlig indflydelse på hverdagslivet. Sammen med den generelle indkomst-udvikling har denne ændring i lokaliseringsmønsteret været afgørende for stigningen i befolkningens transport (læs: bilkørsel) og dermed for transportens miljøbelastning. Den teknologiske udvikling indenfor transportsektoren, dvs. udviklingen af biler, veje, broer m.v. har på den ene side været en forudsætning for denne ændring/stigning i transportforbruget. På den anden side har teknologiudviklingen og ændringen i lokaliseringsmønsteret virket sammen og forstærket hinanden. Hvad der er en forudsætning for hvad er ikke så væsentligt i denne sammenhæng, det afgørende må være at der her er tale om en klar udvikling med en til dato stadig større spredning af de steder hvor man har sin daglige gang, og at man dermed har opnået en øget transport.

Samtidig med at denne samfundsudvikling sker uden at den enkelte (husstand/familie) for alvor har nogen indflydelse på den, så vælger folk på den anden side selv f.eks. at bo og arbejde stadig længere fra hinanden og er dermed med til at fremskynde udviklingen. Hvis muligheden er til stede vælger stadig flere en bolig, ud fra hvor de ønsker at bo og en arbejdsplads ud fra hvor de ønsker at arbejde, uden at skele til afstanden på anden måde end at det naturligvis skal være **muligt** at transportere sig fra det ene sted til det andet - som oftest i bil. Dette har hurtigere biler samt flere, bredere og mere lige veje, flere broer etc. sikret indtil dato, idet det på denne måde kan lade sig gøre at tilbagelægge stadig større afstande på den samme tid. Selve tiden der bruges på at transportere sig har stort set været den samme gennem de sidste mange år.⁴ Meget tyder på at denne udvikling, hvor afstanden mellem bolig og arbejde vil vokse, fortsætter også i fremtiden.

I fritiden, hvor op mod halvdelen af den private persontransport finder sted, har man set en lignende om end svagere udvikling i retning af at folks aktiviteter ligger i en stadig større afstand fra boligen. Mange af disse fritidsaktiviteter ville ikke være mulige uden en bil til rådighed, og det kan ses som en del af et generelt transportmønster, hvor man transporterer sig stadig mere for at komme til et ønsket mål. Udbudet af fritidsaktiviteter er enormt, og det vil af mange blive opfattet som en ubehagelig begrænsning hvis man ikke kan deltage i et ønsket tilbud - uanset afstanden.

På samme måde med indkøb hvor man i dag ser et mønster, hvor familierne gerne kører endog meget langt efter f.eks. billige tilbudsvarer eller specielle ting som man har hørt om eller set annonceret.

Transportsystemet i dag sikrer således at man kan komme fra et hvilket som helst sted til et andet, og her udgør bilen et fleksibelt og behageligt transportmiddel så længe der er plads nok på vejene (det er der ikke altid, særligt ikke i og omkring de store byer og i myldretiden), men hvis man studerer bilen som andet og mere end et transportmiddel, så viser det sig at den i lige så høj grad tilgodeser en

⁴ Jf. bl.a. Linda Chrisenensen m.fl., PETRA, 1994

række andre ønsker eller behov end det at komme fra et sted til et andet, dvs. end selve transporten.

Samtidig med at transporten med bil er øget som transportform, har bilismen udviklet sig som kulturfænomen. Der er så at sige sket 2 sideløbende udviklinger som er blevet integrerede dele af hinanden.

Man socialiseres til at bruge bil. Historisk: der er sket en udvikling fra at familien på et tidspunkt, hvis det blev muligt, anskaffede sig en bil, til at familierne har bil. Dermed kan man have en forventning om at fremtidige generationer vil komme til at betragte bilen som noget man har, på samme måde som man har en telefon eller et køleskab, og ikke som noget man aktivt vælger at have eller ej.

I en artikel af Marcia D. Lowe i Verdens Tilstand 1994⁵ om behovet for nytænkning på transportområdet beskriver Lowe hvordan brugen af og behovet for biler i USA har ændret sig:

“Erfaringerne fra USA viser, at alt imens bilen udviklede sig fra en luksusgenstand til en praktisk nødvendighedsartikel, bidrog den mindre og mindre til forbedring af den almene tilgængelighed. I dette århundredes første årtier kunne de amerikanske bilejere utvivlsomt opfylde deres basale transportbehov hurtigere og lettere, end før de anskaffede bil. Men allerede i 1950 var bilen ikke længere nogen luksusgenstand i USA; man havde allerede dengang næsten ligeså mange biler per indbygger, som Storbritannien havde i 1980.” (Lowe, 1994, s. 89f).

En lignende udvikling har fundet sted i Danmark, blot med nogle årtiers forsinkelse. Naturligvis er der stadig en række forskelle - f.eks. hvad angår kollektiv transport og cyklisme - på transportforholdene mellem de to lande, men udviklingstendenserne har været de samme. Flere biler til flere mennesker som kører længere.

1.4 Udviklingen i transportarbejdet - nogle tal

I en introduktion til problemstillingen transport og miljø hører også en - kortfattet - redegørelse for den rent kvantitative stigning i transportforbruget, antallet af biler samt den forventede stigning i årene fremover.

Når man opgør befolkningens transportforbrug bruger man persontransportarbejdet som et mål, dvs. hvor mange kilometer hver person i befolkningen transporterer sig på et år. Ifølge Finansministeriets budgetredegørelse⁶ fra maj 1996 var persontransportarbejdet i 1994 på ca. 71 mia. km (eks. cykler og gang). Af disse blev de ca. 80% udført med bil, mens den kollektive transport stod for 19%. Det samlede transportarbejde er i perioden 1970 til 1994 steget med næsten 70%, svarende til en stigning fra 42 mia. km i 1970 til de 71 mia. km i 1994⁷.

⁵ Lester Brown m.fl., Verdens Tilstand, 1994

⁶ Finansministeriet, Velfærdssamfundets veje, 1996

⁷ Tallene fremgår af 'Tal om vejtrafik, 1995' fra Vejdirektoratet

De mange kilometer køres i stadigt flere biler af stadigt flere mennesker. Antallet af personbiler i Danmark er steget fra ca. 1.063.000 i 1970 til ca. 1.600.000 i 1994⁸, svarende til en stigning på godt 50%. For hver 1.000 indbyggere i Danmark var der 319 biler i 1994 mod godt 200 i 1970. I følge den seneste Transportvaneundersøgelse (TU-95) fra Trafikministeriet havde op mod 80% af danske familier en eller flere biler til rådighed (62,8% havde 1 bil og 15,6% havde 2 biler) mod kun godt 20% af familierne som ikke har bil til rådighed (mere præcist 21,7%). Antallet af familier med 2 biler til rådighed er steget kraftigt de seneste år og den gennemsnitlige størrelse på bilerne - målt i vægt - er ligeledes steget betydeligt.

Fordelingen af rejser på kilometer så i 1992/93 sådan ud: 48% af de kørte kilometer foregik i fritiden, såkaldte fritidsrejser, 31% gik til bolig-arbejdsrejser, 18% til indkøbsrejser og 4% til forretningsrejser. Stigningen i bolig-arbejdsrejser (regnet fra 1981) var den højeste med 47%, indkøbsrejserne var i samme periode steget med 28% og fritidsrejserne med 24%⁹.

Omregnet svarer de 71 mia. persontransportkilometer i 1994 til ca. 15.000 km rejste kilometer for hver person i Danmark - fra spædbarnet til oldingen. Fremskrivninger - bl.a. opgjort i Trafik 2005, som er Trafikministeriets handlingsplan fra 1993 - viser, at persontransportarbejdet pr. indbygger vil stige til 20.000 km pr. år i 2010. Det svarer til en forventet stigning på 33% på kun 14 år.

Den helt korte konklusion på ovenstående er at udviklingen ser ud til fortsat at ville gå i retning af et stærkt stigende transportarbejde - også i årene fremover.

⁸ Tallene fremgår af 'Vejtransporten i tal og tekst 1995' fra Automobil-Importørernes sammenslutning

⁹ Tallene fremgår af PETRA, 1994, s. 48

1.5 Transportens miljøproblemer



70-80% af luftforureningen i byerne kommer fra biler.

Med til billedet af transport og miljø hører naturligvis også en omtale af de konkrete miljøproblemer persontransporten medfører.

De vigtige miljøproblemer transporten er årsag til er som nævnt CO₂-udslip, luftforurening, støj samt forurening af grund- og overfladevand. Andre væsentlige problemer er sikkerhed, arealanvendelse, utryghed og barriereeffekt.

I regeringens transporthandlingsplan for miljø og udvikling fra 1990 inddeles transportsektorens miljøproblemer i globale, regionale og lokale problemer. De *globale* problemer består i transportens bidrag til drivhuseffekten (opvarmning af atmosfæren) primært i form af CO₂-udslip, som udvikles ved forbrænding af benzin og dieselolie. De *regionale* problemer består i transportens bidrag til den sure nedbør og kvælstofdeponering, som giver anledning til skovdød og øvrige vegetationsskader samt problemer for overflade- og grundvand. De *lokale* problemer, som følge af emissionerne (udslippet), består i høje koncentrationer af sundhedsskadelige stoffer i luften - særligt i byerne - og i forurening af overflade- og grundvand som følge af afstrømningen af forurennet vand fra vejene samt i støjproblemer.

70 - 80% af luftforureningen i byerne kommer fra vejtrafikken som langt overvejende består af biler. Luftforureningen indeholder en række sundhedsskadelige stoffer som kan medvirke til udvikling af en lang række alvorlige sygdomme, bl.a. kræftsygdomme, hjertekarsygdomme og luftvejslidelser - for at nævne de vigtigste. Vejvandet kan indeholde store mængder af tungmetaller og andre miljøbelastende stoffer som har forskellige skadevirkninger på jord og vand (forgiftning og eutrofiering).

Støj fra biler og andre transportmidler berører ca. 700.000 boliger i Danmark, og endelig bør også nævnes at trafikken påfører dyre- og plantelivet problemer af forskellig art.

Som følge af det stigende transportarbejde stiger også mange af transportens miljøbelastninger. Særligt problematisk er CO₂-udslippet/energiforbruget, som udgør op mod 20% af det samlede udslip/forbrug i Danmark - på samme måde som i mange andre lande i den vestlige verden. På denne baggrund er der god grund til at gøre sig nogle overvejelser over, hvordan transportens miljøproblemer kan reduceres mest muligt.

Debatten om løsninger på transportens miljøproblemer er hidtil gået i 2 retninger: Den ene går ud på at gøre bilerne 'grønnere', dvs gøre dem 'renere' og udnytte energien mere effektivt dvs køre længere på literen etc. Den anden går ud på v.h.j.a. forskellige afgifter og/eller restriktioner på bilkørsel at få folk til at køre mindre i bil og mere i kollektive transportmidler. Begge retninger har som udgangspunkt haft at en høj grad af mobilitet er et gode og en nødvendighed i et moderne samfund. *Dette udgangspunkt kan og bør der sættes spørgsmålstegn ved, hvis man skal løse problemerne for alvor.*

1.6 Gennemgang af rapporten

Før selve undersøgelsen lægges frem skal de enkelte kapitler i rapporten kort gennemgås i det følgende.

Kapitel 2 - livsstil og transportadfærd - skal ses som et bidrag til diskussionen af livsstilsbegrebet som det anvendes i dag i forskningen og af markedsanalysefirmaerne. Det er medtaget fordi der i livsstilsbegrebet kan hentes inspiration til en videreudvikling af begreber til forståelsen af adfærd generelt, og det diskuteres i denne forbindelse hvordan og om det kan anvendes i forbindelse med transportadfærd, og hvilke kriterier der skal være opfyldt hvis det skal benyttes på dette område.

Kapitel 3 - metode - er en diskussion af den kvalitative metode som forskningsmetode, og der peges på hvad metoden kan anvendes til, og hvilke fordele den har, bl.a. hvordan den kan gå bag om givne fænomener og give nogle forklaringer på f.eks. bevæggrunde for adfærd og holdninger. Der argumenteres for hvorfor metoden er egnet i transportadfærdsforskningen, og hvad den kan bruges til i forhold til mere traditionelle metoder på området. Der gøres i kapitlet rede for hvordan metoden konkret er anvendt i undersøgelsen og for analyseprocessen.

I kapitlerne 4 - 7 lægges resultaterne af interviewundersøgelsen frem. Kapitlerne viser tilsammen et billede af transportadfærden og holdningerne til transport i den danske befolkning, og de at giver et bud på nogle forklaringer på adfærd og holdninger på området.

Kapitel 4 - typer af trafikanter - er en inddeling af befolkningen i 'ideale' trafikanttyper ud fra de foretagne interview. Det er blevet til 2 hovedtyper bestående af hhv. bilister og cyklister/kollektivbrugere. Disse er hver især opdelt i 3 undertyper, således at der bliver ialt 6

typer af trafikanter. Bilisterne er inddelt i 1. Lidenskabelige bilister, 2. Hverdagsbilister og 3. Fritidsbilister. Cyklisterne/kollektivbrugerne er inddelt i 4. Cyklister/kollektivbrugere af hjertet, 5. Cyklister/kollektivbrugere af behov og 6. Cyklister/kollektivbrugere af nød. De beskrives detaljeret i kapitlet.

Kapitel 5 - benzin i blodet - omhandler fællestræk som går på tværs af trafikanttyperne. Problemstillinger som interviewpersonerne har peget på undervejs bliver analyseret, og interviewene bruges med baggrund i de interviewedes trafikale adfærd og holdninger. Begreber som er knyttet til transporten, så som transportbehov og -vaner samt tid og komfort, vil blive belyst. Endvidere vil det blive diskuteret hvordan bilen kan give identitet, hvordan man kan føle identifikation med bilen og hvordan den kan opfylde nogle behov i hverdagen.

Kapitel 6 - overordnede begreber - sætter fokus på begrebsparrene frihed og begrænsning samt uafhængighed og afhængighed. De to begrebspar er medtaget fordi de er nævnt i samtlige interview som forklaringer på hvorfor et bestemt transportmiddel er valgt. Endvidere bliver begrebet hastighed berørt fordi dette begreb, ligesom de to begrebspar, rummer nogle kerneelementer i forholdet mellem transport og det moderne samfund. Begreberne kaster lys over og giver en forståelse af transportadfærden som den foregår i dagens samfund.

Kapitel 7 - transport og miljø - er en analyse af holdninger til problemstillingen transport og miljø som den er kommet til udtryk i interviewene. Holdningen til afgifter på benzin diskuteres og der peges på muligheder og begrænsninger i forbindelse med en stigning i benzinafgiften. Desuden bliver det gennemgået hvordan der er en betydelig modsætningsfyldthed hos mange af interviewpersonerne imellem deres konkrete adfærd/kørsel og deres holdninger til miljøet. Endelig vil samfundets ansvar sat overfor det ansvar der hviler på den enkelte, for at løse eller mindske transportens miljøproblemer, blive berørt.

I kapitel 8 - 'løsninger' - og kapitel 9 - afslutning - vil nogle løsninger på problemerne blive diskuteret. I kapitel 8 vil nogle skitser til transportsystemer ud fra hver af de 6 trafikanttyper blive lagt frem, og muligheden for én fælles løsning vil blive taget op. I kapitel 9 vil fokus være på nogle forestillinger om et alternativt transportsystem, og mulighederne og begrænsningerne for at realisere det vil blive vurderet.

2 Livsstil og transportadfærd

Projektets analyse af transportadfærd kunne tage udgangspunkt i en livsstilsanalyse. Dette ville naturligt fordre en diskussion og definition af begrebet livsstil som de senere år har været i fokus og været anvendt i en række samfundsvidenskabelige analyser, hvor man har skullet forklare en befolknings eller befolkningsgruppes adfærd generelt eller på et bestemt område. Livsstil ses ofte defineret som de værdier, holdninger og adfærd der findes i bestemte grupper i samfundet¹.

Når diskussionen af livsstil er medtaget i rapporten er det fordi der i livsstilsbegrebet kan hentes inspiration til en videreudvikling af begreber til forståelsen af adfærd og mulighederne for forandringer i denne. Kapitlet kan ses som et bidrag til denne diskussion.

At livsstil som begreb er blevet det der er fokus på i dagens analyser af adfærd, holdninger og værdier, kan forekomme tilfældigt. Det kunne måske ligeså godt have været livsmåde, livsførelse, livsform, levevilkår el.lign. At det netop er blevet livsstil kan hænge sammen med at de fleste moderne mennesker kan identificere sig med en eller anden livsstil. En livsstil kan være grøn, det kan være en livsstil at renovere gamle biler, at sejle i optimistjoller, at gå til konferencer, det at være moderne kan være en livsstil i sig selv etc. Livsstil bruges til at beskrive en række måder at indrette sig på, at agere på i et moderne samfund, og siger noget om de individer eller grupper som beskrives. En livsstil er desuden noget man vælger ud fra forskellige muligheder. Man kan så at sige zappe sig ind på en livsstil, og hvis man bliver træt af den kan man zappe videre til en anden. Alt dette ligger indbygget i moderne menneskers opfattelser af livsstil og er derfor også et oplagt og lethedterligt begreb i markedsanalysernes forsøg på at indfange nye trends, og dermed kortlægge hvilke produkter der kan sælges til hvilke grupper i befolkningen. Og netop dette at mange markedsanalysefirmaer anvender livsstile i deres undersøgelser kan have været en anden medvirkende årsag til at begrebet har vundet den udbredelse det har. Forskningen har været presset til at gå ind i konkurrencen om de hurtige svar som kan forudsige udviklingen - uden at den dog kan garantere at forudsigelserne holder, men det er en anden sag.

2.1 Livsstil i samfundsforskningen

Livsstil som begreb bør imidlertid være andet og mere hvis det skal bruges i den samfundsvidenskabelige forskning, og skal kunne bruges til at begribe hvordan og hvorfor forskellige befolkningsgrupper agerer som de gør, og hvilke forudsætninger der skulle være til stede for at en forandring kunne tænkes at ske. Hertil er der brug for både

¹ I en TØI-rapport af Guro Berge og Turid Nondal, Livsstil som barriere, defineres livsstil som "et sett av handlinger og verdi- og adferdsorienteringer" (Berge & Nondal, 1994, s. 1).

at studere gruppernes forskellige værdier, holdninger og adfærd, men også gruppernes sociale og kulturelle forankring samt deres forskellige sociale og kulturelle placering ikke kun som ligestillede grupper, men også som grupper i et samfundsmæssigt hierarki. Og dermed stilles naturligvis samtidigt spørgsmålet om hvorvidt man kan tale om et frit valg af livsstil. Disse sidste elementer mangler i mange af de livsstilsanalyser der er dukket op de seneste år, og selv om disse analyser kan have en væsentlig forklaringsværdi, i forhold til det specifikke emne de tager op, mangler de en forståelse af de sociale uligheders betydning for bl.a. gruppernes muligheder for at agere².

2.1.1 De gamle klasser og den sociale ulighed

Tidligere tiders klasseanalyser kunne kritiseres og blev ofte kritiseret for at være tendentiøse, have bestemte politiske dagsordner og formål, være ude af trit med virkeligheden etc. Og næppe nogen vil i dag forsøge eller foreslå at vende tilbage til disse analyser i den form de havde tidligere. Men klasseanalysens forståelse af sammenhængen mellem individet, gruppen og samfundet savnes til gengæld i mange livsstilsanalyser. Også forandringspotentialerne og udviklingen kan savnes i disse analyser. Til gengæld har livsstilsanalyserne som nævnt sat fokus på værdier og holdninger og inddraget disse i analysen og har derved opnået en forståelse af de muligheder for ageren, som også må være en del af analysen af individers eller gruppers liv i et moderne samfund³.

Spørgsmålet om hvorvidt man i nutidens samfundsvidenskabelige forskning kan bruge et klassebegreb, tages op af den norske sociolog Jon Ivar Elstad i artiklen, Et klassebegreb for 90-årene⁴. Elstad diskuterer, med udgangspunkt i sociologerne Erik Olin Wright, Pierre Bourdieu og Antony Giddens' forsøg på at videreudvikle klassebegrebet, om og i givet fald til hvad et moderne klassebegreb kan anvendes.

I artiklen tager Elstad udgangspunkt i det han kalder det socio-økonomiske felt som han beskriver som

“et samfunnsmessig felt der økonomien inngår, men også andre forhold knyttet til mobilitet, utdanning, m.v. Dette feltet er differensiert og konfliktfylt. Samfunnsmedlemmerne er *festet til* dette sosio-økonomiske feltet på ulike måter. Ulikheterne i tilknytningen til det sosio-økonomiske felt plasserer individerne i ulike kategorier.”

“De foreligger som ytre, uunngåelige livsvilkår, med betydning for erfaring og erkjennelse. Samfunnsmedlemmerne er derfor *formet av sin posisjon i det sosio-økonomiske felt*. Plasseringen trekker dem

² Et eksempel på dette findes i 'Livsstil som barriere' hvor forfatterne udtrykkeligt afgrænser sig fra at inddrage klassetilhørsforhold i deres livsstilsanalyse af transport og rejsevaner. "Når det gjelder faktorer som påvirker livsstil avviker vi fra Bourdieus analyse og hans vektlegging av klassetilhørighet." (Berge & Nondal, 1994, s. 11)

³ 'Livsstil som barriere' er et eksempel på en sådan livsstilsanalyse, hvor livsstilen bl.a. bruges til at diskutere muligheder for forandringer i transportadfærden.

⁴ Tidsskrift for samfunnsforskning 1/33, 1992.

ubønhørlig inn i bestemte sosiale prosesser, som om ikke determiner så i hvert fall preger deres eksistens og deres tilværelse" (Elstad, 1992, s. 5).

Overfor dette forsøg på at udvikle et moderne klassebegreb står diskussionen i den tyske sociolog Ulrich Bechs bog om risikosamfundet⁵. Bech beskriver opløsningen af de traditionelle klasser, men han fastholder samtidig et klassebegreb som er under forandring i det moderne samfund.

"A new chapter in the history of classes is beginning, but we still need to comprehend its historical dynamics. It can in any case no longer be said without further qualification that this still is a history of the formation of class solidarities."

"New sources for the formation of social bonds and for the development of conflicts arise. They lie first in *ascribed* differences and inequalities of race, ethnicity, nationality, gender, age and so on; second, in new and changing differentiations which arise from reflexivity in the domain of private social relations and private ways of living and identity. Thus, new social lifestyles and group identities inside persistent social inequalities begin to emerge". (Bech, 1992, s. 99).

Bech skriver videre at afslutningen på det traditionelle klassesamfund ikke kommer på én gang. Det er en

"...process of individualization and atomization in post-traditional societies. Paradoxically, these are societies in which people become increasingly less self-sufficient. At the same time, risks, risk perception and risk management in all sectors of society become a new source of conflict and social formation." (ibid., s. 99).

Dette nye element i samfundsmæssige konflikter som risici udgør, er vigtigt at studere i forbindelse med social forandring som ikke kan adskilles fra adfærds-forandring i almindelighed. Sammen med en erkendelse af den fortsatte beståen af social ulighed og et nyt begreb for de forandrede klasser, kunne en forståelse af risici i det moderne (risiko)samfund indgå i en analyse af adfærd.

Desuden kunne 'processerne af individualisering og atomisering' være interessante at medtænke i en adfærdsanalyse på transportområdet. Individualisering og atomisering kan ses som den anden side af opsplitningen af tilværelsen og hverdagen i isolerede enkeltdele uden egentlig sammenhæng. Denne opsplitning udvikles og 'sikres' gennem privatbilismen. Her bliver bilismen et centralt element som både kan forstås i forbindelse med og selv medvirke til en forståelse af udviklingen af dette risikosamfund.

⁵ Ulrich Bech, Risk Society - Towards a New Modernity, 1992. Risikosamfundet er hos Bech, såvel om hos Giddens, et samfund hvor der tales om menneskeskabte risici, eller som Bech skriver "risks of modernization" på basis af "industrial overproduction" (s. 21), i modsætning til tidligere samfund, hvor man talte om 'farer' (eng.: 'danger') fra og i naturen - farer som man kunne afhjælpe eller overvinde v.h.j.a. udvikling af teknologi m.v.

På den anden side kunne man også stille spørgsmålet, om det overhovedet er relevant at inddrage social ulighed m.v. i en analyse af fænomener som tager udgangspunkt i den enkelte(husstand), og som ikke umiddelbart eller direkte kan knyttes til social ulighed. Ikke mange vil anfægte at en undersøgelse af uddannelsesmuligheder for den enkelte vil være tæt forbundet med social status og at denne bør inddrages i en opbygning af viden på dette område. Men hvis emnet f.eks. er transportadfærd og miljø og mulighederne for at ændre på givne adfærdsmønstre, er det så også relevant at inddrage social ulighed? Hvilken betydning kan det have at inddrage en diskussion af social ulighed i analysen og hvilken betydning/hvilke konsekvenser har det ikke at gøre det?

En besvarelse af disse spørgsmål vil ikke blive givet i dette kapitel eller denne rapport, men bør indgå i den standende diskussion om livsstil i forbindelse med humanistisk og samfundsvidenskabelig forskning. Nogle elementer til diskussionen om livsstil i transportadfærdsforskningen vil dog blive givet i det følgende.

2.2 Et livsstilsbegreb til forståelse af transportadfærd

Et livsstilsbegreb må som allerede nævnt være bestemt af den sammenhæng det skal anvendes indenfor. Dvs. hvis det f.eks. skal bruges til at analysere transportadfærd ud fra et miljøperspektiv, må det tage udgangspunkt i transport og miljø. Det må med andre ord være kontekstbestemt⁶.

Hvis man skulle sætte befolkningens transport ind i en livsstilsanalyse kunne man udover at analysere transportvaner, -adfærd og folks holdninger til transport inddrage baggrunden for det transportmønster de har, både historisk og konkret. Udviklingen af boligområder, placering af arbejdspladser, indkøbscentre, børneinstitutioner, servicevirksomheder, offentlige institutioner etc., alt sammen noget som har medvirket til en stigning i befolkningens transport og dermed til transportens miljøbelastning, som vi har set det i de sidste mange år. Denne udvikling blev skitseret nøjere i indledningen til rapporten, og nævnes blot her fordi den bør medtænkes i forbindelse med en udvikling af et transportrettet livsstilsbegreb - hvis et sådant skal udvikles.

Andre elementer som trafikanternes sociale identitet, sociale afgrænsning samt deres sociale orientering er ligeledes vigtige at inddrage i analysen af befolkningens transportadfærd, hvis denne skal kunne kaldes en livsstilsanalyse. Hvilken socialgruppe identificerer man sig med, hvilke afgrænser man sig fra og hvilke(n) orienterer

⁶ Bent Flyvbjerg diskuterer dette i afhandlingen "Rationalitet og magt", bind 1. Jeg er enig med BF i at samfundsvidenskabelig forskning må være kontekstbestemt, men jeg er ikke sikker på at man deraf kan slutte, at der ikke kan udvikles store teorier, som kan være værdifulde til en forståelse af nogle overordnede samfundsmæssige sammenhænge. Eksempler på sådanne forståelser findes bl.a. hos de gamle sociologiske tænkere - Karl Marx (1818-1883) Emile Durkheim (1858-1917), Max Weber (1864-1920), for at nævne nogle af de store.

man sig mod. Dette har betydning for hvor man vælger at bo, og for mange også hvor man vælger at arbejde, og vil igen have indflydelse på hvordan og hvor langt man transporterer sig. En af de interviewede, en kvinde svarede på spørgsmålet om hun og hendes mand tænkte på transportmulighederne, da de købte huset i den mondæne nordlige forstad til København, *"Nej, overhovedet ikke. Slet ikke"*. Hun understregede, at det væsentlige for familien var beliggenheden på netop dén vej i dén kommune, og at det var det der havde været afgørende for deres valg af bolig. Deres sociale identitet knyttede sig til et bestemt område hvor de havde et stærkt ønske om at bo, og gennem hvilket de kunne afgrænse sig socialt fra andre samfundsgrupper. De ønskede og havde valgt at orientere sig socialt ved at deltage i bestemte aktiviteter i området - f.eks. spillede de golf og havde 2 biler, hvoraf den ene var en Mercedes. Disse problemstillinger omkring social afgrænsning vil blive behandlet i analysen af de indsamlede interview, men nævnes her fordi de også er af betydning i forbindelse med diskussionen om livsstil.

En forståelse af hele dette komplekse mønster vil have betydning for en vurdering af hvilke ressourcer grupperne har og dermed **både** for den indflydelse de har generelt i samfundet og på deres egne muligheder for at vælge/ændre adfærd. På denne måde får man placeret grupperne i et hierarki, som vil være en afspejling af den sociale ulighed i samfundet. Dette i modsætning til markedsanalyserne, hvor grupperne fremstilles som tilsyneladende ligestillede, selvom identificeringen med også markedsanalysefirmaernes grupper vil afspejle et socialt hierarki - man ved der er forskel, men forskellen beskrives ikke som hierarkisk.

I et livsstilsprojekts forståelsesramme må både de forhold der er strukturelt bundne, og de det er muligt for den enkelte at vælge indgå med vægt, samtidig med at der må være en forståelse for at aktionsradiussen/valgmuligheden for den enkelte vil være under indflydelse af hvor i det sociale hierarki man befinder sig. Hvis man vil arbejde med transport og livsstil og sætte transportadfærden ind i en livsstilsanalyse, må man således bl.a. medtage de her nævnte elementer i sit projekt. Samtidig må man i hvert fald som en forståelsesramme medtage de givne samfundsmæssige forhold som den enkelte ikke har indflydelse på og ikke kan ændre, hvis man vil pege på mulige forandringer/forbedringer på et område. Dvs. at transportadfærden et stykke ad vejen under givne betingelser kan ændres af den enkelte eller af bestemte typer af trafikanter, men at en omfattende ændring af miljøbelastningen kræver nogle samfundsmæssige forandringer som står udenfor gruppens eller den enkeltes muligheder at gennemføre. I en traditionel sociologisk sammenhæng er det struktur/aktørdiskussionen der her er tale om.

Et livsstilsbegreb til forståelse af transportadfærd skal, samtidig med at det skal vise de muligheder mennesker har for at ændre/øve indflydelse på de givne, også sommetider kunne opstille eller forestille sig nogle ikke givne rammer omkring tilværelsen. Det vil f.eks. sige, at det skal kunne bidrage til en beskrivelse af eller stille nogle forslag til indretninger af et transportsystem og -mønster, som (endnu) ikke eksisterer. Og det skal ske ud fra en forståelse og analyse af eksisterende forhold, hvilket som noget væsentligt indebærer analyser af

empirisk materiale sammen med en opstilling af nogle mål for transportens miljøbelastning.

2.3 Afslutning på diskussionen om livsstil

Der er i kapitlet peget på vigtigheden af at livsstilsanalyser giver et bidrag til en forståelse både af kompleksiteten i menneskers livsvilkår, og af de sammenhænge de indgår i med det omgivende samfund. For at kunne leve op til disse krav er det vurderingen at livsstilsbegrebet/erne bør underkastes en kritisk gennemgang, og omfatte andet og mere end de gør i dag. En sådan grundig gennemgang og en egentlig udvikling af et nyt livsstilsbegreb vil det ikke være muligt at foretage indenfor rammerne af Altrans.

Konklusionen på denne diskussion bliver således at Altrans' adfærdsanalyse ikke vil blive udformet som en livsstilsanalyse, men i stedet tage udgangspunkt i de interviewedes konkrete transportadfærd og deres holdninger til transport, som det også vil blive beskrevet i næste kapitel om metode, og inddele dem i forskellige typer af trafikanter med dette som udgangspunkt. Beskrivelsen af typerne kan læses i kapitel 4.

3 Metode

Forskning i transportadfærd har i Danmark indtil for få år siden været præget af økonomiske beregninger og statistiske analyser. Resultaterne af forskningen har givet et kvantitativt billede af hvordan transportadfærden ser ud i Danmark. Den har opgjort persontransportarbejdet, undersøgt hvor mange der benytter hvilke transportmidler, herunder antallet af biler, hvordan transporten fordeler sig på køn, alder, indkomst etc. Dette kvantitative billede har år for år kunnet vise hvordan stigningen i antallet af biler og kørte kilometer er vokset og vokset.

Men baggrunden for de mange kørte kilometer, hvad det er i folks liv, i familiernes og den enkeltes dagligdag, der har gjort og gør at de transporterer sig så meget og så langt, har der ikke været sat noget videre fokus på. Det er dette 'hul' i forskningen denne undersøgelse skal bidrage til at fylde ud v.h.j.a. en kvalitativ interviewmetode. Det er folks egne forklaringer på og opfattelser af adfærd og holdninger der vil være i centrum. Fordi kvalitative analyser er nye indenfor den del af transportforskningen som drejer sig om adfærd, vil det være på sin plads kort at redegøre for den kvalitative forskningsmetode og dens anvendelighed i denne forbindelse.

3.1 Kvalitativ metode

I bogen 'Med samtalen som udgangspunkt' beskriver Jette Fog¹, som siden sidste halvdel af 70'erne har arbejdet med kvalitativ metode/interview, de kvalitative interview som forskningsmetode og redegør for forskellene på de krav man kan stille til hhv. kvantitative og kvalitative metoder:

"Den kvalitative undersøgelse ligner den kvantitative i sine krav til systematik, argumentation, efterprøvelighed og troværdighed, mens den adskiller sig i måderne, som disse ting føres ud i livet på."

"Forskeren er metodisk *bundet* til at se sig selv som forskningsbetragtelse, og dvs. til at undersøge sig selv som interviewer. Hun er *bundet* af sit empiriske materiale og kan ikke bevæge sig ud over det. Hun er *bundet* af en bestemt systematik, et bestemt teorifundament og et bestemt forhold til virkeligheden, og endelig er hun *bundet* til at argumentere for relevansen af alle disse ting. Empirisk, metodisk og teoretisk er der bestemte bånd på forskningsproduktet. Den kvalitative interviewundersøgelse er en bestemt tilgang til at søge viden og ny erkendelse, og det er denne tilgang, som bestemmer også kvalitetskontrollens art." (Fog, 1994, s. 136)

¹ Jette Fog, Med samtalen som udgangspunkt, 1994. Fog behandler i bogen en lang række problemstillinger i forbindelse med kvalitativ metode, bl.a. stiller hun skarpt på selve interviewet/samtalen og de muligheder, begrænsninger og faldgruber der er i denne/disse. I kapitlet her vil kun nogle få udvalgte problemstillinger blive taget op.

På samme måde som man i en kvantitativ undersøgelse må leve op til nogle krav i analysen, må man således også i en kvalitativ undersøgelse sikre sig at forskningen ud fra denne metode opfylder nogle tilsvarende krav. Forskellen på kravene til de to undersøgelsesmetoder er ikke at de er strengere til den ene metode i forhold til den anden, eller at den ene metode tillader en større eller mindre vilkårlighed i fortolkningen af materialet, eller lignende. Begge 'sæt' af krav skal sikre saglighed og videnskabelighed i undersøgelserne, men er forskellige fordi metoderne er forskellige.

Der har i årenes løb været rejst forskellige former for kritik af den kvalitative forskningsmetode. En ofte fremsat kritik har været at den kvalitative forskning ikke er repræsentativ. Imidlertid overser denne kritik at repræsentativitet kan være baseret på andet end statistik. Fog tager problemet op og forklarer den kvalitative forskningsrepræsentativitetsbegreb således:

"Det ovenstående betyder ikke, at der ikke kan tales om repræsentativitet i en kvalitativ undersøgelse, ej heller at valget af (de relativt få) interviewpersoner er eller må være et tilfældigt valg. Givet at jeg har udvalgt mine interviewpersoner med omtanke og med gode begrundelser er der tale om en form for kvalitativ, ikke-statistisk repræsentativitet. Valget af de interviewpersoner, som man ønsker at tale med, beror på en kvalitativ vurdering af teoretisk og praktisk art. Jeg vælger "typiske repræsentanter" for en given sammenhæng, og det er sammenhængen og den forskningsinteresse jeg har i den, som bestemmer, hvad der er typisk." (Fog, 1994, s. 15)

Dette indebærer at de i alt 30 interviewpersoner der indgår i nærværende undersøgelse tilsammen er repræsentanter for og kan karakterisere transportadfærd og holdninger til transport som er almindelig udbredt i Danmark. De er udvalgt efter fastsatte kriterier, men er dog tilfældige forstået på den måde at det ligeså godt kunne have været 30 andre personer der var udvalgt efter de samme kriterier. De 30 er således med Fogs ord "typiske repræsentanter" for trafikanter i Danmark og vil i interviewene tilsammen give udtryk for meninger og forestillinger som gælder bredt blandt disse. I forbindelse med en strukturering af interviewene kan de interviewede desuden siges at være repræsentanter for forskellige grupperinger af trafikanter.

Og netop denne anderledes repræsentativitet, i forhold til repræsentativiteten i statistisk forstand, er en af styrkerne i en kvalitativ interviewundersøgelse, fordi den på én gang går dybt i og siger noget alment om en given problemstilling. Hvor mange interview der konkret vil være nødvendige for at sikre repræsentativiteten i den enkelte undersøgelse, vil afhænge af emnet som ønskes belyst og vil, ligesom i forbindelse med kvantitative interviewundersøgelser, desuden være baseret på erfaringer.

En anden styrke ved kvalitative analyser er at de kan danne udgangspunkt for udvikling af teori og metode som kan kaste nyt lys over et givent emne. Hvis der som i dette tilfælde, er tale om at undersøge transportadfærd, kan den kvalitative analyse skabe basis for

udvikling af begreber og metoder til en yderligere forståelse af transportadfærden i det moderne samfund.

Formålet med en kvalitativ interviewmetode er at få nogle forklaringer der går bag om den umiddelbare fremtræden eller adfærd.

“Hvis jeg er interesseret i, hvorledes individer forholder sig til deres omverden, og hvad den betyder for dem, så er det få og intensive interview, som *bedst* vil kunne give mig det, som jeg ønsker.” (Fog, 1994, s. 111)

Fog skriver videre hvordan det kvalitative forskningsinterview er

“...specielt godt egnet til at kortlægge den dynamiske sammenhæng i et menneske eller et mindre system. Hvis min interesse er at få svar på, *hvordan* dette system fungerer, og *hvordan* individerne i det forholder sig til systemet, hinanden eller sig selv, så vil interview, som afdækker, hvordan de enkelte aktører føler, tænker og handler, være relevante. Men vil jeg undersøge, *hvor mange* af en større mængde der forholder sig på den ene eller på den anden måde, så er en begrænset mængde kvalitative interview ikke i stand til at levere svar på det.” (Ibid., s. 111).

Hun peger her også på en af de væsentlige begrænsninger i den kvalitative forskningsmetode; f.eks. ville en kvalitativ interviewundersøgelse ikke kunne sige noget om hvor mange personer der kørte i bil til arbejde eller gik ind for bygningen af en Øresundsbro. Den slags spørgsmål kan kun kvantitative undersøgelser svare på. Den kvalitative metode kan bruges til at forklare **hvorfor** folk kører i bil til arbejde eller går ind for Øresundsbroen.

En tredje styrke eller mulighed i den kvalitative interviewmetode er at den kan gå ud over det ‘givne’ og derved medvirke til at se nogle nye og anderledes perspektiver på en given problemstilling. I en kvantitativ interviewundersøgelse kan man ikke spørge ud over det der i forvejen er fastlagt i spørgeskemaet, og udelukker dermed muligheden for at indfange andre dele af virkeligheden end hvad forskeren har haft fantasi til at spørge om på forhånd. I det kvalitative interview åbnes muligheden for helt nye perspektiver, fordi forskeren kan forfølge enhver problemstilling der måtte dukke op undervejs i interviewene. Denne mulighed er interessant i transportforskningen, fordi den kan komme bag om de umiddelbare forklaringer og dermed - måske - pege på nogle løsninger af problemerne på området.

3.2 De kvalitative interview

Hensigten med de kvalitative interview i Altrans er således at få dybde i undersøgelsen. Kort og noget forenklet sagt skal de kvalitative interview give forklaringerne på hvorfor og ud fra hvilken baggrund de interviewede gør og mener det de gør. Målet med de kvalitative interview er at begribe befolkningens transportadfærd i al dens kompleksitet og mangfoldighed. Det er naturligvis et stort mål at sætte sig og det kan ikke garanteres at projektet i alle detaljer kan leve op til dem. Men det kan være en ideel målsætning, som bør stilles forud for en under-

søgelse af denne art. En forudsætning for med en kvalitativ metode at begribe virkeligheden eller dele af den, i dette tilfælde folks transportadfærd, er at man som forsker kommer med en åbenhed og uden (alt for mange) forudfattede meninger og fordomme. Naturligvis har man forud for en hvilken som helst undersøgelse en viden om det område man skal belyse og en baggrund - teoretisk såvel som praktisk - for at gøre det². Men hvis man skal gå nye veje og kaste nyt lys over en given problemstilling må man uden for mange i forvejen fastlagte hypoteser og teorier se på den del af virkeligheden som ens projekt sætter fokus på.

Nobelpristageren og biologen Barbara McClintock³ arbejdede med plantegenetik i 1920'erne og benyttede sig af en forskningsmetode, hvor hun levede sig helt ind i sit forskningsobjekt(er) og samtidig gik i en dialog med det(dem). Hun undersøgte generne i majsplanter og opdagede at hver majskerne var forskellig fra hinanden, og at hvert gen var forskelligt fra de andre gener:

"Jeg opdagede at jo mere jeg arbejdede med dem, jo større blev de, og da jeg virkelig arbejdede med dem, var jeg ikke udenfor. Jeg var dernede. Jeg var en del af systemet. Jeg var helt dernede med dem og alting blev stort. Jeg var endda i stand til at se kromosomernes indre del. Faktisk var alt der. Det forbavsede mig, fordi jeg faktisk følte det som om jeg var helt dernede og disse var mine venner ... Når man ser på disse ting, bliver de en del af dig. Og du glemmer dig selv" (Grønbæk Hansen, 1987, s. 111).

Naturligvis kan man ikke direkte overføre en naturvidenskabelig metode fra århundredes begyndelse til en nutidig samfundsvidenskabelig undersøgelse af transportadfærd. Men den indlevelse i forskningsobjektet som McClintock beskriver, kan udmærket være en inspiration til et samfundsvidenskabeligt forskningsprojekt i dagens samfund. Det at leve sig ind i andres tænkemåde og næsten blive en del af dem kræver blot at man er i stand til at glemme sig selv og lytte til andre i åbenhed.

Fog beskriver det samme fænomen i et afsnit om empati - indføling:

"jeg ved - evt. i et lynhurtigt glimt - hvordan det er at *være* den anden person. Jeg lader mig kaste ind i hans univers og ser det og lader det gøre indtryk på mig, *som om* det var mit perspektiv og mit univers. Jeg *genkender* det som mit eget. Jeg identificerer mig med ham og hans verden. Men jeg trækker mig *også* tilbage og ser på og *vurderer* hans perspektiv og hans verden. Jeg ser den anden *som* en anden" (Fog, 1994, s. 37).

Denne indføling i interviewpersonernes verden har været udgangspunktet for interviewene i undersøgelsen, og har bevirket at interviewers overvejelser om de emner der har været berørt undervejs, er blevet nedtonet til et meget lavt blus. Det var ikke opgaven at fortælle interviewpersonerne, hvad de skulle mene om dette og hint, overbevi-

² For en nærmere diskussion af denne problemstilling se f.eks. Jeppe Læssøe, Den engagerede forsker og videnskabeligheden, 1992.

³ Barbara McClintock's arbejder omtales i Vibeke Grønbæk Hansens bog, EDB - erkendelse - bevidsthed, 1987, og citatet er hentet herfra.

se dem om bilismens miljøbelastning eller lignende, men at lytte til og forstå hvad de mente. For at få uddybet deres tanker har det samtidig været vigtigt at indgå i en dialog med dem om de emner der blev taget op undervejs, i et forsøg på at opfange bagvedliggende opfattelser og begrundelser for f.eks. en given adfærd. Desuden har der i løbet af interviewene været talt om meget andet end lige transport.

Efter - og ind i mellem under - interviewet 'vender forskeren tilbage til sig selv', og i analysefasen må hun bruge sin forskningsmæssige erfaring til at få struktureret materialet og sin faglige og teoretiske viden til at systematisere det. En sådan forskningsproces kræver *både* intuitiv og systematisk og rationel forståelse og tænkning.

"Empatien har... et væsentligt aspekt af objektiv eller virkelighedsnær erkendelse i sig, og den empatiske forståelse rummer elementer af både intuitive, perceptuelle og kognitive processer. I empatien kan jeg, som i intuitionen, få en pludselig og omfattende indsigt i den anden person."(Ibid., s. 37).

Med denne kvalitative interviewmetode opnår man en tæt kontakt med sine interviewpersoner og får en stor og broget mængde informationer om sit emne. Det er dog vigtigt at være opmærksom på, at der stadig er tale om et interview med en forsker som interviewer og en interviewperson. Dette at forskeren som professionel skal have sit interview og sine informationer i hus, og at den interviewede velvilligt stiller sig og sin tid til rådighed gør at parterne i udgangspunktet står i en ulige position overfor hinanden. Så selvom intervieweren har en god indlevelsesevne, får hun ikke hele 'sandheden' om sin interviewpersons holdninger, erfaringer, opfattelser m.v. af det givne emne⁴.

Det er vigtigt at være opmærksom på at det man opnår med en kvalitativ metode af denne art altid vil være et øjebliksbillede af en adfærd, nogle holdninger m.v. Det er ikke nogen dynamisk metode i den forstand at den kan sige noget om faktiske forandringer over tid. Hvis der spørges om det kan man belyse oplevede forandringer indtil spørgetidspunktet, eller forventninger eller håb for en fremtidig udvikling, men det bliver stadig kun et billede af hvad der er oplevet eller forventes her og nu. Én mulighed for at komme ud over problemet kunne være efter en periode at vende tilbage til de samme interviewpersoner og undersøge deres adfærd og holdninger på dette tidspunkt.

3.3 Forberedelse af interviewene

Den valgte interviewform i Altrans faldt på delvist strukturerede interview, og til formålet blev udformet en spørgeramme⁵ med åbne svarmuligheder. Formen (og rammen) skulle sikre at bestemte emner blev berørt, men skulle ikke være mere detaljeret eller styrende end at den samtidig åbnede mulighed for at komme ind på andre temaer end

⁴ Andre problemer som kan være forbundet med en kvalitativ forskningsmetode kan læses i Jeppe Læssøe, Den engagerede forsker og videnskabeligheden, 1992

⁵ Spørgerammen består af 6 hovedspørgsmål, som har overskrifterne: Baggrund, Transport, Bil/kollektiv transport, Hvad nu hvis..., Transportsystemet i fremtiden og Grønne vaner. Den findes som bilag 1 i rapporten.

de planlagte under selve interviewet. Nøgleordene for udarbejdelse af spørgerammen var: 1) Hvad gør de interviewede rent faktisk, dvs. hvordan ser deres transportadfærd ud, 2) hvilke tanker gør de sig om den, dvs. hvad er deres forestillinger om og holdninger til transport og 3) ser de en - og i givet fald hvilken - sammenhæng mellem transport og miljø, dvs. hvordan opfatter og ser de på transportens miljøbelastning.

Følgende kriterier blev lagt til grund for udvælgelsen af interviewpersoner:

1. Geografi: De skulle fordele sig på forskellige bystørrelser i Jylland, på Øerne og i København med forstæder.
2. Køn og alder: Der skulle være både mænd og kvinder og en jævn aldersfordeling - mellem 16 og 70 år.
3. Børn: Der skulle være personer med og uden hjemmeboende børn - børn i førskolealderen, skolebørn og unge hjemmeboende.
4. Social status: Der skulle være en jævn fordeling på uddannelse, stilling og indkomst.
5. Transportmiddel: Der skulle være interviewpersoner med og uden bil i husstanden.
6. Transport: Der skulle være interviewpersoner med forskellig afstand og transportmuligheder til arbejde.

Interviewpersonerne blev fundet gennem opslag i telefonbøger fra forskellige dele af landet og i første omgang kontaktet telefonisk. De blev her præsenteret for nogle få spørgsmål ud fra ovennævnte kriterier, og hvis de levede op til kravene og var villige til at lade sig interviewe blev en aftale om tid og sted truffet. Inden selve interviewet fik de et brev med en bekræftelse på aftalen samt en kort introduktionskrivelse til projektet.

For at få de 20 interview i stand og få opfyldt kriterierne tilfredsstillende blev godt 100 personer kontaktet telefonisk og ca. det dobbelte antal opringninger foretaget for at opnå denne kontakt.

Udover de 20 gennemførte interview blev 3 aftaler ikke til noget. De 2 fordi de pågældende ikke var hjemme på det aftalte tidspunkt, og den tredje fordi den person der skulle interviewes viste sig at være beruset i middelsvær grad på tidspunktet for interviewet, som derfor blev aflyst.

3.4 De valgte interviewpersoner

De 20 interview omfattede i alt 30 personer. 18 af de interviewede var kvinder og 12 mænd og aldersfordelingen var fra 17 til 67 år.

Der blev taget 11 enkeltinterview, 8 dobbeltinterview og 1 interview med tre personer. Geografisk fordelte de 20 interview sig med 3 i en større og 2 i en mindre by i Jylland (i alt 9 personer), 2 på Fyn (i alt 3 personer), 3 på Sjælland udenfor Københavnsområdet (i alt 3 perso-

ner), 3 i Københavns nordlige forstæder (i alt 4 personer), 4 i Københavns vestlige og sydlige forstæder (i alt 6 personer) og 3 i Københavns kommune - Kbh. K, Ø og S - (i alt 5 personer).

Interviewpersonernes uddannelser omfattede ufaglærte, faglærte, handels- og kontoruddannelser, mellemlange- og længerevarende uddannelser. Der var 3 selvstændige, 10 privatansatte, 11 offentligt ansatte, 2 førtidspensionister, 3 studerende og 1 gymnasieelev. De ansatte indenfor det private var kranfører, ekspedient, forretningsfører, finansieringsrådgiver, elektronikmekaniker, læge, direktør m.fl., de offentligt ansatte var kontorassistent, pædagog, fuldmægtig, lærer, socialrådgiver, hospitalslæge, sygeplejerske, teknikere m.fl.

Af de interviewede havde de 11 af husstandene i alt 22 hjemmeboende børn i alderen 0 - 19 år - jævnt fordelt på førskole-, skolebørn og unge. De 6 husstande havde ingen børn og de sidste 3 havde voksne børn der var flyttet hjemmefra.

6 af de 20 interviewede husstande havde ikke bil. 9 af husstandene havde 1 bil og de sidste 5 havde 2 biler. De interviewede havde fra 0 - 60 km til arbejde (0 - 120 km frem og tilbage); jævnt fordelt med helt korte afstande - under 3 km, korte afstande - mellem 3 og 8 km, længere afstande - fra 8 til 20 km og lange afstande - over 20 km.

På baggrund af ovenstående gennemgang må de opstillede kriterier for udvælgelse af interviewpersoner siges at være opfyldt.

3.5 Indsamling af det empiriske materiale/interviewene

Der blev taget 2 prøveinterview i december 1994. Disse dannede udgangspunkt for arbejdet med spørgerammen som blev benyttet ved de øvrige interview i undersøgelsen. De 2 prøveinterview er indgået i undersøgelsen på lige fod med de øvrige interview som blev indsamlet i perioden fra august til november 1995.

Den udformede spørgeramme blev under selve interviewene fulgt mere eller mindre stramt, afhængigt af om noget særligt (interessant) dukkede op undervejs. Hvert interview havde en varighed på mellem 1½ og 2 timer og foregik som nævnt med et eller flere medlemmer af husstanden.

De interviewede blev i starten af samtalen forsikret om at interviewene ville blive behandlet med fortrolighed, og at de ting de fortalte, og som blev citeret direkte i analysen, ikke ville kunne føres tilbage til de interviewede. Det er muligt de kan genkende sig selv i citaterne, men andre har ikke mulighed for det.

Alle interview blev optaget på bånd og der blev kun taget få notater undervejs. Det er vurderingen at alle interview foregik under afslappede former og at de interviewede viste stor åbenhed og engagement overfor de berørte problemstillinger. Som nævnt ovenfor i afsnittet om de kvalitative interview, blev der talt om meget andet end transport i løbet af interviewene, men samtidig blev ingen samtale afsluttet uden at de relevante temaer var blevet berørt. Spørgerammen blev efter

hvert interview gennemgået og suppleret med nye bemærkninger eller spørgsmål, som blev tilføjet i hånden. På denne måde blev udgangspunktet for interviewene langsomt ændret fra det ene interview til det næste. Samtidig med at hvert interview var unikt både i sin form og sit indhold. På denne måde øgedes materialet både kvalitativt og kvantitativt for hvert nyt interview.

3.6 Analyseprocessen

Efter interviewene blev de indtalte bånd udskrevet i sin fulde ordlyd (bortset fra eventuelle historier om en forældres nylige død, børnebørns uddannelse, sygdom og andre beretninger af betydning for de interviewede og for fortroligheden i interviewet, men ikke for emnet for undersøgelsen). Interviewene fylder udskrevet mellem 10 og 27 sider - i alt ca. 350 sider.

Dette materiale er sammen med erindringen om de foretagne interview, om modtagelsen, stemningen under interviewet, kontakten med interviewpersonen/erne, fornemmelsen af oprigtigheden i de berørte emner etc., udgangspunktet for analysen, som den kommer til at se ud i de følgende kapitler i nærværende rapport.

Med 20 interview har det været muligt at fastholde en skelnen mellem interviewene og en erindring om det enkelte interview. Men 20 er klart grænsen for hvor mange interview man som forsker kan rumme på én gang i en kvalitativ undersøgelse. Færre interview kunne også have gjort det. Færre kunne også have opfyldt de opstillede kriterier for udvælgelse af interviewpersoner og kunne i det hele taget have tilgodeset kravene for en undersøgelse af denne art. Herunder kunne den kvalitative repræsentativitet have været fuldt tilfredsstillende med færre interview end de 20.

Selve analyseprocessen er ikke en lineær proces der starter ved ét punkt går ud ad en lige linie og ender ved et bestemt slutpunkt. Det er en til tider kaotisk proces som har som mål at strukturere materialet, således at det kan give en eller flere forklaringer på det der var emnet for undersøgelsen. Den korte beskrivelse som følger nedenfor er noget mere stringent end forløbet af analysen faktisk har været.

Analyseprocessen begyndte med udskrivningen af interviewene som fra da af gik over til at blive et interviewmateriale. Samtidig med denne - langvarige - udskrivning begyndte en strukturering af materialet så småt i forskerens hoved. De 6 trafikanttyper, se kapitel 4 Trafikanttyper, tog langsomt form på baggrund af denne strukturering og selve interviewmaterialet. Samtidig med struktureringen nuanceredes interviewene over tid efter selve interviewtidspunktet. Som interviewer/forsker genkalder man sig bestemte holdninger og synspunkter de interviewede gav udtryk for under samtalen, man kommer i tanke om alvorlige eller ironiske ansigtsudtryk etc. som kan være af betydning for fortolkningen af materialet. Man kan på en måde sige at interviewene lever sit eget liv inde i intervieweren og analysen tager langsomt form i løbet af dette 'liv'.

Struktureringen af materialet ændrede sig undervejs, men faldt til sidst på plads med dannelsen af de 6 trafikanttyper. Materialet dækkede typerne og vice versa.

Analysen af interviewene kan inddeles i to hoveddele. Den første er beskrivelsen af de 6 trafikanttyper, den anden er en diskussion af hvad de 6 typer tilsammen kan bidrage med til en dybere forståelse af transportadfærden, og den sammenhæng den indgår i. Ud af processen med udvikling af typerne, og på baggrund af eksisterende viden og erfaring, udsprang således perspektiver, vurderinger og begreber som de er kommet til at se ud i kapitlerne 5 - 8. Men først til beskrivelsen af de 6 trafikanttyper i næste kapitel.

4 Typer af trafikanter

Som nævnt tidligere vil undersøgelsen ikke resultere i en livsstilsanalyse af transportadfærden i befolkningen i Danmark. I stedet inddeles de interviewede i typer af trafikanter ud fra deres transportadfærd og deres holdninger til og opfattelser af transport. Typerne er blevet til ud fra en analyse af de kvalitative interview og vil blive kvantificeret i spørgeskemaundersøgelsen. Det er således udelukkende de 20 kvalitative interview med ialt 30 personer der ligger til grund for udviklingen af trafikanttyperne.

Typerne er idealtyper i Webersk forstand¹. Dvs. de er ikke et udtryk for en fordeling af den enkelte interviewede i en bestemt type, men alene for hvordan de ideelle eller 'rene' typer kunne se ud på baggrund af det samlede materiale som interviewene udgør. Hver af de interviewede kan således i princippet bidrage til beskrivelsen af flere typer, men vil i denne undersøgelse kun gøre det i enkelte tilfælde. Styrken ved idealtyperne er at man får afgrænset typerne i forhold til hinanden og får et billede af forskellighederne i adfærd, holdninger m.v. overfor transport, som den findes i befolkningen. Inddelingen tjener således til at strukturere materialet og gøre forskellene tydelige. Opdelingen i typer sker både ud fra de interviewedes adfærd og deres holdninger.

Som introduktion til hver af typerne vil der være en boks med en kort beskrivelse af en eller flere interviewpersoner. Det kan naturligvis forekomme paradoksalt først at sige at typerne er idealtyper og dernæst sætte konkrete personer til at være repræsentanter for de forskellige typer. Men disse eksempler på typerne er blot de, blandt de interviewede, der kommer tættest på de 'rene' typer, og forskellen er derfor til at overse. Mange andre af de interviewede kunne ikke repræsentere en enkelt type, fordi de er mere sammensatte og dermed kunne bidrage til beskrivelsen af flere typer. Sidstnævnte vil derfor heller ikke blive benyttet i boksene.

I selve beskrivelsen af typerne vil der være en række citater fra interviewene til at illustrere teksten. Udover de interviewpersoner der optræder i boksene vil de interviewede der indgår i typerne ganske kort blive præsenteret i selve teksten med navn, stilling og transportmiddel. Endelig kan indgå citater fra de øvrige interview, hvor dette er fundet passende.

Både sted- og personnavne, stillinger, uddannelser og arbejdssteder er ændret for at sikre de interviewedes anonymitet. Dog ikke mere end at de stadig kan bruges til at karakterisere de interviewede. F.eks. kan Randers være blevet til Skanderborg, Bagsværd til Lyngby, Albertslund til Tåstrup, Århus til Ålborg, Bogense til Kerteminde osv. Stilling og uddannelser: En socialrådgiver kan være ændret til en sygeplejerske, en tømrer til en elektriker, en kassedame til en

¹ En beskrivelse af Max Webers idealtyper kan bl.a. ses i en artikel af Finn Collin: 'Værdi og idealtipe hos Max Weber', Dansk Sociologi 4/7, 1996:60 f

rengøringsassistent, en ingeniør til en arkitekt, en kranfører til en murerarbejdsmand, overlæge til en kontorchef osv. I enkelte tilfælde hvor det er uden betydning er stednavnene uændrede. F.eks. ændres bynavnet ikke hvis en interviewperson bor i København, og i nogle få andre lignende tilfælde er de oprindelige stednavne bibeholdt. Interviewpersonernes køn, alder, civilstand og børn er der ikke ændret ved.

Udgangspunktet for ALTRANS er som nævnt de miljøproblemer, som transporten giver anledning til, og det er derfor naturligt i analysen og i udviklingen af typerne at rette fokus mod miljøet. Hvordan påvirker trafikken miljøbelastning interviewpersonernes faktiske transportadfærd, og hvordan viser det sig i deres holdninger til transport. Og som det måske vigtigste: hvordan kommer eventuelle modsætninger mellem adfærd og holdninger eller teori og praksis til udtryk i interviewene. Modsætningerne er interessante fordi der i dem ligger kimen til en forandring af adfærden. Interviewene viser at modsætningen har mange udtryk og kan svinge fra at være - stort set - ikke eksisterende til at være markante og klart erkendte.

Beskrivelserne af bilisttyperne er mere omfattende og grundige end beskrivelserne af de kollektive trafikanter/cyklisterne. Det er der to grunde til, for det første har 21 ud af de ialt 30 interviewpersoner (14 ud af 20 husstande) adgang til bil, dvs. de har bil i husstanden, og for det andet er det først og fremmest bilkørslen som er årsag til den miljøbelastning som persontransporten giver anledning til. Det forekommer derfor rimeligt at bruge mere energi på gennemgangen og analysen af bilisterne.

Typerne er kommet til at bestå af 2 hovedtyper: Bilister og cyklister/kollektivbrugere. Hver af disse typer er opdelt i 3 undertyper, således at der bliver ialt 6 typer af trafikanter. Bilisterne er inddelt i 1. Lidenskabelige bilister, 2. Hverdagsbilister og 3. Fritidsbilister. Cyklisterne/kollektivbrugere er inddelt i 4. Cyklister/kollektivbrugere af hjertet, 5. Cyklister/kollektivbrugere af behov og 6. Cyklister/kollektivbrugere af nød.

Inden selve beskrivelsen af de 6 trafikanttyper skal der gøres opmærksom på at udtrykkene 'mange', 'flere' og andre lignende 'kvanitative' udtryk i beskrivelsen af typerne, ikke skal betragtes som et - dårligt - forsøg på en statistisk opgørelse af antallet af personer/udtalelser eller lignende i interviewene. De indgår blot som en naturlig del af en sproglig beskrivelse og udtrykker alene at der er tale om netop 'mange' eller 'flere' blandt de interviewede personer.

4.1 Lidenskabelige bilister

Eksempler på lidenskabelige bilister

Claus Leegård er 35 år, udlært grafiker og ansat som forretningsfører på et trykkeri. Han er fraskilt og bor alene, har ingen børn. Han bor i Århus og har 10 km til arbejde, hvortil han altid kører i bil. Han har ca. 500 m. til indkøb og handler ind i bil på vej hjem fra arbejde. Hvis han skal på indkøb hjemmefra går han. I fritiden løber og cykler han. Hvis han ellers skal noget i fritiden, f.eks. på besøg hos familie eller venner kører han i bil. Han har 'altid' haft bil og kan ikke forestille sig tilværelsen uden bil. Han bruger aldrig de kollektive transportmidler.

Henriette Niebuhr er 46 år, uddannet økonom og ansat i en stor offentlig virksomhed i København. Familien har 2 biler. Hun er gift og har tre børn på henholdsvis 17, 15 og 6 år. Hendes mand er 50 år og også økonom og direktør i en foderstofkoncern, som har en afdeling i Århus. Han er også direktør for afdelingen i Jylland. Henriette kører i bil til arbejde. Det tager 20-25 min., men veksler meget med tidspunktet, i myldretiden om morgenen tager det 35 min.. Hun har en Citroën, der er 11 år gammel. Desuden har de en Saab der er firmabil, og som hendes mand kører i. I Jylland har han en bil til brug mellem lufthavnen og firmaet i Århus. Henriette har 'altid' haft bil og kan ikke forestille sig ikke at have det.



En lidenskabelig bilist holder af sin bil og elsker at køre i den. Han - det er som oftest en mand, men kan også godt være en kvinde - eller hun tager aldrig og kunne ikke drømme om sætte sine ben i de kollektive transportmidler, og hvis vedkommende cykler sker det som oftest for at motionere, ikke for at transportere sig. Al transport foregår i bil (eller måske med fly) og at skulle undvære bilen ville være "som at få savet benene af". Han eller hun er i det hele taget en inkarneret bilist som har kørt bil altid og har tænkt sig at blive ved med at gøre det.

Litten Andersen er 50 år og arbejder på deltid i en lille privat servicevirksomhed. Husstanden har 2 biler til rådighed, hvoraf den ene - mandens - er en firmabil. Hun har sin egen lille bil, som hun bruger "når hun skal rundt". Hun fortæller:

"Hvis bilen er på værksted bliver jeg hjemme. Jeg sørger altid for at bilen er på værksted på mine fridage. Som f.eks. i næste uge har jeg fri torsdag og fredag, så der er mulighed (for at få den repareret) hvis det er noget stort. Jeg vil så vente med at handle, eller få min datter til det. Jeg ville være temmelig handicappet uden bil. Jeg ved godt det er vild luksus jeg har den, men jeg ville ikke undvære den."

På spørgsmålet om hun overhovedet kan forestille sig tilværelsen uden bil svarer hun:

"Nej, det kan jeg faktisk ikke. Jeg har faktisk altid haft bil."

Erik Nyhus som er 48 år, ingeniør og leder af en mindre privat konsulentvirksomhed, udtrykker her glæden ved at køre bil og den samhørighedsfølelse han har med bilen:

"Men jeg har en glæde ved at køre i bil, det må jeg sige. Jeg kan godt lide at køre i bil, især moderne biler. De er jo blevet så kørevenlige og så behagelige at køre i. Der er servostyring og motoren er lyddæmpet, og der kan installeres en rimelig god radio, så man kan også sidde og høre musik osv. Og det gør så, at jeg godt kan lide at køre i bil. Og så er det også blevet sådan, at jeg efterhånden er så rutineret en bilist, at jeg føler at jeg kan bevæge mig smidigt i trafikken. Måske ikke altid helt i overensstemmelse med færdselslovens regler. Men sådan at jeg er en af dem der er med til at få afviklet trafikken på en hensigtsmæssig måde."

Der er en enhed der (mellem ham og bilen), det må man nok sige. Jeg har aldrig redet på en hest, men dem der er rigtig gode til det, de siger at der opstår sådan en samhørighed mellem rytter og hest. Lidt på den måde er det nok (mellen ham og bilen)."

På spørgsmålet om bilen er andet end et rent transportmiddel for hende, svarer Henriette Niebuhr:

"Jeg kan godt lide min lille puttebil, det kan jeg. Man kan godt lide sin bil."

"Jeg ville ikke køre i Skoda fordi jeg er gift med ham som jeg er gift med, men ellers ville jeg være ret ligeglad. Men jeg vil nu meget gerne have en fransk bil, jeg er glad for at have en fransk bil, og det vil jeg nok altid have. Jeg vil ikke køre en japansk bil. Jeg er glad for min lille bil. Hvis min bil lader mig i stikken bliver jeg næsten vred på den. For det var sandelig unfair lige den dag. Det er helt sikkert, at jeg kan lide den. Jeg har et afhængighedsforhold til den. Det hele går galt, hvis den ikke fungerer."

Den lidenskabelige bilist hører som oftest musik eller radio under bilkørslen, som opfattes som afstressende også selvom der køres i myldretidstrafik. Tiden i bilen opfattes ikke som spildtid, men kan bruges konstruktivt til f.eks. at planlægge arbejdsopgaver og få gode ideer til løsning af problemer.

Claus Leegård beskriver sin tid i bilen som noget positivt, noget han kan udnytte konstruktivt:

"Jeg hører musik som jeg selv har med for det meste. Man sidder og løser de små ender som man ikke har nået på arbejdet."

Erik Nyhus har denne beskrivelse af tiden i bilen:

"Jeg kan sidde og få gode ideer og sidde og strukturere et eller andet job, vi har fået. Især når jeg kører hjem. Når vi har holdt et møde, så får jeg at vide, du skal lave det og det og der er så og så mange penge til det og vi forventer, at det skal se sådan og sådan ud."

"Jeg sidder faktisk og organiserer mit arbejde, mens jeg kører hjem. Bilkørsel bliver på den måde en del af mit arbejde. Jeg sidder også og hører P1 og bliver velorienteret af det. Jeg hører udsendelser, som jeg aldrig nogensinde ville høre, hvis jeg ikke kørte i bil."

På spørgsmålet om transporten er en positiv eller negativ del af hendes hverdag, svarer Henriette Niebuhr:

"Det er en positiv del af min hverdag. Jeg hører musik, jeg stresser ikke. Jeg låner nogle bånd på biblioteket og hører dem undervejs."

En lidenskabelig bilist ser bilen som et symbol på frihed og mener at bilmærket siger noget om personligheden og at bestemte (dyre og high-tec'ede) bilmærker afspejler succes. Bilen er en integreret del af den lidenskabelige bilists tilværelse, og en stor, dyr eller særlig flot bil kan skabe opmærksomhed og være med til at understrege personligheden og måske stive selvtilliden af:

Erik Nyhus fortæller hvordan han nyder at køre rundt og blive set i en ualmindelig bil:

"Men det gør heller ikke noget, at den (bilen) er anderledes. Der kører måske 3 biler af sådan nogen rundt her i byen, der kører måske 20 rundt i København. Men det betyder også noget for mig når jeg kører rundt i den at så vækker den opsigt. Jeg oplevede at være inde og hente nogle gaver til mine unger og holdt helt tæt ved gågaden, og så sad ungerne og min mor nede i bilen og så drøede jeg op at hente de her gaver og kom så tilbage igen, satte mig ind i bilen, og så kom der sådan 2 knægte på 8 og 10 år hen til mig, og vinduet var rullet ned, og de kiggede ind og sagde, "det er en fed bil du har". Det understreger ens personlighed."

"Nu er der en meget speciel motor i den. Det er en motor, hvor stemplerne er skrånstillet, i de andre går de op og ned. Det er det der gør, at en Porsche har en helt speciel lyd, sådan en lidt rå lyd, og det er det vigtige for Porsche-entusiaster, det er den lyd der, den må man ikke dæmpe alt for meget, den skal man kunne høre, også når man sidder i bilen, og det kan man også. Selvom denne her er mere lyddæmpet, end de var i de gamle modeller. Men det er en del af det, at den har denne her lidt rå, man kan godt kalde det sådan lidt potente lyd."

Claus Leegård: *"Jeg syntes ikke der på nogen måde er prestige i for mig at have bilen, og der er ikke noget med at den skal være så og så dyr og så og så fin. Det er faktisk ligemeget. Jeg havde en Ford Mondeo på et tidspunkt, meget avanceret med turbo og firehjulstræk, ja faktisk alt hvad man kan købe for penge, til en god halv million. Som var mange penge for mig, men det skulle være. Det var skægt og den var hurtig. Der var ingen der kunne følge med, folk vendte sig om på gaden. Folk var vildt imponeret."*

Selvom han indleder med at sige at det ikke er prestige for ham at have en bestemt bil eller bil overhovedet, udtrykker han i citatet alligevel

glæde og stolthed over at folk vender sig om på gaden efter bilen, og at de er "vildt imponeret" af den.

Citaterne illustrerer også at biler for nogle kan være meget mere end blot et transportmiddel. De sender signaler om bilisten som vækker opsigt i kraft af den bil han eller hun kører i.

Den lidenskabelige bilist bruger gerne resurser på udstyr til bilen som han eller hun ofte tilbringer lang tid i. Bilen bliver en slags ekstra rum i huset og indrettes som sådan. F.eks. svarer Erik Nyhus på spørgsmålet om bilen er en forlængelse af hans hjem, sådan her:

"Ja, det er den. I den her bil, det er så en af årsagerne til at den er kommet til at koste 189.000, fordi den stod til 169.000 som basismodel. Så er der kommet metallak og der er også alufælge og lavprofildæk og sådan noget fis, ikke. Og så har jeg også investeret i et skidegodt stereoanlæg. Jeg tænkte, at nu vil jeg fandenme have, at det er i orden, så det er med CD'er og 2 skidegode højtalere."

Lidenskabelige bilister mener at den kollektive transport i princippet skal kunne bære sig selv, men der kan være tilfælde, hvor man af hensyn til bestemte befolkningsgrupper, f.eks. ældre eller handicappede, må opretholde en linie som giver underskud. De mener ikke at bilismen giver anledning til store miljøproblemer, men fremhæver gerne at den kollektive trafik jo også forurener.

På spørgsmålet om han gør sig tanker om trafikens miljøproblemer, svarer Claus Leegård:

"Jeg tænker på miljøet, når snakken om miljø er fremme, og man siger det er så og så forurenende at køre bil. Altså det har jeg lidt svært ved at sætte mig ind i. Det er sgu da rigtigt, når man ser hvordan busserne de kører tomme rundt..."

Han synes ikke trafikens miljøproblemer løses ved f.eks. at lægge afgifter eller restriktioner på bilkørsel:

"Det synes jeg skal være mange, mange år inden man skal. Jeg ved ikke hvor mange penge man bruger herhjemme på miljøforanstaltninger - det er sikkert mange, men jeg er sikker på at man ville være bedre tjent med at man tog pengene og brugte dem i det gamle Rusland, Polen, Kina, Indien, så kan man diskutere om man skal gøre det med magt eller hvad, fordi det er den samme himmel og det samme hav vi forurener. Og de gør det (forurener)".

Da han bliver spurgt om han tænker på miljøet i forbindelse med selve købet af bil, svarer han:

"Nej. Jeg købte på et tidspunkt en Ford Escort, det var den første bil med katalysator på. Jeg må indrømme, den blev jeg ret hurtigt sur på. Det er jo en acceleratorbegrænser, for den fjerner altså nogle hestekræfter, så den kørte jeg ikke med ret længe. Jeg fik den simpelthen af. Man laver nogle begrænsninger for at få katalysatoren til at virke i udstødningssystemet, det ved jeg, at udstødningsdelen er ret vigtig på en bil, så jeg pillede den af og lavede udstødningssystemet om som jeg gerne ville. Det eneste som jeg rørte ved på bilen

var udstødningssystemet. Den er født med 82 hestekræfter, jeg målte den havde 85 inden jeg lavede det her, men havde 100 da jeg var færdig. Det vil sige jeg vandt 15 hestekræfter på min bil bare pga. udstødningen. Det var vist nok i 92. Det skal også lige siges, at samtidig med at jeg fik 15 hestekræfter mere, kørte den mellem 1,5 - 2 km. længere på literen. Det er ikke generelt for alle bilmærker, men måske på familiebiler. Jeg ved ikke ret meget om japanske biler. Jeg har måske haft lidt dårlig samvittighed over at gøre det, men ikke så stor som min ærgelse over at køre med den. Den sidste bil jeg gjorde det på pillede jeg bare katalysatoren af, tømte den og satte den på igen. Det vandt jeg også nogle hestekræfter på. Det var jeg lidt i tvivl om, hvor lovligt det var. Fordi der står bare at der skal være katalysator på bilen, ikke at den skal virke. Det er ret interessant at den bil jeg gjorde det på, var til service på et autoriseret værksted, hvor de målte udstødningen og skrev OK. Man må selvfølgelig tro på at det er en fejl."

De lidenskabelige bilister mener at bilen for dem er en nødvendighed som de hverken kan eller vil undvære. På spørgsmålet om det er et helt frit valg om man har bil eller ej, svarer Erik Nyhus:

"Nej, nej, jeg er i hvert fald i den situation, hvor jeg synes at jeg skal have en bil. Det hænger sammen med at jeg vil nå alle de ting der."

Eller hvis spørgsmålet drejer sig om hvorvidt man kunne vænne sig til at transportere sig på anden måde end med bil, lyder svaret fra Henriette Niebuhr:

"Det er jeg bange for at jeg ikke vil nu, efter tyve år (med bil). Hvis jeg fuldstændig ændrede mit livsmønster, den dag jeg blev pensioneret som et eksempel, der kan det godt være at det bliver anderledes, men så længe jeg kører i det livsmønster og den arbejdsrytme som jeg har, så tror jeg ikke at jeg kan laves om - uden at lide ret hårdt, og så vil jeg sprælle."

De lidenskabelige bilister er modstandere af forhøjede afgifter på f.eks. benzin, men mener på den anden side ikke at en forhøjelse ville ændre deres bilkørsel væsentligt.

Henriette Niebuhr udtrykker klart sin mening om at benzinen skulle stige til 15 kr. for en liter:

"Det er dyrt nok i forvejen, men.. Så ville jeg bare sige surt Kurt og køre videre, tror jeg, i hvert fald i disse år, så ville jeg sige, det er der ikke noget at gøre ved."

De lidenskabelige bilister er ikke modtagelige for miljøargumenter, når det drejer sig om forhøjelse af benzinafgifter. De prioriterer klart den frie ret til at køre bil frem for løsninger på trafikens miljøproblemer som de - måske af samme grund - ikke eller kun i begrænset omfang anerkender. De mener desuden, på linie med en del af de andre trafikanter, at miljøafgifterne kun er camouflerede skatter som går til noget helt andet end miljøforbedringer. Endelig har de som nævnt ikke til hensigt at nedsætte deres bilbrug, selvom benzinafgifterne blev forhøjet væsentligt. Blandt denne type af trafikanter kan man således ikke forvente nogen videre effekt af en forhøjelse af benzinprisen - eller andre bilafgifter for den sags skyld.

I det hele taget finder de lidenskabelige bilister at privatbiler er den bedste løsning på befolkningens transportbehov. De mener at afgifterne på biler, særligt registreringsafgiften, er for høj og bør nedsættes til "et europæisk niveau", som en af dem udtrykte det.

P.gr.a. deres 'afslappede' holdning til miljøproblemerne i almindelighed og trafikens miljøproblemer i særdeleshed er der god overensstemmelse mellem deres transportadfærd og deres holdninger til transport. Den modsætning der findes hos andre typer af trafikanter findes ikke blandt de lidenskabelige bilister. Deres forhold til og opfattelse af bilisme, både som noget der vedrører dem selv og som samfundsfænomen, er i god overensstemmelse med deres faktiske brug af bilen. De kører gerne og meget i bil, og de har ingen problemer med at gøre det i forhold til miljøet.

De lidenskabelige bilister vil være en trafikanttype som mange andre, både bilister og cyklister/kollektivbrugere, vil afgrænse sig fra ved at tage afstand fra såvel deres adfærd som deres holdninger til bilisme.

Forandringer i folks transportadfærd vil næppe begynde blandt de lidenskabelige bilister. De ønsker ikke at ændre deres transportvaner og vil stritte voldsomt imod, hvis nogen vil forsøge at presse dem til at køre mindre i bil. De vil aktivt gå imod enhver begrænsning af bilismen, og er af den opfattelse at myldretids- og andre fremkommelighedsproblemer skal løses ved at bygge nye eller udbygge eksisterende veje.

Hvis miljøbelastningen fra persontransporten skal reduceres ved at folk kører mindre i bil, må man derfor i første omgang vende sig mod andre bilistgrupper end de lidenskabelige bilister.

4.2 Hverdagsbilister

Eksempler på hverdagsbilister

Helmer og Signe Petersen er hhv. 48 og 45 år og bor i eget hus i udkanten af Middelfart. Han er stilladsarbejder og hun er centerassistent, de har 2 børn - 1 søn og 1 datter - som er flyttet hjemmefra. Børnene bor hhv. 10 og 18 km væk. Signe Petersen arbejder i en beskyttet stilling, fordi de kørte galt for 7 år siden, hvor hun fik brud på rygsøjlen. Helmer Petersen er ansat i et stort byggefirma og arbejder på forskellige arbejdspladser. De har 2 biler, 1 Skoda og en gammel Wartburg. De har begge kørekort. Helmer Petersen har pt 60 km til arbejde i Jylland. Normalt har han arbejde på Fyn. Signe Petersen har knap 10 km til arbejde. Hun kan ikke cykle og derfor købte de bil nr. 2. Før i tiden kørte hun i deres gamle bil og han cyklede på arbejde (hvis arbejdspladsen lå indenfor en rimelig cykelafstand). De har et sommerhus på Nordfyn, som de kører til i bil. Tidligere da de ikke havde 2 biler tog Helmer Petersen en gang imellem en lokalbus, men udover det bruger ingen af dem de kollektive transportmidler.

Per og Hanne Ege er begge 50 år, han er advokat og hun bibliotekar. De bor i Silkeborg i udkanten af byen i et villakvarter. De arbejder begge i midtbyen som ligger ca. 2½ km fra hjemmet. De kører sammen i familiens bil om morgenen og Hanne Ege bliver sat af på vejen, hvor hun arbejder på biblioteket, som ligger 200 m fra Per Eges arbejde. Han driver en advokatvirksomhed i kompagniskab med andre advokater i byen. Der er p-pladser til de ansatte i virksomheden, så der er ingen parkeringsproblemer, selvom han arbejder i en p-zone. I fritiden dyrker Per Ege bl.a. badminton som han også kører i bil til. Den hal han spiller i ligger mellem 0,5-1 km fra hjemmet. Han har en cykel og kunne - teoretisk - både cykle til arbejde og til badminton. De har 3 børn, hvoraf kun en 17-årig datter, *Ditte-Sofie*, stadig er hjemmeboende. Hun går i gymnasiet og cykler i skole. Transporten til deres sommerhus ved Vesterhavet foregår i bil. Per Ege har ikke benyttet de kollektive transportmidler siden han var ung, men Hanne Ege tager ofte en bus hjem fra arbejde.



Hverdagsbilisten bruger bil til bolig-arbejdssted rejser fordi det er det letteste, det hurtigste og ofte det billigste "når man alligevel har den stående". Det kan også være fordi det er det eneste alternativ. Han

eller hun er vant til at køre bil, og mener at bilen giver en uafhængighed i hverdagen som det ville være kedeligt og svært at undvære.

Helmer og Signe Petersen beskriver fordelene ved at have bil:

"Jeg kunne slet ikke forestille mig ikke at have min bil og være afhængig..."

"Men det er selvfølgelig også en behagelighed at du kan sætte dig ud og køre, hvorhen du vil." "Det er behageligt, og du er ikke afhængig af tidsplaner. For uanset om du skal med bus eller med rutebil eller tog, så er det deres køreplan du skal indrette dig efter, det behøver du ikke, når du har bilen holdende udenfor. Så bestemmer du selv, så kan du bare gå ud og køre, når du er færdig til det. Det er også en fordel." "Vi er nok magelig anlagt hvad det angår, for når bilen holder udenfor døren, ja, så går vi ud og kører i den."

Hverdagsbilisterne ved godt at der er udgifter forbundet med at have bil, men har sjældent en præcis opgørelse over omkostningerne. Og selvom det er dyrt er fordelene efter deres opfattelse større end de økonomiske ulemper.

Spørgsmålet om hvad det koster at have bil, besvares af Helmer Petersen på denne måde:

"Nej, det ved jeg ikke, men jeg ved, ja, hvad var det..."

"...men jeg vil tro det koster 20.000 om året at have en bil. Det er dyrt, men en behagelighed."

Selvom hverdagsbilisten ikke er en inkarneret bilist som den lidenskabelige bilist, er han eller hun vanebilist som ofte har kørt bil i mange år.

Helmer Petersen har ikke et éntydigt svar på spørgsmålet, om hvorvidt det et frit valg for familien at transportere sig som de gør:

"Det ved jeg sgu ikke. Som vi var inde på, jeg synes at de offentlige transportmidler, hvis man skal med tog, så synes jeg det er for dyrt. Men jeg har ikke undersøgt det."

"Så jeg mener ikke der er anden mulighed end at have en bil, når man har skiftende arbejdspladser - som det er nu i hvert fald."

En anden hverdagsbilist mener ikke der er tale om et frit valg:

"Nej, mit er ikke et frit valg kan man sige, fordi hvis jeg af en eller anden grund mistede mit kørekort, så kunne jeg formodentlig ikke, ihvertfald meget svært, have det arbejde jeg har. Og tilføjer: Selvfølgelig ville vi da have bil under alle omstændigheder, jeg kunne da ikke forestille mig andet."

Hverdagsbilisterne tænker sjældent over den daglige bilkørsel som er en indarbejdet del af hverdagen.

Aase Lillebæk og Preben Mogensen er hhv. 43 og 39 år, hun er uddannet fysioterapeut og arbejder med at genoptræne folk med for-

skellige skader og han er uddannet i DSB og nu leder af en regnskabsafdeling i en privat finansieringsvirksomhed. De har én bil i husstanden.

De synes begge det er rart at køre i bil, og Aase Lillebæk forklarer her hvorfor hun godt kan lide at køre:

"Jeg har altid kørt bil. Mine forældre har altid haft bil. Jeg har også haft bil selv. Jeg fik kørekort da jeg fyldte 18 år. Jeg synes at det er lidt sløvende at være passager på lange ture, men når man er chauffør på lange ture er man vågen og aktiv. Der er det dig der kontrollerer situationen."

For hverdagsbilisterne kan bilen bruges til udflugter, hvor man får en oplevelse ved spontant at lægge ruten som man får lyst til undervejs. Signe Petersen beskriver hvordan de samtidig benytter bilen til en udflugt når de f.eks. er på indkøbstur i Tyskland:

"Så kobler vi det sammen, så tager vi f.eks. sejlturen over Fåborg-Geltinge og får vores morgen-komplet og så kører vi uden om hjem. Så holder vi ind et eller andet sted og får noget at spise og så holder vi måske ind et sted og spiser aftensmad, sådan at vi får en udflugt ud af det."

Selvom de er vant at køre i bil og har vanskeligt ved at forestille sig tilværelsen uden, er hverdagsbilisterne i modsætning til de lidenskabelige bilister, ikke helt afvisende overfor tanken om forandringer, og de kan ofte se cykling som det i hvert fald teoretiske alternativ til bilen.

Per Ege: *"Dengang var jeg nødt til at have bilen selvfølgelig. Så når jeg stadig kører, er det nok lidt behagelighedsgrunde. Jeg kunne godt tænke mig at cykle frem og tilbage, det kunne jeg egentlig godt."*

Her bryder datteren Ditte-Sofie ind: *"Han har haft en god cykel."*

Per Ege: *"Jeg har overvejet det, fordi efterhånden behøver jeg ikke at have så meget med på arbejde som jeg har haft. Så jeg kunne teoretisk nøjes med en rygsæk eller sådan et eller andet, hvis det skulle være. Det når nok aldrig at komme dertil, men det har da været i mine overvejelser. Vi snakker da om det hver morgen, når vi kører frem og tilbage, når vi ser alle de andre, og der sidder én eller to i bilen. Og der er ret mange trafikproblemer om morgenen, når man skal ind til byen. Fra kvart i 8 til kvart over 8 er det slemt, og det sammen kl. 4 om eftermiddagen. Der er trafikproblemerne størst. Så måske ville det nogen gange være hurtigere at cykle."*

Hvis det kollektive transportsystem var mere effektivt og fleksibelt ville hverdagsbilisten heller ikke udelukke at det kunne være et alternativ til den daglige bilkørsel mellem hjem og arbejde. Det ville dog aldrig kunne erstatte den frihed det giver at have bil, og han eller hun ville nødig undvære bilen til fritidsbrug og indkøb, selvom man også her godt kan diskutere alternativer:

Følgende ordveksling mellem Per Ege og Ditte-Sofie fortæller noget om, hvor let det er bare at tage bilen:

Per Ege: *"Der er f.eks. 50 m hen til bageren. Så der går jeg hen uden at jeg tager bilen. Jeg kører ikke derhen."*

Ditte-Sofie: *Det ville tage for lang tid.*

Per Ege: *Det ville være fuldstændigt vanvittigt - der er dog grænser for dovenskaben. Men ellers bruger jeg den meget. Når jeg skal til badminton, så kører jeg.*

Ditte-Sofie: *Og der er 100 m.*

Per Ege: *Nej, sludder og vrøvl.*

Ditte-Sofie (med eftertryk): *Der er ikke over 400 m. Det er der altså ikke. Per Ege: 800-1000 m. Det er ovre på den anden side af hovedvejen. De enes om, at der er mellem 500 og 1000 m.*

Per Ege: *Jeg kunne sagtens cykle. Jeg synes nok at det er det nemmeste (at tage bilen), det er nok en væsentlig del af det."*

Hverdagsbilisterne finder at fordelene ved at have bil er store og fremhæver ofte tiden, friheden og uafhængigheden som væsentlige elementer ved at have bil:

"Ja, altså fordelene, det er jo at man kan komme hurtigt frem og tilbage, og man kan komme frem og tilbage på de tidspunkter som man måtte ønske sig." "Det er jo en frihed som vi snakker om, i virkeligheden, en frihed til at vælge at være et eller andet bestemt sted når man måtte ønske sig, og ligeså lang tid man måtte ønske sig."

Han eller hun kan godt lide at køre i bil, selvom det kan være stressende at køre i myldretidstrafikken. Ligesom den lidenskabelige bilist hører hverdagsbilisten musik eller radio under kørslen og kan også tænke på løsninger af arbejdsopgaver eller få ideer undervejs.

En hverdagsbilist beskriver sin daglige bilkørsel:

"Når jeg kører bil, har jeg, typisk hvis det er lige omkring frokosttid, min madpakke med i bilen. Så spiser jeg der, men ellers hører jeg radio, men jeg kan jo ikke i den forstand lave noget. Eller hvis jeg har nogle problemstillinger på mit job, så får jeg tit ideerne, hvis jeg kører bil. Når jeg sætter mig ud i min bil, og jeg har afleveret Katarina i børnehaven, så er jeg faktisk på arbejde, så kan det være en eller anden ting, jeg har overvejet i mit job, et eller andet jeg ikke kunne finde ud af, så kan jeg sidde og få ideen til en løsning på vej til jobbet."

Tiden i bilen er nødvendig for at nå målet, men kan af og til betragtes som spildtid. Ligesom hos de lidenskabelige bilister ses bilen som et statussymbol af mange hverdagsbilister, ligesom de også mener at bilmærket sender signaler om ejerens personlighed "der er forskel på om man kører i en BMW eller en Skoda eller en 2CV".

Spørgsmålet om hvad det er ved bilen som fascinerer besvares af Hanne og Per Ege:

Hanne Ege: *"Jeg tror, at den udadtil betyder status. Hvis du kommer i en BMW..., det gør skraldemand Jensen i hvert fald ikke."*

Per Ege: *"Det er også et eller andet med at køre hurtigt og der er mange kræfter. Det har noget med det at gøre. Det tror jeg."*

Hverdagsbilister er lydhøre overfor de miljøproblemer som bilismen skaber, men ønsker ikke at sætte problemerne i relation til deres egen bilkørsel.

På spørgsmålet om de nogensinde tænker over, om det har nogle miljømæssige konsekvenser at køre bil svarer Ditte-Sofie og Per Ege:

Begge: *"Jo, det gør vi."*

Per Ege: *"Vi tænker både i blyfri benzin, og hvad det betyder af slid på vejene og ós og kulilte og forbrug af energi. Som jeg sagde, jeg synes da stadigvæk at det gør lidt ondt, når man ser at så mange mennesker kører alene på arbejde hver dag, hvor man selvfølgelig kunne udnytte det noget bedre. Jeg synes da også at det er lidt fråds på en eller anden måde."*

Ditte-Sofie: *"Ja, tit ser man bare sig selv, og synes måske: vi kører ikke så meget i bil og sådan. Men hvis man kører afsted på en eller anden stor vej, så er det ufatteligt så mange biler, man ser. Jeg kan slet ikke forestille mig, hvor mange biler der er i Danmark. Når man bare ser på, hvor meget benzin vi f.eks. bruger, så gange det med ligeså mange biler der er i Danmark, så bliver det altså vildt. Jeg synes måske også at der er mange steder, hvor man måske bruger bilen, hvor man ligeså godt kunne gøre noget andet."*

Men på spørgsmålet om de forbinder de tanker med deres egen bilkørsel svarer de begge: *"Nej."*

De kan tydeligt se bilismens miljøbelastning generelt og gør sig mange tanker om problemet, men det får ingen konsekvenser for deres egen bilkørsel ved at de kører sjældnere eller kortere i bilen. Bilkørsel er en så integreret del af hverdagsbilisternes dagligliv at det ikke umiddelbart er muligt at forestille sig tilværelsen uden bil. Men bruge bilen med større omtanke og lidt oftere tage cyklen til de korte ture, det kunne hverdagsbilisterne godt forestille sig og sansynligvis godt vænne sig til. Men det sker ikke uden videre, der skal ske nogle forandringer i vilkårene for bilismen før man kan forvente en adfærdssændring hos hverdagsbilisterne.

En del hverdagsbilister er rede til at betale omkostningerne ved en udbygning af det kollektive transportsystem over skatten og tænker over miljøproblemerne generelt. De synes at samfundet bør gøre noget for at løse problemerne, men giver kun nødigt afkald på det gode bilen er for dem. De er heller ikke specielt interesseret i personligt at give et større økonomisk bidrag til løsning af problemerne, f.eks. i form af væsentlig højere benzinafgifter eller lignende. En forhøjelse af andre, mere perifere afgifter som p-afgifter og bompenge ville dog være ok for hverdagsbilisterne.

Hverdagsbilister - og deres familier - er så vant til at køre bil at de har har glemt eller måske aldrig oplevet at man kan transportere sig på anden måde. De er så at sige opflasket med bil og er ikke fortrolige eller har aktuel erfaring med det kollektive transportsystem:

Ditte-Sofie: *"Jeg tror at dengang jeg var 10 år, havde jeg aldrig kørt i tog. Jeg har aldrig kørt i tog med mine forældre"*.

Per Ege: *"Det er også længe siden, jeg har været med toget. Jeg tror ikke, siden jeg har været soldat. Det er nok 25 år siden. Da rejste jeg jo frem og tilbage til København. Det er ikke mig, der tager de offentlige transportmidler. At skulle til Svendborg med toget og hjem igen for at besøge Malene, det ville jeg være ked af. Men det er måske igen fordi man er vant til at køre i bilen og selv kunne bestemme tidspunkterne og hvornår man rejser, og hvad du gør på vejen og sådan noget. Det er en luksus, det er det, men det er rart på de lange rejser. Her i byen ville det ikke betyde noget. Fordelen ved at køre bil er at du kan sidde i dine egne tanker eller du kan snakke sammen med dem du kører sammen med."*

Brugen af bil er mere modsætningsfyldt for hverdagsbilisterne end den er for de lidenskabelige bilister. For selvom de ikke personligt har lyst til at give et bidrag til løsningen af problemerne, hverken ved at give afkald på at køre i bil eller økonomisk, så gør deres lydhørhed overfor bilernes miljøbelastning at de somme tider kan komme i konflikt med sig selv i forhold til deres vanebetonede brug af bilen.

På den ene side går de ind for at miljøproblemerne skal løses, og på den anden side vil de helst køre uanfægtet videre. Denne modsætning ligger latent i hverdagsbilisterne og vil under andre omstændigheder kunne åbne for en ændring i deres adfærd.

Ligesom for de lidenskabelige bilister er bilkørsel for hverdagsbilisterne en integreret del af tilværelsen og det er lige så 'naturligt' at have bil som at have køleskab. Men i modsætning til de lidenskabelige bilister kunne de godt forestille sig at ændre adfærd - hvis forholdene var til det.

4.3 Fritidsbilister

Eksempler på fritidsbilister

Rikke Hansen har to børn på 1 og 8 år, hun er 33 år og gift. Hun og hendes mand bor i Sorø i et parcelhus, som de selv har sat istand. Hun arbejder som dagplejemor hjemme hos sig selv. Hun er uddannet butiksassistent. Hun har indtil hun for nylig blev dagplejemor været pædagogmedhjælper i mange år. Hun har kørekort. Hendes mand er butikschef i Holbæk og bruger familiens bil til arbejde. Til hverdag køber hun ind hos en købmand ca. 1 km væk, enten kører hun på cykel eller går med barnevognen. Hvis hun skal købe stort ind handler hun som regel i Obs, som ligger 3 km væk. Nogle få gange tager hun til Bilka. Maling og den slags køber de i et byggemarked, 4 - 5 km væk. Alle disse indkøb foregår i bil. Hun løber i en klub og der tager hun bilen ud, "fordi det ligger helt ude i skoven." Sønnen på 8 cykler frem og tilbage til skole.

Agnes og Knud Erik Larsen er hhv. 66 og 67 år gamle. De bor i et parcelhus på Amager. De har 3 voksne børn som alle er flyttet hjemmefra. Agnes Larsen er førtidspensioneret socialrådgiver og Knud Erik Larsen har arbejdet i kommunes tekniske forvaltning som gartner, men er også pensioneret nu. De køber ind i Superbrugsen og Kvickly som ligger tæt på, omkring 300 m. Desuden handler de i ISO som er lidt længere væk. De cykler som regel for at købe ind, undtagen når de skal have større ting, så tager de bilen. Helt store ting som køleskabe m.v. køber de på Amagerbrogade, der cykler de hen og får bragt tingene ud. Hver vinter går Agnes Larsen til spansk på VUC, til klaverspil og engelsk samtale i AOF. Alt sammen en gang om ugen. Knud Erik Larsen går til keglespil i fagforeningen (SID) 2 gange om ugen. Deres børn bor i Værløse, Hvidovre og Dragør, og når de skal besøge dem tager de bilen. Når de skal til Hvidovre og hente deres barnebarn på 9 år, som de passer hver torsdag, tager de bilen. De cykler begge året rundt.



Fritidsbilisten bruger som navnet siger bilen i fritiden. Særligt i forbindelse med større indkøb er bilen svær at erstatte. Transport af børn til og fra institution eller fritidsaktiviteter eller en week-end i sommerhus, besøg hos familie og venner m.v. er alt sammen meget lettere, mere bekvemt og hurtigere i bil end i kollektive transportmidler eller på cykel. Fritidsbilisten har normalt en ægtefælle, som bruger bilen til og fra arbejde og vil ofte være en kvinde, selvom det ikke er givet. Bilen for fritidsbilisten er et behageligt transportmiddel, men er dyr og sluger en stor del af husstandens økonomi, som godt kunne bruges til andre ting. Den er ikke en given ting som for de øvrige bilistgrupper. Der kan være mange grunde til at fritidsbilister anskaffer sig bil:

Agnes og Knud Erik Larsen fortalte, at grunden til at de fik bil var at Knud Erik Larsens mor boede nede på Møn. Da kørte de altid derned engang i weekenden. Hun var blevet 90 år, og derfor fik de bilen.

Da hun blev spurgt om grunden til at de købte bil, svarede Rikke Hansen:

"Fordi vi havde råd til det. Det havde vi ikke før. Og også med børnene, der var det kedeligt at vi ikke kunne komme rundt uden bil."

På spørgsmålet om hun kunne forestille sig at familien kunne klare sig uden bil, svarede hun:

"Jo, det tror jeg godt at jeg kunne. Det har vi da nogle gange snakket om, blandt andet her for et stykke tid siden. Min mand havde mulighed for at få et job her i Sorø. Det ville jeg selvfølgelig gerne have, fordi så skulle han ikke køre så langt og bruge tid på det. Da snakkede vi om at så havde vi ikke brug for så dyr en bil. Så kunne man snakke om man overhovedet havde brug for en bil, altså kunne man klare sig uden? Jeg kunne godt, men det kan min mand ikke, han kan ikke forestille sig en tilværelse uden en bil. Det vil han have som sin luksus når han arbejder, siger han, så vil han have et gode som han kan nyde hver dag. Jeg tror godt at jeg kunne finde mig i ikke at have bil. Men selvfølgelig er det svært at forestille sig når man har en."

Hun forklarer sine væsentligste grunde til at have bil således:

"Når man har børn og hvis man skal nogle steder hen og besøge nogle, så er det utroligt rart om aftenen når de sover at vi kan putte dem ud i bilen og køre hjem og lægge dem ind i sengen og... Også når man skal købe ind eller alt muligt andet."

Fritidsbilisten betragter transporttiden som en nødvendighed, men ikke som noget i sig selv, og selve det at køre en bil kan være ubehageligt og stressende, særligt i byer med stærk trafik.

Rikke Hansen svarer på spørgsmålet om hun kan lide at køre bil:

"Nej, jeg bryder mig faktisk ikke om det... Ikke sådan rigtig, men det er nok fordi man ikke gør det hver dag. Så jeg sidder ikke og nyder at køre."

Agnes og Knud Erik Larsen besvarer det samme spørgsmål:

Knud Erik Larsen: *"Nej jeg synes det er forfærdeligt efterhånden at køre bil. Jeg synes folk opfører sig helt uforsvarligt på vejen. Ingen respekterer skilte, hverken 70, 90 eller noget som helst."*

Agnes Larsen: *"Jeg kører ikke bil mere."*

Knud Erik Larsen: *"Hun tør ikke mere."*

Agnes Larsen: *"Ja, ud til min datter og svigersøn i Dragør plejer jeg at tage cyklen både frem og tilbage, også klokken halvtolv om natten."*

Knud Erik Larsen: *"Jeg kan sagtens køre, det er ikke det." (Men det er ikke særlig rart?) "Nej. Så stod den (bilen) jo ikke så længe derude."*

Bilen er et transportmiddel og ikke andet. Det kan godt være at bilmærker siger noget om folks personlighed, men det er ikke noget fritidsbilisten lægger stor vægt på. Der er heller ikke prestige i bilen for fritidsbilisterne på samme måde som for de øvrige bilisttyper.

En af fritidsbilisterne siger f.eks. sådan her:

"Det er et rent transportmiddel for os begge. Selvfølgelig er det da utroligt rart at have en ny bil, og at tingene fungerer, men det er stadigvæk set ud fra at det er et transportmiddel. Ingen af os har overhovedet noget teknisk snilde. Jeg er klar over hvad du mener med det. Min far kører rundt i en BMW og det er helt klart et statussymbol for ham, men sådan har vi det slet ikke. Det er et transportmiddel."

Agnes Larsen: *Nej, det er bestemt ikke fordi at det skal være prestige. Jeg ville aldrig købe en bil bare for at man kan se at her kommer jeg.*

Knud Erik Larsen: *Nej, det ville jeg heller aldrig. Men altså, hvis du har pengene og ikke ved hvad du skal bruge dem til. Så er det klart at du har råd til at bruge 350- eller 500.000 på det, og du har råd til at købe en nummerplade, der står Ole på eller sådan noget. Det er jo prestige.*

Rikke Hansen svarer således på spørgsmålet om bilen er andet og mere end et transportmiddel:

"Nej, ikke for mig, men for min mand er det et kært eje."

En anden fritidsbilist siger sådan her til det samme spørgsmål:

"Ikke for mig, i hvert fald, det kan jeg svare helt ærligt på, nej. Altså jeg er fuldstændig ligeglad om det er en Skoda eller en... . Bare det er en der kan bringe mig sikkert frem, så er jeg bedøvende ligeglad med hvad jeg kører i."

Bilen som statussymbol har heller ikke nogen større betydning, men "den må godt se ordentlig ud", dvs. være ren, pæn og velpasset. Fritidsbilisten ser bilen som en behagelighed som han eller hun nødig ville undvære.

Fritidsbilisterne er ikke ukritiske overfor bilismen. De vil gerne medvirke til at nuancere synet på og brugen af biler ved f.eks. at lære børnene at transport kan foregå på anden måde end i bil:

Rikke Hansen: *"Jeg synes også godt man kan lære sine børn at man godt kan transportere sig i andet end en bil. Der er mange børn der ikke kender til andet end at sætte sig ind i en bil og blive transporteret det sted hen hvor de skal være og blive hentet igen. Når man bor tæt på en skole synes jeg ikke at det er nødvendigt at man tager sin bil og kører sine børn derned. Jeg håber at ens børn vil have en cykel, og måske en billig bil, i stedet for en stor bil som vi skal drøne i allesammen."*

Mange fritidsbilister er endda af den opfattelse at hvis de kollektive transportmidler var bedre og kunne tilgodese deres transportbehov, så kunne de godt tænke sig at afskaffe bilen og bruge pengene til noget andet. De kan godt se miljøproblemerne i forbindelse med bilismen. De er også villige til at give deres bidrag hvis de er sikre på at pengene går til formålet og "ikke bare går ind i statens store kasse". Hvis benzinerne blev forhøjet til f.eks. 15 kr. pr. liter ville fritidsbilisterne ligesom de øvrige bilisttyper ikke synes om det, men har et mere nuanceret syn på sagen, hvis det blev gjort for at beskytte miljøet:

Rikke Hansen: *"Hvis jeg skulle se det fra min økonomiske side så ville jeg synes at det var dødurimeligt, men jeg ville nok synes at det var rimeligt hvis man fortalte at det var fordi at miljøet skulle holdes. Jeg har ikke noget i mod at betale for at ens miljø er i orden."*

På spørgsmålet om hun interesserer sig for miljøet i almindelighed og om hun er villig til at betale noget for det, svarer hun:

"Ja. Ja, hvis det er det der skal gøre at man kan få det lidt renere så er jeg villig til det, også at betale noget mere i skat, både til miljø og til sygehusvæsenet."

Fritidsbilisterne har oftere end de øvrige bilisttyper gjort sig overvejelser over transportmulighederne i forbindelse med valg af boligens beliggenhed. De tænker på hvor langt der er til børneinstitutioner og skole, til fritidsaktiviteter og arbejde:

Helle Sørensen er 33 år, folkeskolelærer og bor i Vejle. Hun arbejdede tidligere i Give, men er nu ansat på en skole i Vejle og har 2 km til arbejde - det tager max. 10 min. på cykel. Hendes kæreste har 120 km til sit arbejde og bruger deres fælles bil til at komme frem og tilbage:

"Vi snakkede meget om hvor vi skulle bo henne i forhold til transporten. Vi snakkede også om at bo i Århus, men det ville betyde at vi begge skulle have en bil. Jeg vil da yderligere sige at jeg hellere vil bo i Vejle end i Århus. Men det har primært været fordi at det så kunne hænge sammen, selvom jeg havde lang transporttid (dengang hun arbejdede i Give), for jeg havde mere faste arbejdstider end Morten."

På spørgsmålet om transportmulighederne indgik i deres overvejelser, da de for mange år siden købte det hus de bor i, fortæller Agnes og Knud Erik Larsen:

Agnes Larsen: *"Ja det gjorde de. Vi arbejdede begge to i kommunen, så vi (huset) lå dejligt."*

Hun fortalte videre hvordan de havde set på forskellige huse andre steder, men at det netop var transporten, som havde afgjort at de valgte som de gjorde.

En del af fritidsbilisterne bruger kollektive transportmidler eller cykler fra hjem til arbejde og er således i lige så høj grad cyklister/kollektivbrugere som bilister - såkaldte blandingsbrugere.

Helle Sørensen fortæller hvordan hun engang imellem, hvis hendes kæreste havde en fridag eller lignende kørte i bil, men normalt transporterede sig med tog til sit tidligere arbejde i Give:

“Men primært tog jeg toget. Banegården ligger ikke mere end ti minutters gang herfra, så der gik jeg op. Og der passede togtiderne fint. Så med regionaltoget tager det 25 minutter til Give. Den anden vej går der tog engang i timen. Det blev hurtigt en vane, og jeg følte ikke at det var besværligt. Det tog også kun ti minutter at gå fra banegården i Give og op til mit arbejde. Alt i alt tog det tre kvarter til arbejde. Det fungerede fint. Og jeg synes egentlig at det var rart med lidt frisk luft, inden jeg skulle ind og sidde og lumre i toget. På 25 minutter kan man lige nå at stresse af og læse avisen eller lukke øjnene, så det var egentlig behageligt. Forskellen var at om morgenen skulle jeg være på arbejdet til tiden. Når jeg skulle møde kl. ni kunne jeg vente med at køre hjemmefra til kl. halv ni i bil, men der kunne jeg senest tage toget kl. otte for at være der kl. ni. Så der var en større fleksibilitet med bilen.

Det er tiden der har betydning, og hvis jeg skal være helt ærlig, er det også lidt dovenskab, ment på den måde at det er nemmere lige at gå ned i bilen, og så køre lige til arbejdet. Med toget skal man op på banegården og så ned og op på perronen, og du skal ind i toget. Så skal du ud igen og op på arbejdet. Fleksibiliteten er også mindre, fordi du skal være der når toget kører, og jeg er sådan en der altid kommer ud af døren i sidste øjeblik, både på vejen ud og på vejen hjem.”

På spørgsmålet om der kunne gøres noget for at gøre det kollektive transportsystem mere attraktivt, svarer Helle Sørensen:

“Hvis det skulle gøres mere attraktivt, skulle de busruter der nu var gøres mere bybusagtige herinde i byen, så jeg ikke skulle gå enormt langt for at komme på bussen, og så skulle de gå flere gange i timen.

At man slapper af når man kører med offentlige transportmidler, på en anden måde end når du har din egen bil. Desuden er der økonomi i det på den måde at det kunne være at man så ikke behøvede at have en bil (hvis det kollektive transportsystem fungerede bedre). Vi har primært bilen på grund af arbejde (hendes mands). Jeg synes det er mange penge at betale for at have en bil.

Andre fritidsbilister, som lever i en familie hvor bilen af forskellige grunde ikke benyttes til en daglig transport til og fra arbejde, ville grundigt overveje om de fortsat skulle have bil hvis den blev dyrere i drift, og hvis de kollektive transportmidler blev forbedret samtidig med evt. prisstigninger på biler og benzin. I det tilfælde ville mange fritidsbilister klart overveje at afskaffe bilen. Selv i de tilfælde hvor der er bolig-arbejdsstedskørsel inde i billedet, ville en del fritidsbilister overveje det fortsatte bilejerskab.

F.eks. besvares spørgsmålet om hvad hun ville gøre hvis benzinen blev sat op til 15 kr. pr. liter, sådan her af en fritidsbilist:

"Så ville jeg overveje kraftigt om vi skulle have en bil. Så ville jeg synes at vi skulle indrette os på en anden måde, rent jobmæssigt. Det er begrænset hvor stor en del af indtægten jeg vil bruge på bilen."

Hvorvidt hendes mand, som bruger bilen til arbejde, er enig med hende er nok en anden sag. Det er således et åbent spørgsmål om familien virkelig ville afskaffe bilen, hvis det kom såvidt - at benzinen steg til 15 kr./l.

Ligesom blandt hverdagsbilisterne er der hos fritidsbilisterne en modsætning mellem adfærd og holdninger i forhold til miljøet. Selvom de ikke bruger bilen mellem hjem og arbejde og de gerne vil give et bidrag til løsning af problemerne, vil de samtidig godt have mulighed for at køre bil i fritiden og til indkøb.

De er således i et dilemma mellem på den ene side, det de synes de burde gøre, og på den anden side det de faktisk gør. Rikke Hansen mener at økonomien er en vigtig faktor, hvis man skal få folk til at køre mindre i bil. Hun siger:

"Jeg tror at mange godt ved at det er forurenende at tage bilen, men at de bare tager bilen alligevel. Der hvor folk er ømmest, det er på deres penge. Mange gange er det først når man begynder at tænke på hvordan det går ud over ens økonomi at man begynder at tænke. Det er ikke når man får at vide at nu forurener biltrafikken så og så meget."

Til forskel fra hverdagsbilisterne kan de fleste fritidsbilister godt få hverdagen til at hænge sammen uden en bil, men den ville i mange tilfælde (opleves at) være mere besværlig. Derfor er fritidsbilisternes argumentation og forsvar for at have bil anderledes end hverdagsbilistens. Den drejer sig i høj grad om frie muligheder og komfort.

Agnes og Knud Erik Larsen fortæller om forskellen på at have bil og ikke have bil og hvad fordelene ved at have bil er for dem:

Knud Erik Larsen: *"Det er når man en gang imellem står i en situation, hvor man skal bruge en bil. En overgang skulle jeg hente brænde, fordi vi havde dobbeltfyr, der hentede vi brænde og sådan noget oven på taget af bilen. Der brugte jeg den meget til sådan noget."*

Agnes Larsen: *"Forskellen er når man skal besøge nogen, der er det lettere og enklere. Selvfølgelig kunne vi undvære den. Men vi fuser jo ikke så meget i den."*

Agnes Larsen: *"Jamen jeg tror ikke jeg ville have nær så meget kontakt med mine søskende, hvis ikke jeg havde bilen. For de bor så langt væk. Der er en der bor på Møn, en ved Arresø, og Knud Eriks bror bor jo i Slagelse."*

Knud Erik Larsen: *"Fordelen er altså hvis du skal noget, så skal du ikke se om noget som helst, du kan lige gå ud og dreje nøglen, og så køre. Man er uafhængig og alt muligt."*

Samtidig er der blandt fritidsbilisterne en større påpegning af ulemperne ved bilismen, og her spiller trafikens miljøbelastning klart ind, og nogle klarere overvejelser i forhold til det at have bil overhovedet.

Fritidsbilisterne ser også hvordan brugen af biler til tider kan være utrolig uhensigtsmæssig i forhold til andre transportmidler. En fritidsbilist siger det på denne måde:

"Det tænker jeg hver eneste morgen, det kan jeg godt sige dig. Der er en sand strøm af biler med et menneske i hver eneste bil på vej ind til byen. Og når man tænker på, hvor relativt kort afstanden er derind, så synes jeg egentlig, at det er utrolig fråset og træls at trafikken er så massiv bare for at fragte nogle mennesker en eller to kilometer. Så kunne de ligeså godt tage bussen eller cykle eller noget andet.."

Helle Sørensen fortæller om hvordan miljøhensynet indgik i overvejelserne da hun og hendes kæreste skulle købe bil:

Vi vidste at det skulle være en bil med katalysator, men havde det ikke været lovbestemt, ville vi nok begge have været af den holdning at selvom vi skulle give lidt mere, så havde vi nok prioriteret at give lidt ekstra for at få den. Jeg synes også at vi er lidt miljøbevidste i vores dagligdag. Så det er ikke et område vi slet ikke tænker på eller bekymrer os om.

Fritidsbilisterne kunne godt klare tilværelsen uden bil og kan som nævnt godt se en fordel ved ikke at have bil - nemlig at de så ville have flere penge til rådighed til andre ting. De er interesserede i miljøproblemer og vil godt give et bidrag til løsning af problemerne. Men de kan alle pege på fordele i dagligdagen ved at have bil. Hvis vilkårene var anderledes ville fritidsbilisterne være den bilisttype som ville være mest tilbøjelig til at ændre adfærd i retning af at køre mindre i bil eller helt at afskaffe bilen. En væsentlig hindring for konkret at afskaffe bilen er dog for mange fritidsbilister at den deles med et andet medlem af husstanden, som oftest en ægtefælle, som benytter bilen til en daglig bolig arbejdsrejse.

4.4 Cyklister/kollektivbrugere af hjertet

Eksempler på cyklister/kollektivbrugere af hjertet:

Vagn og Rita Nielsen er hhv. 44 og 41år og har to børn, heraf en hjemmeboende datter på 12 år. De bor i et større ejendomskompleks i et grønt område i Gladsaxe kommune hvor de har boet i omkring ti år. Vagn er uddannet byggetekniker og arbejder i en stor entreprenørvirksomhed i Birkerød. Rita er sygeplejerske og arbejder på et plejehjem i kommunen. Vagn har kørekort. Familien har aldrig haft bil. Når Vagn tager på arbejde cykler han ca. 10 min. og tager derefter videre med S-bus, busturen tager 15 min. Herfra er der 5-10 minutters gang til arbejdspladsen. Alt i alt varer transporten ca. 35 min. Før S-bussen kom måtte Vagn tage over Lyngby, med en transporttid på 45-50 min. Det tager Rita 5 min. at cykle til arbejde. De køber ind i to forskellige supermarkeder. De ligger i hver sin retning et par km fra hjemmet og det tager ca. 5 min. at cykle derhen. Datteren går i fritidsklub, der er ca. 1,5 minuts gang. Hun har gået i kommunens institutioner, som ligger inden for en afstand af 5-10 min. på cykel. Vagn spiller fodbold i en lokal beboerklub lige ved bebyggelsen, 5-10 minutters gang væk. Datteren går til håndbold i beboerklubben og gymnastik i en idrætsforening, 10 min. på cykel. Rita svømmer i svømmehallen, ca. 1 km. væk. De cykler begge året rundt.



Cyklisten/kollektivbrugeren af hjertet har valgt at køre på cykel og bruge kollektive transportmidler ud fra et frit valg som i lige dele drejer sig om at cykle og køre kollektivt, som om ikke at eje og køre bil. Miljøhensynet vejer tungt, når cyklisten/kollektivbrugeren af hjertet skal vælge transportmiddel.

På et direkte spørgsmål om miljøhensyn er grunden til at han kører kollektivt svarer Vagn Nielsen:

"Ja, det er min største aversion mod at anskaffe bil (at det er miljøbelastende). Altså i halvfjerds-erne, da man var ung, var det blyforureningen eller luftforureningen i byerne... , men altså, siden Brundtland-Rapporten synes jeg nok at CO₂ har været væsentlig. Jeg fatter ikke, at virksomhederne er fritaget for energifgifter. Når man kan se, hvor meget energisparekammer har hjulpet på det private forbrug, så hjælper det jo intet på erhvervenes forbrug. Min påstand er at man kunne hente en stor CO₂-reduktion ved at pålægge dem energifgifter. Jeg læste den første Rom-rapport (om miljøproblemerne) i begyndelsen af 70'erne. Den var nok med til at skærpe min miljøopmærksomhed temmelig kraftigt. Det var chokerende dengang at læse..."

Vagn Nielsen fortæller at han aldrig har drømt om at få bil:

"Jeg kan ikke huske, da jeg var helt ung. Jeg synes ikke selv at jeg havde nogen hede drømme om at eje sådan en blikspand. Og efterhånden også p.gr.a. forureningen altså.. så ville jeg foretrække kollektiv trafik. Men der er jeg nok noget af en ener, hvad det angår. I starten havde vi ikke økonomisk mulighed for det (at anskaffe bil), men det har vi haft sidenhen, og hvor jeg bare har været endnu mere stejl. Og sidenhen kommer så også CO₂ udledningen og sådan noget. I starten, for 20 år siden, var det jo mest blyforurening og luftforurening i byerne."

Rita Nielsen: *"Det er også derfor jeg ikke har noget kørekort, hvad skulle jeg have det for? Der er mange der tager det, når de bliver 30 år, dem der ikke har fået. Det har der aldrig været nogen grund til at jeg skulle have."*

Cyklisten/kollektivbrugeren af hjertet holder af at cykle og finder de positive sider ved at køre kollektivt frem. Selvom det tager tid, kan man bruge tiden til at læse eller "lade op når man skal på arbejde", man kan på længere ture nyde udsigten eller selskabet med sine medpassagerer og som noget væsentligt, man har ikke ansvaret for transporten, noget der giver mulighed for at slappe af undervejs.

Vagn Nielsen siger om bil- og togkørsel:

"Selv om vi har haft mulighed for bilkørsel, så har vores mindste datter meget aktivt sagt nej til bil, og foretrukket tog, fordi hun bliver køresyg. Jeg foretrækker det også, fordi når man sidder længe i en bil, så får man ondt i ryggen. I toget kan man gå rundt og strække benene og læse. Man kan også lave alle mulige andre ting med barnet - spille kort osv."

På spørgsmålet om hvordan han opfatter den daglige transport svarer han:

"Jeg nyder at læse og bruge tiden til det i bussen. Den daglige transport er ikke ligefrem noget man glæder sig til eller nyder - det er noget, der er der. En togtur, f.eks. en længere tur til Jylland, vil jeg da snarere sige, der er da også flotte landskaber at kigge på undervejs. Dem kan jeg da glæde mig til også ligesom vores børn har gjort det, når vi skulle ud og køre i tog. Men i det daglige er det en anonym transport."

Hvis man kører med tog er der god plads til benene, og man kan gå rundt og strække benene under kørslen. Når man cykler får man frisk luft og motion og kan evt lægge turen ad grønne stier som er skilt fra biltrafikken.

Rita Nielsen beskriver hvordan hun nyder den daglige cykeltur:

"Jeg synes det er dejligt at cykle på arbejde. Jeg kommer lige igennem mosen, det er lækkert. Jeg er glad for at jeg ikke skal køre langt (med bus og tog)."

Det er ikke fordi cyklisten/kollektivbrugeren af hjertet ikke har råd til en bil, men det er rart at have de penge en bil ville koste i anskaffelse og drift til andre formål, og "man kan køre meget i taxa for det det koster at have bil".

Vagn Nielsen uddyber her nogle af grundene til at han har valgt ikke at have bil:

"Rita har som sagt nogle gange ment at det kunne være meget rart med en bil, hvor jeg nok har været mest stejl og sagt at det vil jeg ikke være med til. Det er en dyr fornøjelse synes jeg. Jeg ville hellere bruge de penge på noget andet. Og så forurener den. Når vi har haft behov for at flytte ting, så har vi lejet en bil til formålet. Eller hvis vi har haft behov for transport af os selv, så har vi lånt en bil."

På spørgsmålet om han overvejede at anskaffe bil da han arbejdede i Helsingør (og havde godt 3 timers daglig transport), svarer Vagn Nielsen:

"Nej, jeg følte at jeg fik udnyttet tiden undervejs. Det kan man ikke gøre hvis man ræser i bil. Jeg har aldrig ønsket at få bil."

Cyklisten/kollektivbrugeren af hjertet tænker på transportmulighederne i forbindelse med valg af bolig. Det må ikke være for besværligt at komme omkring, og der skal være mulighed for kollektiv transport i nærheden.

Rita og Vagn Nielsen fortæller her om de overvejelser de gjorde sig da de flyttede til Gladsaxe:

Rita Nielsen: *"Vi ville gerne væk fra Vesterbro. Det var et kedeligt kvarter vi boede i. Vi synes ikke det var et godt sted at have mindre børn. Så vi ville gerne væk fra byen. Og ikke for langt væk."*

Vagn Nielsen: *"Ikke langt ud på landet, men stadigvæk med rimelige muligheder for at kunne komme til byen."*

Rita Nielsen: *"Men vi vidste godt det ville tage længere tid for dig at komme på arbejde da vi flyttede herud. Men vi synes det var vigtigere at komme væk, så måtte vi tage det andet med. Vi vidste også godt vi ikke kunne få institutionsplads herude med det samme - ikke engang, når man selv arbejdede i kommunen. Men nu er det 9 år siden jeg fik job heroppe. Det var kun lige det første halve år der var lidt besværligt."*

Cyklisten/kollektivbrugeren af hjertet mener at den kollektive transport på mange måder er blevet forringet, og at den er blevet dyrere

gennem de senere år. De synes det er en samfundsopgave at sikre et godt og velfungerende transportsystem. Selvom de fremhæver de positive sider ved den kollektive transport er de dog også kritiske overfor systemet, og de forringelser de har oplevet der er sket.

Vagn Nielsen: *"Transporten ind til København er blevet forringet p.gr.a. busnedlæggelser. For et par år siden, og alle de andre år vi har boet her, kørte en 64 nede på Hareskovvej til Bagsværd og til Rådhuspladsen. Den var dejlig hurtig til Rådhuspladsen, det tog et kvarter. Det var alle tiders. Det har der været en del lokal polemik om. Der er kommet en anden linie, men det er blevet meget dårligere."*

På spørgsmålet om det ikke er besværligt at skulle planlægge, svarer Vagn Nielsen:

"Da bussen var der var det ikke så stort et problem, men ellers tager vi en taxi til Hovedbanegården."

Cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet er irriterede over aflysnin-gen og ventetiden i det kollektive transportsystem:

Vagn Nielsen: *"Der er en ulempe, når busserne ikke kører efter planen."*

Rita Nielsen: *"Og når de ikke passer sammen. Når man skal stå og vente i tre kvarter for at skifte bus."*

Vagn Nielsen: *"Det er en stor ulempe, og den manglende korrespondance mellem linierne er en ulempe. Men rabatsystemet i HT-området er godt, og komforten er fin nu. S-busserne er meget behagelige at køre med."*

De mener ligeledes at det er blevet dyrt at rejse med kollektive transportmidler:

Vagn Nielsen: *"Jeg har et månedskort, det synes jeg sådan set er meget rimeligt, men en tier for et klip, det er måske nok lidt i overkanten."*

Rita Nielsen: *"Det er også blevet ret dyrt at rejse langt i forhold til for en fem år siden. Børn skal jo betale voksen billet fra de er 12 år, altså, det er jo dybt godnat, synes jeg. Så hvis Kristina og jeg skal en tur til Tønder, så er det en tusse."*

Cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet er bekymrede for miljøet og klar over trafikens bidrag til problemerne. De bekymrer sig for de kommende generationers muligheder for at leve på jorden og mener at hver generation bør rydde op efter sig selv. De er klar over at det koster noget (økonomisk) at sikre miljøet og er villige til at betale det det koster - både personligt og over skatten. Og tilsvarende er de af den opfattelse at både den enkelte og samfundet har et ansvar for at gøre noget aktivt for at løse miljøproblemerne.

Vagn Nielsen: *"Jeg har da stadigvæk et håb om at den kollektive trafik bliver udbygget så privatbilismen falder, men jeg frygter det modsatte. Men jeg synes at forureningen er et samfundsanliggende, så jeg synes ikke det skal være den frie ret og det frie initiativ der bestemmer. Jeg synes der skal lovgives om det, enten med en fordobling af benzinprisen eller ved at lægge*

hindringer i vejen på anden vis. For det er jo altsammen samfundsproblemer og et samfundsanliggende som gælder os alle."

Rita Nielsen : "Jeg er enig. De (børnebørnene) skal også gerne kunne trække vejret uden at have en maske på. Sådan som det er idag, er det slet ikke godt nok (det kollektive transportsystem). Vi er heldige som vi har det, men der er andre der har problemer. Det ideelle ville være en meget renere luft og mindre trafik. Så er det bare lige hvor man skal gøre af den (udbygningen af den kollektive transport). Jeg ved ikke om det skal være noget under jorden eller højere oppe i luften. Hvis man virkelig tænker alvorligt over: "Hvad er det egentlig jeg gør? Hvad er det egentlig jeg efterlader til mine børn og børnebørn?" Det mener jeg der er mange der ikke tænker på, eller vælger at lade være med at tænke på."

Blandt cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet er der god overensstemmelse mellem det, de synes de bør gøre, og det de gør i praksis. Hvis miljøet er udgangspunktet for en vurdering af deres holdning og adfærd, kan man vove den påstand at deres viden om og holdning til miljøproblemerne er så langt fremme i deres bevidsthed at denne forståelse er blevet styrende for deres valg af transportmidler, eller sagt på en anden måde, deres fravalg af bilen. Denne gruppe ville ikke kunne leve med at bruge bilen som deres daglige transportmiddel, medmindre de var udsat for alvorlig sygdom el.lign.

På spørgsmålet om hun kunne forestille sig at der var noget, der kunne ændre deres valg af transportform svarer Rita Nielsen:

"Hvis der skete noget alvorligt med en af os, så er det jo en helt anden situation, man er ude i. Så kan det godt være at valget ville være helt anderledes. Så kan det godt være at man gerne ville have en bil, fordi så har man ikke cykelmuligheden og de andre muligheder. Så bliver de forandret. Men det skal ud i sådan noget voldsomt noget.. (før der kunne blive tale om det)."

Spørgsmålet om man undvære bilen besvarer de sådan her:

Vagn Nielsen: "Ikke i samfundet, men enkeltpersoner kan sagtens undvære den hvis man har (anden) transport. Hvis persontransporten er i orden, og der er godstransportmuligheder, 3X34 bruger vi, fordi vi ikke har nogen bil."

Rita Nielsen: Mange har bil som luksus. Mange fra mit arbejde har bil, men cykler på arbejde. De bruger den faktisk kun i fritiden. Det er da bare for at have en bil at køre rundt i i fritiden."

Vagn Nielsen: Der er mange folk med sommerhus der nødig vil undvære den. Rita Nielsen: Tænk på alt det de slæber op i sommerhuset hver fredag og alt det, de slæber hjem hver søndag. Hvordan skulle de dog have det i et tog. Men der er da også nogle, der bruger bil i deres arbejde, hvor det er en nødvendighed. Læger, hjemmesygeplejersker osv. Der kunne man ikke undvære den. Men ellers kunne der undværes meget."

Cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet giver ingen grund til miljømæssig bekymring. I denne sammenhæng er de de gode trafikanter som står som eksempler på at det kan lade sig gøre at transportere sig uden at have bil og tilmed have et aktivt liv som moderne mennesker. Det er en type som har taget stilling for miljøet og mod bilis-

men, uden at der i dette ligger en fordømmelse af de af deres medmennesker der af den ene eller anden grund kører i bil. De kan som nævnt være eksempler for andre, men vil formentlig for nogle i lige så høj grad kunne være en type man ønsker at afgrænse sig fra. Dette problem vil blive taget op i afsnittet om identifikation med bilen/bilen som statussymbol.

4.5 Cyklister/kollektivbrugere af behov

Eksempel på cyklister/kollektivbrugere af behov

To brødre *Jesper* og *Thomas Skov* er hhv. 21 og 22 år, de har ingen børn og deler en ejerlejlighed i indre by, de har begge studentereksamen. Jesper arbejder på et grafisk værksted som vikar, men vil gerne være musiker. Thomas er netop startet på teknisk skole. De har begge to kørekort. Jesper har ca. 5 min. på cykel til sit arbejde. Thomas har godt 3 km til Englandsvej, hvor den tekniske skole ligger. Han cykler også. De køber som regel ind i Netto på hhv. Blegdamsvej og Nørrevold. Der er ca. 1 km i hver sin retning fra, hvor de bor. Thomas styrketræner i et motionscenter på Østerbro - ca. 500 m væk. Jesper cykler frem og tilbage til Vesterbro, hvor han øver, der er vel 2-3 km, og det tager et kvarters tid på cykel. Tidligere øvede han på Amager og kørte da i bus frem og tilbage. Desuden spiller Thomas af og til fodbold i Idrætsparken, som ligger 500 m væk. Han cykler derover.

Tine Vedel er 24 år. Hun bor i en andelslejlighed sammen med sin kæreste på Østerbro i København. De har ingen børn. Hun studerer på Danmarks Tekniske Universitet (DTU) og er ved at skrive (det afsluttende) eksamensprojekt. Hun har tidligere haft studentertid. Hendes kæreste er færdig som ingeniør og søger job. Hvis hun skal på DTU cykler hun til Vibenhus Runddel, tager E-bussen derfra til Lyngby og går det sidste stykke til DTU - hvis hun ikke cykler hele vejen. Hun køber ind flere forskellige steder, enten i Kvikly, Aldi, Fakta eller Netto. Når hun køber ind går hun, for det er alt sammen inden for 500 m. Ind imellem cykler hun til Grønttorvet. Det ligger et par kilometer væk. Hun går til aerobic i gaden. Nogle gange cykler hun til Dyrehaven og løber deroppe. Hvis hun skal på besøg hos nogen i København cykler hun eller går, men tager aldrig bussen.



Cyklister/kollektivbrugere af behov er byboere, gerne i de større byer, de er ofte unge eller pensionister, men kan også findes i andre aldersgrupper. De er kollektivbrugere og cyklister, fordi disse transportmidler tilgodeser deres transportbehov. De unge i denne type bor og arbejder eller er under uddannelse, som regel i byen, og har ikke behov for en bil, som vil være besværlig at komme rundt og af med p.gr.a. stærk trafik og parkeringsproblemer. Til daglig transporterer de sig normalt ikke længere end de kan nå med cykel eller måske endda til fods. De har valgt deres transportform ud fra at det var det nemmeste.

På spørgsmålet om de selv har valgt deres transportform svarer Thomas og Jesper Skov:

Thomas Skov: Jeg har selv valgt at køre på cykel. Men jeg havde bil, da jeg flyttede til København. Det var fuldstændig vanvittigt, dengang gik jeg på skole på Frederiksberg, at starte bilen og køre en lille km. Så den blev solgt, så det er efter eget valg at jeg cykler.

Jesper Skov: Jeg har også frit valgt at køre på cykel."

Nogle pendler dog fra byen til uddannelsessteder i udkanten af eller udenfor byen, men her vil de kollektive transportmidler køre med korte intervaller, og undervejs kan de udnytte tiden til at læse eller slappe af. Hvis det er muligt cykler de hellere end de tager de kollektive transportmidler som de har et noget blandet forhold til. En del finder det dyrt og besværligt med mange forsinkelser og aflysninger og føler sig generet af at man ikke selv kan vælge, hvem man vil være sammen med under transporten.

Tine Vedel: "...og så er det jo dyrt at tage bussen, og det er ubekvem, du står sammen med en masse grimme mennesker. Jeg vælger hellere at cykle i mit eget tempo, så er jeg uafhængig og jeg rører mig samtidig. Det er de to ting jeg godt kan lide ved at cykle."

En anden del finder at både tog- og bussystemet fungerer fint i forhold til deres behov, men de fleste mener at det generelt er for dyrt at køre med de kollektive transportmidler.

Tine Vedel: "Vi tager aldrig bussen. Vi vil hellere cykle i regnvejr end at tage bussen.. Når man står og venter i ti minutter bliver man lige så våd som at cykle. Jeg vil også hellere gå helt ned til Østerport end at tage bussen - så får jeg også lidt motion - frisk, tung luft. Jeg synes det er meget, meget dyrt at tage bus og tog." "Men vi kører meget til Ringsted, og det er 110 kr. med toget tror jeg for en returbillet pr. mand, det er ca. 200 kr. Vi kunne have købt klippekort hvis vi kørte regelmæssigt, så kom det til at koste 80 - 90 kr., det er ikke ret meget vi sparer på det. Det er noget med at HT og VT ikke kan tale sammen, det må du meget gerne skrive. Tiderne passer ikke sammen, og du kan ikke bruge et klippekort, som du har købt i Ringsted hos VT, i en bus herinde, selvom klippet egentlig skulle gælde lige så meget som det gør herinde

Jesper Skov: "Jeg synes efter nærmere eftertanke at det egentlig er meget rart at tage bussen når jeg har tid. Det er afslappende. Men jeg foretrækker alligevel at cykle fordi det er hurtigere, men det er mest fordi man er uaf-

hængig af bestemte tidspunkter. Der er så korte afstande til alt at det er let og hurtigt at cykle.

Denne type af trafikanter har ofte gjort sig overvejelser vedr. transportmulighederne i forbindelse med valg af bolig.

Thomas Skov fortæller her hvor vigtigt det var for dem da de købte lejligheden, at man kunne gå og cykle til det meste:

"Ja, det var af geografiske hensyn, det er helt sikkert. Vi ville gerne indenfor søerne, for der ved vi at det er i gå- eller cykelafstand til de fleste af de ting, som vi gerne vil. Vi kunne sagtens have købt en lejlighed meget billigere ud i periferien. Det var helt klart inde i billedet.

De unge i denne type af trafikanter tænker ikke på at anskaffe sig bil i deres nuværende situation, men vil gøre det hvis de evt. efter endt uddannelse flytter udenfor byen eller får arbejde langt fra boligen.

Thomas Skov: *"Herinde er vi ikke afhængige af en bil. Men hvis jeg kom udenfor Storkøbenhavn, ville jeg have en bil. Så ville man igen have langt til sine aktiviteter, og det ville jeg ikke holde ud med de offentlige transportmidler."*

Jesper Skov: *"Hvis det forhåbentlig går op ad bakke med min musik, og jeg skal ud at spille en masse, så vil jeg højst sandsynligvis få brug for en varebil. Og hvis jeg har penge, vil jeg også købe en bil. Det bliver jeg nødt til, for ikke at blive nødt til at bruge flere tusinde på 3 X 34. Det kan slet ikke løbe rundt. Men som det er nu, har jeg jo ikke brug for en bil. Men jeg håber og tror på at jeg er så fornuftig, også om 10 år, at jeg stadig kan se at når det ikke er nødvendigt, strengt nødvendigt, så lader man bilen stå - hvis man overhovedet har en."*

De andre aldersgrupper - udover de unge - i denne trafikanttype, er mennesker som har valgt livet i byen, blandt andet ud fra en betragtning om at de så ikke behøvede at have bil. De tænker ikke på at anskaffe sig bil, med mindre der sker nogle forandringer i deres bolig- eller arbejdssituation som vil betyde ændringer også i deres transportmønstre, eller der sker nogle drastiske forringelser af det kollektive transportsystem. Som det er nu, finder denne type af trafikanter, at det kollektive transportsystem fungerer nogenlunde tilfredsstillende

Solvej Carstensen er 42 år og arbejder i en større statsinstitution. Hun har hverken bil eller cykel, men går og kører med bus og tog til arbejde. Hun siger om den daglige transport:

"Jeg nyder faktisk den køretur. Men hvis jeg ikke havde transporten, ville jeg selvfølgelig få mere tid til mine børn. Men det er ikke en plage for mig. Når man sådan lukker boksen kl. 16, så hænger man på det nærmeste oppe under loftet. Da jeg havde bil og hoppede ud i den og nåede hjem, så hang jeg stadig deroppe. Det gør jeg ikke nu. Nu har jeg slappet af, jeg har tænkt, jeg har læst og skrevet sang eller hvad det er. Nu er jeg betydelig mere rolig, når jeg kommer hjem. Det gør heller ikke så meget (med transporttiden), for jeg når alligevel alt det jeg skal. Sådan er det. Så egentlig har jeg overhovedet ikke noget imod det, og på nogen måder er det en fordel.

En anden cyklist/kollektivbruger af behov forklarer sine grunde til at cykle og bruge kollektiv transport således:

"Jeg vil helst cykle, men når det ikke kan være andet og det er koldt, tager jeg kollektiv transport. For det første fordi jeg kan slappe af mens jeg kører, for det andet fordi det ikke forurener så meget, og for det tredje er det svært at komme af med en bil i København."

Ofte vil cyklisterne/kollektivbrugerne af behov benytte en kombination af cykel, bus og tog, med cyklen som det foretrukne transportmiddel.

De steder de har deres daglige gang vil som regel ligge i en rimelig afstand fra hinanden. Det er især vigtigt at institutioner og skoler ikke ligger alt for langt fra boligen:

"Dagen hænger udmærket sammen, vi er vant til det.. Men den hænger nu kun udmærket sammen, fordi vores institution ligger så tæt ved. Hvis vi skulle ud til en institution som lå lidt akavet for offentlige transportmidler, så ville jeg have svært ved at nå det, med mindre jeg havde en meget fleksibel arbejdsplads."

Pensionisterne blandt cyklisterne/kollektivbrugerne af behov er faste kunder i den kollektive transport i byerne. De går eller kører i bus til daglige gøremål, og nyder godt af de favourable rabatsystemer der findes for denne gruppe i alle trafikelskaber. Indskrænkningen i de tidspunkter de må benytte de billige pensionistkort kan være et irritationsmoment for mange pensionister.

Cyklisterne/kollektivbrugerne af behov vil ofte have en viden om miljøproblemerne og være bekymrede over udviklingen. De unge blandt dem sætter sjældent deres egen adfærd i forbindelse med problemerne og gør ikke selv noget aktivt for at forbedre forholdene. Direkte adspurgt vil de ofte svare at de gerne vil gøre noget for miljøet - engang.

Jesper Skov (om køb af økologiske fødevarer): *I starten tænkte jeg ikke over det, det skulle bare være billigt, det var bare Netto osv. Jeg har ikke praktiseret det fuldt ud som jeg gerne vil, men det er det, jeg tænker mig at gøre. Jeg har købt en del økologisk mælk og lidt økologiske æg. De har øko-mælk i Netto, men det er nok ikke det der er mest af. Men jeg forestiller mig at gå i lidt lækrere forretninger når jeg får lidt mere råd til det. Eller langsomt gøre det når jeg får råd. Men jeg stiller krav til det, og det er ikke fordi du spørger mig. Men, nej, kort sagt har vi ikke praktiseret det.*

Som deres tilværelse er nu er det ikke muligt eller i hvert fald for besværligt, og der er meget andet der er vigtigere for dem. De mener dog nok at den enkeltes indsats generelt set har en betydning, men synes på den anden side at det kan være svært at overskue hvad der kan gøres konkret. Resten af denne trafikanttype er velvilligt indstillet overfor selv at yde en indsats i forhold til miljøproblemerne, men føler at bylivet i sig selv vanskeliggør at eventuelle ideer kan omsættes til konkret handling.

I forhold til deres transport føler cyklisterne/kollektivbrugerne af behov en rimelig overensstemmelse mellem ord og handling. De bidrager ikke til trafikens miljøproblemer i samme omfang som deres bilende medtrafikanter, og lever således på dette område op til deres egen opfattelse af en miljøvenlig trafikant. De voksne byboere vil som nævnt næppe ændre deres transportmiddelvalg, medmindre deres bolig- eller arbejdssituation ændres væsentligt, hvorimod de unge vil være vanskelige at fastholde som ikke-bilister.

Og på samme måde er forholdet til bilkørsel, særligt for de unge i denne type, præget af forventningen om en fremtid som udmærket kan omfatte køb og brug af bil:

Jesper Skov: *"Man kan sagtens være hellig uden at gøre noget ved det overhovedet. Det samme med bilister. Jeg skal heller ikke gøre mig hellig, hvis jeg havde brug for bilen, og den stod hernede, så ville jeg starte den på nøjagtig samme måde i morgen tidlig. Selvom jeg sidder og siger at jeg synes egentlig det er forfærdeligt; det tror jeg at jeg ville. Nu sidder jeg og blotter mig selv, men jeg kan sagtens sætte mig ind i folks tankegang."*

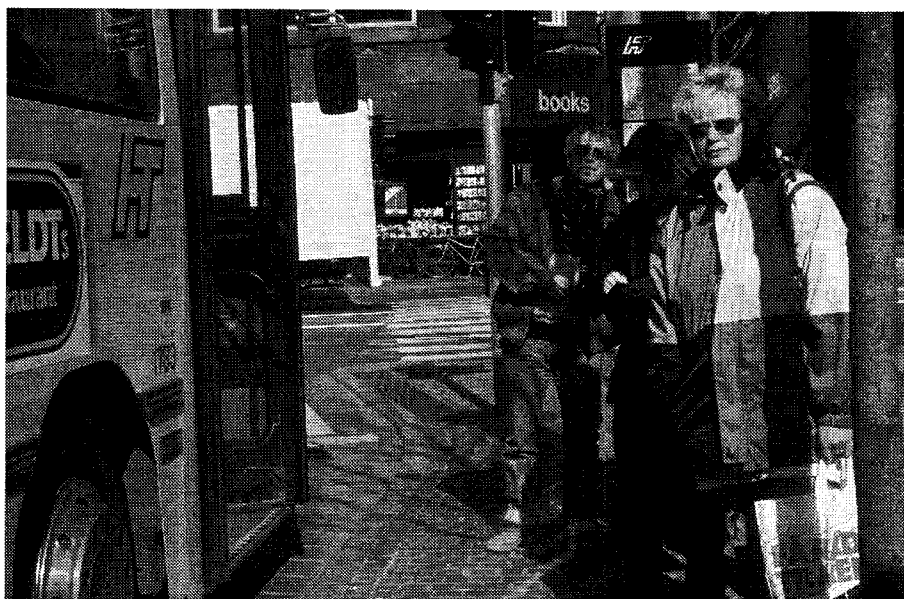
Hvis de voksne indenfor denne type skal fastholdes som cyklister og kollektivbrugere skal mulighederne for cyklister og de kollektive transportmidler ikke forringes yderligere. De unge vil ligesom mange yngre familier blandt cyklisterne/kollektivbrugerne af nød efter al sandsynlighed anskaffe sig bil hvis de flytter udenfor byen - i hvert fald som tendenserne ser ud i dagens samfund.

4.6 Cyklister/kollektivbrugere af nød

Eksempler på cyklister/kollektivbrugere af nød:

Troels Mørup og Sisse Mortensen er begge 32 år og bor i en andelsbolig i Værløse, han er cand.jur. og arbejder i Socialministeriet i København, hun er lærer og ansat ved en folkeskole i kommunen, de har en søn på 1 år. Troels har 18 km til arbejde, han cykler til Værløse S-station, tager toget til Hovedbanegården og går derfra 10 min. til arbejdet. Det tager ialt 40 min. I sommerhalvåret cykler han hele vejen. Sisse har ca. 500 m. til skolen, det tager 5 min. på cykel. De køber ind i en lokal Netto, ca. 500 m og i Værløse bymidte, 2 - 3 km. Det foregår på cykel. Eller, hvis der er tale om større indkøb, kører de i en lånt bil - ca. en gang om måneden. De går til vuggestuen med Jeppe - der er ca. 500 m. Sisse har ingen faste fritidsaktiviteter, men svømmer af og til i Farum - 3 km. Troels spiller en gang imellem tennis samme sted. Han synger i kor en gang ugentligt i København - tager dertil efter arbejde. De cykler til deres forskellige fritidsaktiviteter. Transport i fritiden foregår med tog, bus og taxa - af og til låner de en bil. Når de skal på ferie låner de bil, bruger DSB eller flyver, hvis det er langt væk. Kun Troels har kørekort.

Winnie Jørgensen er fraskilt, bor i udkanten af Køge og har 2 hjemmeboende børn og 2 der er flyttet hjemmefra. Hun er overassistent ved Danmarks Teknologiske Institut i Tåstrup. Når hun skal på arbejde tager hun først bus, så tog og endelig bus igen. Først går hun 200 m, derfra tager hun bussen til stationen, S-toget tager 20 min., og derfra tager hun så bussen igen og går det sidste lille stykke. Der er 2 ventetider på 7 min. hver og 3 køreture på ialt 58 min. samt to korte gåture. Hun har 36 km til arbejde og det tager hende ialt 1 time og 20 min. at komme på arbejde. Hun køber ind i Prima og Netto. Der er ca. 200 m til Prima. Hun går når hun skal købe ind både i Prima og i Netto. Hvis hun skal købe stort ind får hun nogle bekendte til at hente varerne i bil - det er billigere end at få dem bragt ud. De to piger rider, den ene cykler og den anden kører i bus de 4 km der er til stalden. Familien bruger bus og tog hvis de skal noget i fritiden. Winnie har ingen cykel, men vil gerne have en. Hun har kørekort.



Cyklister/kollektivbrugere af nød er først og fremmest folk der angiver at de ikke har bil fordi de ikke har råd til det. Det kan også være folk der af en eller anden grund ikke er i stand til at køre bil, f.eks. handicappede eller ældre, der ikke mere har kørekort. Når/hvis de får råd til det vil de der anskaffe sig en bil.

Susanne Ruben er studerende ved Københavns Universitet og bor i en forstad til københavn. Hun er gift og har et barn. Hun bruger cykel, bus og S-tog til sin daglige transport. Hun fortæller her hvorfor de ikke har bil:

"Baggrunden for at vi har valgt ikke at have bil er økonomien. Hvis vores økonomi var bedre, ville min mand meget gerne have en bil. Jeg tror nok at jeg synes at økonomien skal være meget bedre, for at det er umagen værd at bruge så mange penge på den - jeg vil hellere på ferie end at have bil. Jeg prioriterer det ikke så højt. Men min mand er typen der, hvis der står en bil nede i garagen, så bruger han den stort set til alt - om han så skal til posthuset 400 m væk."

Ruth Mose er fysioterapeut på Herlev hospital og bor med sin mand i et hus i Bagsværd. Hun cykler eller tager bussen til arbejde. Hun fortæller:

"Det er økonomien der har bremset os (fra at købe bil). Hvis vi havde haft pengene havde vi nok købt den bil p.gr.a. min mands lange vej til arbejde. Der er også nogle ting til huset vi godt vil købe - nyt badeværelse f.eks. Der prioriterer vi da huset lidt højere end en bil. Det er også et spørgsmål om hvad du er vant til."

Cyklister/kollektivbrugere af nød er en trafikanttype som består af forskellige grupper. Der er en del forholdsvis nyligt etablerede unge familier som tænker på at anskaffe sig bil så snart de får lidt mere luft i økonomien eller "i hvert fald hvis vi får et barn" - eller de får barn nr to.

Ruth Mose forklarer deres situation:

"Vi boede tidligere i København, men valgte så at flytte ud. Vi valgte stedet efter, om der var busser. Det er man jo nødt til, når man ikke har bil. Vi har valgt at køre med de kollektive transportmidler, men det hænger også sammen med økonomien, når man lige har købt hus og ikke har afhændet sin lejlighed og det ene og det andet... Der har ikke været til en bil, men hvis vi havde pengene, så gjorde vi det. Da vi boede i København manglede vi ikke en bil, men nu ville det nok gøre livet lidt lettere."

Troels Mørup siger det sådan her:

"Og så er det også et økonomisk spørgsmål, på den måde at jeg godt kunne tænke mig at have en bil, fordi det ville være praktisk, når man har et barn, man kan komme lidt friere rundt og ikke hele tiden vente på en bus. Så jeg ville gerne have en bil, men jeg synes ikke vi har råd til det. Derfor har vi ikke nogen. Men vi overvejer det og hvis vi får 2 børn, så får vi det også."

En anden del består af enlige med børn og en tredje af personer udenfor arbejdsmarkedet - arbejdsløse, pensionister eller bistandsmodta-

gere. Fælles for dem er ønsket om en bil og en vurdering af at der er større fordele end ulemper ved at have en bil - bortset fra det økonomiske.

Winnie Jørgensen som har haft bil før hun blev skilt, svarer på spørgsmålet om hun skal have bil igen:

"Nej, men jeg kunne da godt sidde og fantasere om at få bil igen, det må jeg da indrømme. Det er nok økonomien der afholder mig fra at anskaffe en bil."

Cyklisterne/kollektivbrugerne af nød kan ofte godt lide at køre på cykel og har ligesom cyklisterne/kollektivbrugerne af behov en meget forskellig opfattelse af det kollektive transportsystem. De er alle det man kunne betegne 'tvangskunder' i det kollektive transportsystem, men en del af dem vil ikke have udsigt til at få råd til bil, og vil derfor fortsætte med at køre kollektivt og på cykel, og resten vil anskaffe sig bil når det bliver muligt, dvs. når de får råd.

Cyklisterne/kollektivbrugerne af nød har en interesse for og viden om miljøproblemerne, herunder trafikens miljøproblemer, der spænder over et bredt felt, ligesom en stor interesse og en 'grøn' adfærd og 'grønne' holdninger til en manglende interesse for og afvisning af miljøproblemer overhovedet. Selv de meget 'grønne' blandt disse trafikanter har dog ønsket og intentionen om at købe bil, når eller hvis de får råd.

Susanne Ruben besvarer spontant spørgsmålet om der er nogen ulemper ved at have en bil sådan her:

"Det er dyrt - for dyrt for os."

På spørgsmålet om der kunne være nogle miljømæssige ulemper ved at have bil svarer hun:

"Den måde jeg vil bruge en bil på har jeg ikke nogen miljømæssig bevidsthed omkring. Jeg har ikke nogen følelse af, hold da op, nu sidder jeg og griser meget mere end jeg ville gøre, hvis jeg sad i en bus. Der er jeg sådan ret blankt egoistisk. Der hvor jeg synes det ville være misbrug, og jeg ville have det dårligt med det, det ville være hvis jeg kørte de 400 m hen til posthuset, altså alle de der ting der ligger tæt på, hvor jeg ligeså godt kunne gå eller cykle. Jeg burde tænke at det er mere forurenende, men det gør jeg ikke."

Men miljøet ville indgå i hendes overvejelser hvis hun en dag skulle købe en bil, selvom det ikke ville være det eneste kriterie:

"Ja, det tror jeg det ville. Jeg ville helt klart vælge en gammel bil fra. Hvis jeg kunne vælge mellem at få en stor lidt ældre bil eller en lille ny bil, så ville jeg meget hellere have en lille ny bil, og det er af miljøhensyn. Jeg er sådan en der godt kan gå rundt på gaden og blive meget forarget, hvis jeg bliver overhalet af sådan en ældgammel Skoda der lugter som en fiskefabrik. Men jeg tror nok, hvis jeg skulle vælge mellem 2 nye biler, så ville det (miljøet) ikke være det væsentligste hensyn. Jeg ville ikke vælge en mindre bil af hensyn til miljøet."

Cyklisterne/kollektivbrugerne af nød føler ligesom hverdags- og fritidsbilisterne et modsætningsforhold mellem deres transportad-

færd og deres holdninger til transport. Men det er et andet modsætningsforhold end hos bilisterne, fordi det drejer sig om en modsætning mellem noget de gør - cykler og kører kollektivt - og noget de ønsker at gøre, nemlig at køre bil. Interviewene med miljøinteresserede unge familier peger på at der potentielt ligger et modsætningsforhold i deres (kommende) forhold til at have bil, svarende til det der findes blandt hverdags- og fritidsbilisterne.

Hvis de på nogen måde skal fastholdes i det kollektive transportsystem og som cyklister må man kortlægge hvilke forventninger de har til transportsystemerne. For at belyse det er disse trafikanter blevet spurgt om deres vurdering af fordele og ulemper for dem ved de forskellige transportmidler.

Da de bliver spurgt om hvilke fordele og ulemper de ser ved at få bil svarer Troels Mørup og Sisse Mortensen således:

Troels Mørup: "Den største fordel ville være at man kunne spare noget tid. Man kunne have noget mere tid hjemme, sammen med sit barn f.eks., i stedet for at være et eller andet sted i de offentlige transportmidler. Det er en af de største fordele synes jeg. Og så impulsivitet, det gir lidt mere plads til at være impulsiv."

Sisse Mortensen: "At man lige kan tage ud og besøge nogen. Der ville måske være nogle venner der boede langt væk, som man ville se noget mere hvis vi havde en bil. Det kan man gøre hvis man har 2-3 timer, men hvis man skal med de offentlige skal man måske bruge 1 time i hver ende som man lige skal regne med - og så gør man det ikke. Det var fordelene. Ulemperne ved at have en bil ville være økonomien og det miljømæssige."

Spørgsmålet om fordele og ulemper ved kollektive transportmidler besvarer de på denne måde:

Troels Mørup: "...men hvis man ikke bruger dem i fritiden, men på arbejde, er fordelene at man kan slappe af mens man kører med dem. Det synes jeg er meget vigtigt. Så kan man sidde og arbejde eller læse - det er en stor fordel. Selvom jeg havde en bil ville jeg alligevel tage toget hvis jeg skulle til Århus f.eks., det er jeg ret sikker på. Så kan man sidde og arbejde eller slappe af. Det er i hvert fald en ting. I andre lande ville en anden fordel måske være at man mødte andre mennesker, men der er ikke ret almindeligt i Danmark."

Troels Mørups svar på om hans viden om miljøet har nogen indflydelse på deres transportvalg lyder sådan her:

"Både ja og nej. Nogen gange tager jeg cyklen selvom jeg ikke altid synes det er skønt at cykle. Men det er måske mere økonomi end miljø. Jeg sparer et månedskort hvis jeg cykler hver dag. Samtidigt er det godt for mig selv, rent helbredsmæssigt. Så det er nok lidt langt ude at sige at det er p.gr.a. miljøet (at han cykler)."

Spørgsmålet om de tror de ville cykle lige så meget hvis de havde en bil besvares således:

Troels Mørup: "Ja, næsten lige så meget. Nogle gange hvis jeg skulle noget bagefter arbejde, ville jeg tage bilen i stedet for."

Sisse Mortensen: *"Men det kunne godt være at cyklerne kom til at stå noget mere alligevel, hvis vi fik en bil."*

Troels Mørup: *"Jo, selvfølgelig ville den det. F.eks. en eller anden aften hvor jeg skulle til tennis, så ville jeg ikke tage mit regntøj på og cykle derover, så ville jeg tage bilen. Det betyder også at jeg kommer hurtigere frem og tilbage."*

Sisse Mortensen: *"Det vil også være meget afhængigt af vejret."*

Troels Mørup: *"Ved almindeligt vejr ville jeg i hvert fald i starten, være så disciplineret at jeg tog min cykel. Men der ville garanteret ske et skred. Det ser man for alle mennesker der får bil."*

Citaterne ovenfor viser klart hvor vanskeligt det vil være at fastholde denne trafikanttype som cyklister og kollektivbrugere hvis eller når de får råd til at købe en bil. På den anden side har de i modsætning til bilisterne ikke aktuelt værnet sig til at køre bil til hverdag og vil - måske - under andre forhold end de eksisterende kunne fastholdes i deres nuværende transportmønster.

4.7 Afslutning på trafikanttyper

Opdeling af befolkningen/trafikanterne i 6 forskellige trafikanttyper er hovedsageligt sket ud fra to hensyn. Det ene tager sigte på at opnå en dybere forståelse af baggrunden for den adfærd der findes i befolkningen på transportområdet. Der er således tale om en generel begribelse af adfærden som skal bidrage til opbygning af området som forskningsområde i Danmark. Og her kommer forståelsen af bilens betydning både som transportmiddel og som en mulighed for at få tilgodeset en række andre 'behov' ind i billedet. Dette bidrag kan så forhåbentlig danne baggrund for yderligere forskning indenfor transportadfærd, som en del af transportforskningen i Danmark. De 6 trafikanttyper skal vise at transportadfærd er noget meget forskelligt, og at der findes meget forskellige former for transportadfærd som må beskrives og forstås ud fra netop mangfoldigheden som den findes i befolkningen.

Det andet hensyn tager udgangspunkt i de miljøproblemer som er en følgevirkning af den stadig voksende trafikmængde - både her og i udlandet - og som kalder på forandringer. Hvis man skal forestille sig nogle ændringer i adfærdsmønsteret til fordel for en mere bæredygtig udvikling på transportområdet, må man sætte ind med forskellige foranstaltninger som tager udgangspunkt i forskellighederne i befolkningens transportadfærd og deres holdninger til transport. Også af denne grund er det vigtigt at have et så nuanceret billede af adfærdsmønstrene og de konkrete adfærdsformer som muligt. Der skal forskellige foranstaltninger til hvis man vil øve indflydelse på de lidenskabelige bilister i forhold til hvis man vil opnå noget f.eks. blandt fritidsbilisterne - som gennemgangen af typerne også har illustreret.

5 Benzin i blodet

I dette kapitel vil analysen tage de problemstillinger op som interviewpersonerne har peget på undervejs. Interviewene bliver brugt med baggrund i de interviewedes trafikale adfærd og holdninger til transport og miljø, og en social dimension vil blive inddraget hvor denne skønnes at være relevant eller ligefrem nødvendig for at forstå baggrunden for interviewpersonernes adfærd og holdninger. Det sker bl.a. i afsnit 6.2 'Identifikation med bilen'.

Der vil endvidere blive medtaget forhold som ikke på forhånd var formuleret i spørgerammen, men som dukkede op i løbet af interviewene. Flere interviewpersoner beskrev hvordan de følte at bilen medvirkede til at give dem identitet og/eller status, eller hvordan den f.eks. kunne opfylde et behov for at være sig selv, for at høre musik m.v. Disse beskrivelser vil indgå i analysen i de sidste afsnit i kapitlet.

Enkelte af citaterne fra gennemgangen af trafikanttyperne vil gå igen i dette og de efterfølgende kapitler. Det sker i begrænset omfang, og kun hvor det ikke har været muligt i materialet at finde andre citater som kunne sige det samme eller ligeså præcist.

5.1 Gennemgående træk

Men først til nogle generelle træk. Ligesom det er vigtigt at undersøge hvad der skiller, kan det også have betydning at sætte fokus på fællestrækkene hvis man skal et lag dybere ned i forståelsen af transportens generelle betydning for mennesker i det moderne samfund.

Selvom trafikanter er forskellige, hvad gennemgangen af de 6 trafikanttyper også viste, både hvad angår deres transportadfærd, deres holdning og indstilling til transport og transportmidler, så er der dog også en række elementer der går på tværs af de forskellige bilisttyper, kollektivbrugere og cyklister.

5.1.1 Bilister

Bilisterne er enige om at hvis de skulle give afkald på at køre i bil ville deres hverdag blive mere besværlig, og der ville være aktiviteter de måtte undvære hvis de ikke havde bil. De er også enige om at privatbilen i forhold til bus, kollektive transportmidler og/eller cykel giver nogle muligheder, som ganske enkelt ikke kan erstattes af noget andet transportmiddel.

En af interviewpersonerne formulerer det på denne måde:

"Jeg tror slet ikke de kollektive transportmidler kan løse den opgave som vi vil kræve af en bil. Uanset hvor gode de blir, så kan de ikke løse opgaven. Jeg er stort set tilfreds med de offentlige transportmidler - engang imellem er der for få busser om søndagen og for få natbusser - men det vi ville bruge en

bil til, nemlig her og nu at komme et eller andet sted hen og måske tage på ferie i den eller sådan noget, det kan man ikke gøre med offentlige transportmidler alligevel. Det kan simpelthen ikke lade sig gøre. Jeg ville stadig skulle gå herfra ned til bussen i hylende regnvej og snestorm, man kan ikke lave et busstoppested ved hvert hus. Vores busstoppested er noget af det nærmeste man kan komme. Det der med indkøb er noget andet, ved store indkøb f.eks. ville det være nemt at kunne komme fra dør til dør. Det kunne man ikke få med de offentlige, uanset hvor godt det ville blive”.

Når de beskriver hvad det ville betyde for deres hverdagsliv at undvære bilen handler det om besvær og afkald. I deres beskrivelser går det desuden igen at bilen er blevet en integreret del af deres hverdag, og at den er blevet noget man har et eller andet ‘forhold’ til - udover det rent transportmæssige. Disse ‘forhold’ eller opfattelser af bilen vil, som det er fremgået ved gennemgangen af trafikanttyperne, til gengæld være meget forskellige og kan være mere eller mindre intense og mere eller mindre afhængighedsskabende. Men at bilen spiller en rolle både som transportmiddel og som noget man har et til tider lidenskabeligt ‘forhold’ til, viser undersøgelsen tydeligt. Man kan sige at bilens funktion som transportmiddel er den ene side af bilens betydning for dens ejere/brugere, den anden side er den mere følelsesbetonede som drejer sig om status, identifikation, autoritet, kontrol, frihed etc. Denne side er måske mere diffus, men ikke desto mindre også af væsentlig betydning for bilisterne.

En af interviewpersonerne i undersøgelsen besvarer kort og præcist spørgsmålet om hvilken indflydelse hun mener det har for hverdagslivet at have bil til rådighed:

“Det har meget stor indflydelse, det laver jo om på hele eksistensen når man har en bil til rådighed.”

Udover selve transporten er det vigtigt at have bil for at vise at man ‘er med’, eller som en anden af de interviewede udtrykte det:

“Det ligger sådan lidt i systemet, at hvis man skal være hurtig så skal man også være mobil.”

Hvis man vil være en del af det moderne samfund skal man med andre ord “være mobil”, og det vil i dagens samfund sige at man skal kunne køre og have bil til rådighed. Bilen afspejler ens identitet, og det vil sige at jo større og flottere (dyrere) bil, jo mere er man en del af det moderne projekt.

Også denne dimension kommer til udtryk i undersøgelsen. En interviewet beskriver den betydning en ny smart bil har for ham:

“Hvis man skal grave lidt dybere, så er det vel sådan, at... , jeg leder jo det her lille firma.” Han kommer her med en beskrivelse af, hvordan firmaet under hans ledelse er vokset, sådan at det har fået flere opgaver og flere ansatte. “Og siden dengang, der er det gået skide godt, og vi har afsindig travlt, og der er noget der tyder på at vi får mere. Så man kan sige, der er succes på arbejdsfronten, og det har jeg måske ikke noget imod, at det også afspejler sig i bilen.”

En anden interviewperson fortæller om hvordan han anser bilismen både som en del af sin egen hverdag og som en del af det moderne samfund:

"Det indgår som en naturlig del af vores dagligdag at køre i bil, det mener jeg helt klart, det gør. Jeg betragter bilen som værende i hvert fald til en vis grad udviklet til det moderne samfund. I modsætning til den kollektive trafik. Det er sådan du gerne vil have det (køre i bil), du vil også gerne kunne snakke i telefon alle vegne. Der er sket en udvikling der, som gør at det indgår som en normal del af vores dagligdag."

Interviewene med bilisterne viser i hvor høj grad bilen er blevet en uomgængelig del af hverdagen for mennesker i dag. De viser ligeledes hvordan bilismen er blevet en integreret del af samfundslivet og hvordan man (næsten) må have bil for at være med og vise at man er med på holdet af aktive og travle mennesker i dagens samfund. Og her kan de kollektive transportmidler ikke konkurrere - i hvert fald ikke med deres nuværende udformning. Det har været vanskeligt at få de interviewede bilister til at medvirke til at opstille alternativer til bilismen i det moderne samfund. I sin yderste konsekvens ville det medføre at der blev sat spørgsmålstegn ved aktiviteten og travlheden i sig selv, og det vil mange vige tilbage fra. Det kan virke uoverskueligt og kan derfor fornemmes som en trussel mod tilværelsen som den former sig, og som sådan må man tage afstand fra for drastiske ændringer. Der ligger i det moderne transportsystem såvel som i de fleste andre systemer, en inertie som er svær at komme udenom. Der har dog været kim til beskrivelser af alternative måder at transportere sig på i interviewene. Ikke kun i interviewene med cyklister/kollektivbrugere men også blandt enkelte bilister har der været forestillinger om alternativer til bilismen. Disse 'kim' vil blive taget op senere i rapporten og danne udgangspunkt for en diskussion af muligheder for ændringer i den nuværende udviklingstendens (flere og større biler som kører længere), herunder hvilke vilkår der kunne tænkes at skulle være anderledes for at der ville ske nogle ændringer.

5.1.2 Kollektivbrugere

Man kan ikke på samme måde tale om fællestrek hos kollektivbrugere og cyklister, hverken i relation til deres adfærd eller deres holdning til de transportmidler de benytter. Kollektivbrugere ser ikke tog og busser som andet end transportmidler som de er nødt til og har lært at leve med på godt og ondt.

Flere af de interviewede kollektivbrugere fremhæver dog en fordel ved de kollektive transportmidler frem for bilen. Nemlig at man kan møde andre mennesker og få sig en snak eller bare være sammen med andre. Kollektive transportmidler giver en mulighed for et - ganske vist uforpligtende - fællesskab med andre. Uden af behøve at involvere sig, kan man 'slå en sludder af' med en medpassager:

"... jeg har haft mange gode snakke i toget."

Der har ikke i denne undersøgelse været tegn på at kollektivbrugere har et særligt 'forhold' til kollektive transportmidler, som det man finder blandt bilister i forholdet til deres biler. Kollektivbrugere kan

naturligvis godt udvikle vaner i forhold til deres brug af tog og bus, man tager bestemte tog om morgenen, skifter ved bestemte stoppesteder, har måske endda faste pladser etc., men det er noget andet end dette særlige 'forhold' til bilen.

5.1.3 Cyklister

Anderledes er det med cyklisterne. De kan godt have et 'forhold' til deres cykel, som kan være ligeså klart formuleret, som man finder det hos nogle bilister:

"Det er også ting der bliver brugt rimelig mange penge på. Da jeg købte min cykel, det var mange penge for mig. Og man får virkelig et forhold til den. Det er da også sådan lidt... . Folk der virkelig har forstand på cykler, de vil vende sig om og kigge efter den. Det er slet ikke fordi jeg er specielt blæret på den måde, men det er da fedt at komme i skole på den nye cykel, hvor alle de kom hen - og det var alle drengene der kom hen og "sikke, en fed cykel du har" og pigerne synes bare at den var dødflot og sådan noget. Men drengene syntes, den var virkelig... "hvor meget og hvor mange gear er der på" og sådan noget."

Men ligesom blandt bilisterne kan dette 'forhold' være meget forskelligt hos cyklisterne og have en forskellig betydning for den enkelte cyklist. For nogle er cyklen kun et transportmiddel for andre er den tillige et motionsredskab, et statussymbol eller lignende.

Men cyklismen som samfunds- og kulturfænomen har langt fra den samme styrke eller status som bilismen. Cyklen er ligesom bilen et individuelt transportmiddel som man kan benytte når man ønsker det. Men man kan ikke bruge et udtryk som cykelsamfundet, på samme måde som man kan tale om bilsamfundet.

Trods denne svagere position er cyklen det transportmiddel der hyppigst er nævnt blandt de interviewede som alternativ til bilen, netop fordi den er et individuelt transportmiddel. Der ligger således et potentiale i cykling som, hvis det blev tilstrækkeligt attraktivt at cykle, kunne udnyttes.



Cyklen har et stort potentiale på de korte ture - måske særligt i byerne.

Blandt hverdagsbilisterne er cykling ofte nævnt som et i hvert fald teoretisk alternativ til bilen på korte ture, uden at der dog tales om cyklen som erstatning for bilen. En del fritidsbilister er vant til at cykle og kunne måske overveje at skifte bilen ud med cykel, hvis økonomien krævede det og de kollektive transportmidler samtidig blev mere attraktive.

Cyklister/kollektivbrugere af hjertet har allerede cyklen som foretrukne transportmiddel og man kan således ikke tale om et overførselspotentiale her. Men denne type viser at der eksisterer et brugbart alternativ til bilen. Fordi cyklister/kollektivbrugere af behov ofte bor i byerne opfylder cyklen for en stor del deres transportbehov. De vælger cyklen frem for kollektive transportmidler fordi den giver det individuelle transportmiddels muligheder.

Blandt denne trafikanttyper er det et spørgsmål om hvordan de kan fastholdes som cyklister. Cyklister/kollektivbrugere af nød kan ofte godt lide at køre på cykel. P.gr.a. deres ønske om bil kan de fleste blandt denne trafikanttype dog bedre karakteriseres som potentielle bilister end som fremtidige cyklister.

Selvom cyklen kan opfylde behovene for fleksibilitet, frihed og uafhængighed i transporten, har den som nævnt ikke samme styrke eller status som bilen, hverken økonomisk eller politisk. Da cykling samtidig for mange er påvirket af årstiderne, dårligt egnet til transport af varer, børn o.a. og cyklen desuden har en begrænset rækkevidde, vil den aldrig helt kunne erstatte bilen eller andre transportmidler.

5.1.4 Fællesskab omkring biler

En særlig gruppe bilister som rekrutteres fra alle bilisttyper, består altovervejende af mænd som holder af at reparere og 'fikse' biler og de vil typisk kunne ses på benzinstationernes såkaldte puslepladser. De indgår i et fællesskab med andre mænd omkring biler, de tager f.eks.

til biludstillinger eller går til motorløb sammen, læser bilblade m.v. Bilen bliver en hobby som man i fællesskab kan dyrke og have glæde af.

Den norske sociolog Helge Espe¹ skriver om hvordan biler ligefrem kan være udgangspunkt for subkulturer:

“De enkelte bilmerker og egenskaps-klasser av bilmerker (f.eks. som nevnt over i avsnittet om det nære forholdet mellom bil og person) kan skape grunnlag for “subkulturer”. Dette gjelder kanskje særlig hvis merkerne er sjeldne eller aparte (veteranbil, Rolls Royce).” (Espe, 1986, s. 97)

Der har blandt de interviewede ikke været veteranbilentusiaster eller andre som har erklæret sig som tilhængere af ganske bestemte bilmerker, men der har været adskillige blandt interviewpersonerne som har vist en betydelig interesse for bilernes tekniske eller ‘eksotiske’ egenskaber, og fortalt om det fællesskab med andre der udspringer af denne særlige interesse for biler.

En interviewet forklarer sin interesse på denne måde: *“Jeg kører aldrig i bil bare for at køre, men det er holdningen med at have bilen, der er noget skæg i det. Jeg havde faktisk en sjov oplevelse for nogen tid siden. Jeg har 2 søstre som begge to er gift, og så har jeg 2 svogre der har bil. Den ene er ligeglad med biler, den anden er efterhånden kommet til at interessere sig rimeligt meget for dem. Vi var til en familieudflygt hvor vi var af sted alle tre, og så holdt vi ude på en parkeringsplads, hvor jeg kom til at tænke på at det var faktisk meget sjovt, at på grund af min påvirkning stod alle tre biler og var sænket og med store hjul. Sænket er at man sætter kortere fjedre i sin bil, de står lidt tættere på vejen, giver bedre køreegenskaber. Det er der mange mennesker der gør. Det syntes jeg var meget sjovt, at det var min påvirkning der gør at de også syntes at det ser bedre ud. Det betyder noget for mig at have bilen.”* *“På fredag kører min svoger og jeg ned mod Harzen for at se på motorløb. Så der kommer vi til at køre en tredive timer i bil på en weekend.”*

Når de er ude at køre med familien har mændene noget særligt sammen i kraft af at de alle 3 har sænkede biler med store hjul. Det er et univers for interviewpersonen og hans svogre, hvor de er fælles om bilerne, og hvor den interviewede glæder sig over den indflydelse han har haft på de andre (biler).

Eller som det formuleres af en anden:

“Jeg og en hel masse af mine brødre og nevøer tog på biludstilling i Berlin sidste efterår. Både jeg og mine brødre har gået meget op i biler.”

På spørgsmålet om hvad der er så fascinerende ved biler svarer han:

“Det er at du kan transportere dig, selvfølgelig. Da vi var i Afrika lånte vi en firhjulstrækker. Jeg brugte et helt år bagefter på at finde den samme slags firhjulstrækker i Danmark. Jeg fandt også en og havde den i to og et halvt

¹ Helge Espe er i artiklen: Å reise som socialt og kulturelt fenomen, inde på hvordan bilen opfylder nogle “dybtgående menneskelige behov”, bl.a. når man beskæftiger sig med den sammen med andre. Artiklen handler overordnet om biltransport som udtryk for meget andet end et rationelt valg. Sociologisk Årbok, 1986

år. Men da jeg så kunne få lov til at køre i min egen bil på mit arbejde, solgte jeg min sjældne firhjulstrækker for at få en mere behagelig landevejsbil. Ja, det er også tit de typer biler jeg interesserer mig for. Hvis jeg havde valget mellem en sportsvogn og en brugsbil, så ville jeg have brugsbilen. Sportsvognen er god nok, men jeg kan ikke rigtigt bruge den til noget. Jeg vil hellere have en smart firhjulstrækker, der hvis jeg vil, kan køre herfra og til Peking. Jeg er også interesseret i forskellige selskabers overland-ture, herfra til Katmandu, eller herfra til Sydafrika. Jeg vil gerne køre jorden rundt. Jeg ved godt at man i Danmark ikke har noget at bruge firhjulstrækere til andet end på stranden, eller om vinteren de to gange der har været snestorm. Så det er en fascination af et stykke legetøj. Det fascinerende er at man ved, at den kan klare hvad som helst."

På spørgsmålet om hvilken slags biler han interesserede sig for da han var helt ung svarer han: Der var det nok kraftfulde biler. Når vi var med vores far ude at købe bil, så havde mine brødre og jeg alle mulige gode argumenter om at det lige præcis var den sekscylindrede, og ikke den bov-lamme med fire, vi skulle købe. Vi havde ikke engang kørekort, men var måske 12 år gamle. Her bryder hans kone ind og fortæller at han er ud af en søskendeflok på seks drenge og en pige, så - som hun siger - "der er jo sådan et bileldorado og måske også lidt konkurrence mellem dem."

Han siger videre: "Vi hjælper hinanden når vi skal købe bil stadigvæk, mine brødre og jeg. Vi har allesammen bil, det er næsten alle nogle små økonomiske biler, og de har alle sammen handlet bil indenfor det sidste år."

To unge mænd beskriver deres tidlige begejstring for biler på denne måde:

* "Da jeg købte min første bil, nød jeg at slippe for DSB-bussen til skole, da jeg gik i gymnasiet."

* "Det skal også siges, at vi altid har været bidt af biler, det er ligeså meget en interesse, om man kan lide at køre bil, ikke? Vi elsker at køre bil. Vi har begge to arbejdet på et Ford-værksted, mens vi gik i folkeskolen, så vi er vokset op med biler."

* "Vi har haft biler, fra vi var helt små. Det ligger i os."

Spørgsmålet om hvordan man er bidt af en bil besvares sådan:

* "Det er med at interessere sig for nye mærker, og interessere sig for at pille lidt ved dem. Vi har taget rundt på biludstillinger, og så har jeg altid haft kammerater og venner, som også har været interesseret i biler. Det har været drenge."

* "Vi har haft en enkelt god fælles ven, hun abonnerede på Bilbladet og var meget vild med biler."

* "Men overvejende er det mest drenge, der er interesseret."

* "Hvis du kommer gående med en god ven, en pige, og man siger: hold da fast, en flot bil - så kan hun sige: hvad er der flot ved den, eller sådan noget. Tit så tror jeg, at piger, og også nogen gange drenge, ikke kan se det, simpelthen. Og man synes, wow, en bil. Det er svært at forklare det. Det er jo en brugsgenstand, det er et redskab, vil mange synes. Var det ikke Lotte Heise, der sagde, at hun var da ligeglad med om hendes mand købte en

Toyota Corolla eller en det eller det eller det. For hende var de ens, et transportmiddel. Men det synes manden absolut ikke. Det er svært at forklare."

Selvom det i følge denne undersøgelse langt fra kun er mænd der har et forhold til biler som går ud over det rent transportmæssige, er det som det siges i ovennævnte citat, mænd der har denne særlige interesse for at "pille lidt ved dem" og som har et særligt fællesskab omkring dem. De mange former for fællesskab de to køn har hver for sig er naturligvis knyttet til den historiske periode de findes i. Og selvom bilinteressen kun er en ud af mange former for interessefællesskab der findes i dagens samfund blandt mænd, så har den dog for mange en væsentlig betydning som 'fylder' godt op i tilværelsen.

Et billede af hvilket omfang interessen for biler har, kan man få ved at bevæge sig ud på internettet. FDM's hjemmeside giver et overblik foreningens 19 søsterklubber rundt omkring i verden. Er man f.eks. interesseret i Formel 1 kan der søges yderligere information hos 'Arne's Formel 1 Homepage'. Er det derimod BMW-biler der har interesse, kan man lade sig registrere hos 'BMW Club Danmark', mens ejeren af en ældre Volvo kan udveksle erfaringer med andre i 'Volvo Veteranerne'.

Tilsvarende foreninger kan også findes i telefonbøgerne. Her kan man bl.a. støde på navne som Dansk Veteranbil Køreselskab, Automobil Sports Klubben, MG Car Club m.fl.

Der har været overraskende mange af de interviewede som har givet udtryk for en interesse for biler, for sammen med andre (mænd) at gå til motorløb, biludstillinger etc. - 4 ud af ialt 12 interviewede mænd - så noget kunne tyde på at disse interesser/ fællesskaber er ret udbredte. Denne undersøgelse kan, i og med det er en kvalitativ undersøgelse, ikke sige noget om hvor udbredt denne interesse er; det vil blive taget op i anden del af 'Benzin i blodet' som drejer sig om den kvantitative undersøgelse. Denne side af bilismen er dog også interessant i forbindelse med nærværende undersøgelse, fordi betydningen af sådanne interesser/ fællesskaber har indflydelse på villigheden til at ændre adfærd, dvs. køre mindre i bil. Fællesskaberne bliver en yderligere binding til bilerne.

5.2 Transportbehov

Behovet for persontransport i et givent samfund kan defineres som det aktuelle behov hvert medlem af en befolkning har for at komme fra sted til sted for at deltage i hverdagens aktiviteter. Disse kan foregå på faste steder som bolig, arbejde, institution, uddannelsessted eller det kan være steder man mere eller mindre vælger fra gang til gang såsom indkøbssteder, fritidsaktiviteter, hverunder besøg hos familie og venner etc. Men det er alle aktiviteter der indgår i hverdagen og behovet for transport er således at forbinde de forskellige aktiviteter.

Men transportbehovet er ikke et uforanderligt behov, men snarere et udtryk for nogle normer i et givent samfund/en given kultur. Transportbehovet for blot 2-3 generationer siden var radikalt anderledes

end idag - både kvantitativt og kvalitativt. Og ud fra denne betragtning må man stille spørgsmålstegn ved udtrykket 'behov'.

I interviewene er flere inde på hvordan 'behovene' for transport bliver opbygget og efterhånden kommer til at fremstå som 'behov':

"Det er også det der med at når man bygger det der skaber man nogle behov som vi i realiteten ikke har. Storcenteret i Kolding blev jo ikke bygget fordi det var en nødvendighed fra forbrugerens side, det er blevet bygget fordi der var nogle mennesker der ønskede at skabe sådan et center og få nogle butikker og tjene nogle penge. Hvor man så meget diskuterede det (lokalt), men det blev så på bekostning af de handlende der var inde i selve Kolding by plus nogle af de andre yderdistrikter. Så bliver der jo skabt nogle behov hos forbrugeren som forbrugeren reelt ikke har, blandt andet det behov at forbrugeren skal køre hen til centeret og handle ind der."

Citatet siger meget præcist hvordan udviklingen med storcentre udenfor bykernerne får 'behovet' for transport til at stige. Det kan formentlig også bruges til mere generelt at beskrive hvordan transportbehov udvikles. Placeringen af arbejdspladser, boligområder m.v. i forhold til hinanden sker på samme måde - planløst, i hvert fald hvis man ser på de problemer der skabes som følge af den stadig voksende transport.

I den tidligere omtalte artikel af Marcia D. Lowe², 'Nytænkning på transportområdet' diskuteres definitionen på transport:

"Det handler derimod om at tænke selve definitionen på, hvad transport er, om igen. Efter årtiers arbejde på at muliggøre stadigt hurtigere og længere transport kræver fremtidige fremskridt en mere sofistikeret tankegang - med det mål for øje at lette folks adgang til de steder og ting, de har behov for, på den mindst muligt destruktive måde. Ud fra en således ændret prioritering må samfundene begrænse unødvendig trafik, skatte mindre destruktive transportmetoder højere - fodgængere, cyklister, samkørsel, busser og tog - og måske vigtigere, ændre de mønstre, hvorefter pladsen udnyttes i vores byer, med henblik på at mindske vores afhængighed af bilerne" (Lowe, 1994, s. 89).

Behovene for transport er som nævnt ikke uforanderlige, men ændres med forandringer i samfundet. Naturligvis har de valg der foretages af den enkelte (familie) indflydelse på udviklingen i transportbehovene, men disse valg er på sin side påvirkelige af de til enhver tid givne normer i samfundet. Ingen kan frit vælge samfund og således heller ikke frit vælge transport'behov', men som gennemgangen af trafikanttyperne også viste, kan man godt - i mange tilfælde - vælge transportmiddel. Selvom samfundet således sætter nogle grænser, fjerner det ikke ansvaret fra den enkelte som indenfor disse grænser må gøre sig nogle valg - og med disse valg har mulighed for at give sit, nok så lille, bidrag til at flytte grænserne.

² Lester Brown m.fl., Verdens Tilstand, 1994

5.3 Vaner

På samme måde som transportbehovet er foranderligt, er transportvanerne det også. Man kan sige at transportvanerne opstår i forbindelse med den daglige opfyldelse af transportbehov, men selvom begge dele udvikles og forandres med samfundet, så kan vanerne være indgroede og svære at ændre hos den enkelte.

Analysen af interviewene viser - ikke overraskende - at vanen har en overordentlig stor betydning for folks transportadfærd. Man værner sig til at køre bil, og forestillingen om at skulle gøre noget andet bliver forbundet med ubehag:

En interviewperson besvarer spørgsmålet om hun tror at vanen har en betydning for transporten:

"Ja, helt sikkert. Hvis du er vant til at sætte dig i en bil, er det vildt besværligt når du skal til at have toget hjem. Det kan jeg jo se når vi er vant til at sætte os i bilen bare for at tage til Næstved. Og min søster der bor noget op ad gaden tager til Næstved med toget. Hun ser det ikke som lige så anstrengende. Hvis vores bil er på værksted eller jeg skal hjem på et andet tidspunkt end Sune, virker det som et stort problem, men det er jo ikke så stort et problem i virkeligheden, det er tanken."

Hun er godt klar over at andre, i dette tilfælde søsteren, ikke har det på samme måde som hun selv, men oplever det at skulle med toget som besværligt fordi hun er vant til at køre i bil.

En anden formulerer det på denne måde:

"Jeg tror at vane betyder utroligt meget for ens transport. Det er også derfor jeg har den holdning til kollektiv transport, som jeg har, fordi det har været en vane for mig at kunne gå ud og starte min egen bil, der er ikke nogen, der har spurgt mig, om hvorfor og hvor jeg skulle hen. Så det er helt klart meget vanedannende at have en bil. Jeg elsker at køre bil."

Men man kan ligeså godt vænne sig til at bruge kollektive transportmidler. Så indretter man sig efter det, og det der kan virke uoverkommeligt for folk med bil, f.eks. at slæbe alting med når man skal ud, kan være almindeligt og forekomme naturligt for folk der rejser med kollektive transportmidler eller kører på cykel:

"Hvis jeg rejser alene med Kristina, så tager vi en bil derind, og så plejer vi at blive hentet på stationerne rundt omkring. Jeg tror også at det er en vane. Vi er vant til at gøre det på den måde, og vi tilrettelægger efter hvordan vi skal afsted. Måske slæber vi ikke så meget med som andre når de kører i bil. Det kan være det er noget der er indgroet. Jeg tror det er noget man laver til en vane."

I alle citaterne understreges vanens betydning for transporten, uanset om den foregår i bil eller med de kollektive transportmidler. Men nogle af de interviewede giver udtryk for at det er lettere at vænne sig til at have bil end ikke at have en, hvis man først har prøvet det.

En af de interviewede formulerer det på denne måde:

"Jeg tror at folk har nogle vaner, men det er meget sværere at sætte vanerne ned end op."

At anskaffe bil ses således som et fremskridt og at afskaffe den som et tilbageskridt. Og jo længere tid man har haft bil, jo sværere bliver det at forestille sig at man kan undvære den.

Spørgsmål: Tror du at det er vigtigt, at man vænner sig til nogle ting, i forhold til transport, så man har svært ved at forestille sig hvad man ellers kunne gøre?

"Det er klart. Det bliver hurtigt en vane bare at vælte ud i bilen og køre."

Spørgsmål: Men hvis der skete et eller andet, så det var umuligt at køre bil?

"Men så måtte jeg da finde ud af et eller andet med at tage et tog frem og tilbage, så ville jeg få nogle andre vaner, som jeg ville vænne mig til efter et stykke tid. Der ligger en hel del vane, fordi første gang jeg skulle ned for at tage toget her, der syntes jeg at det virkede uoverskueligt. Men så allerede anden gang vidste jeg at togene gik på det og det tidspunkt. Tredie gang havde jeg allerede planlagt alt det jeg skulle nå at læse i toget. Efter et par gange tænker man ikke over det mere."

Nogle bilister kan godt forestille sig at gøre noget andet end at køre i bil, selvom de er vant til det, men det kræver at man prøver det først.

Nogle vil have vanskeligt ved at vænne sig til andet end at køre bil ganske simpelt fordi de aldrig har prøvet/sjældent prøver andet:

* *"Jeg tror, at dengang jeg var 10 år, havde jeg aldrig kørt i tog. Jeg har aldrig kørt i tog med mine forældre."*

* *"Det er også længe siden, jeg har været med toget. Jeg tror ikke, siden jeg har været soldat. Det er nok 25 år siden. Da rejste jeg jo frem og tilbage til København. Det er ikke mig der tager de offentlige transportmidler."*

Spørgsmål: Ville livet blive mere besværligt hvis I ikke havde bil?

"Ikke væsentligt anderledes. Det ville kræve lidt omstilling." "Dagligdagen kunne man godt vænne sig til uden bil. Men besøg hos Ullas mor ville blive noget besværlige".

Det er svært at sige om forestillingen, 'at man med "lidt omstilling" kunne vænne sig til at den daglige transport skulle foregå i andet end bil', bunder i at der ikke er nogen umiddelbar udsigt til at den skal realiseres. Hvis man i 25 år har vænnet sig til at køre bil er der næppe tvivl om at det vil være noget af en omstilling man skal igennem, hvis man skal have dagligdagen til at hænge sammen uden bil. Og selvom man kan have en ide om at afskaffe bilen 'når børnene er flyttet hjemmefra' eller 'når man går på pension', så viser erfaringen at vanen med at køre bil i hverdagen ofte følger med fra den ene livs-fase til den næste. Der skal således formentlig både nogle ændrede vilkår og en hel del god vilje til at ændre indgroede transportvaner - i hvert fald hvis ændringen går ud på at afskaffe bilen.

5.4 Tid og komfort

Udover vaner har tid og komfort væsentlig betydning for folks transportadfærd. Transport er en kompleks størrelse, også selvom man kun taler om den daglige persontransport, fordi den både binder alle dagens forskellige aktiviteter sammen og fordi den har så mange andre mere eller mindre rationelle betydninger. Nogle af de 'klassiske' betydninger i transportforskningen, som man traditionelt har taget op i forbindelse med undersøgelser af folks transportmiddelvalg og forsøgt at måle på, er tiden og komforten. Netop fordi disse to 'størrelser' har været genstand for mange tidligere undersøgelser vil de kun blive overfladisk behandlet her. Denne behandling skal således ikke tages som et udtryk for at tiden og komforten ikke har en betydning - tværtimod, nærværende undersøgelse bekræfter at både tid og komfort er væsentlige når man vælger sin transportform.

Et udvalg af citater fra interviewene kan illustrere hvordan begreber som tid, komfort m.fl. spiller ind ved valget af bilen som dagligt transportmiddel. De interviewede bliver konkret bedt om at vurdere fordele og ulemper ved bilen og kollektive transportmidler:

"Ja, altså fordelene, det er jo at man kan komme hurtigt frem og tilbage, og man kan komme frem og tilbage på de tidspunkter, som man måtte ønske sig." "Hvis de offentlige transportmidler kommer rimelig hurtigt, som det vi snakker om i London, der kom undergrundstoget med fem minutters mellemrum, det ville jo faktisk være ligesom at sidde i en bil. Det kommer jo an på hvor hårdt man synes det kører, men inden for fem minutter, det tror jeg nok de fleste mennesker vil... Ti minutter, det tror jeg også godt kunne gå, så kan man jo så begynde at snakke om det. Det er jo sådan et indbygget ur man har, hvor lang tid at det er acceptabelt at man skal vente."

"Det har noget med selvstændighed, uafhængighed, frihed at gøre. Jeg tror også der er prestige i det. Til en vis grad, en vis social prestige, men det er også noget med det bekvemme, det at føle sig uafhængig."

"..vi har sat tiden kontra økonomien. Jeg fik min første bil, inden jeg blev gift med Jonas. Mit valg var at undvære eller have mindre penge til andre ting, og så have mere tid, fremfor at bruge en masse tid på offentlig transport. Det er da også af behagelighed at vi har valgt at have bil, du kommer nemmere fra dør til dør. Der er mange fordele ved at have bil, man skal aldrig stå i regnvejr og vente på bussen."

Udover tiden og komforten bliver andre fordele som frihed og uafhængighed fremhævet som væsentlige fordele ved bilen i ovenstående citater. Frihed og uafhængighed vil blive taget op i kapitel 6, og her blive behandlet sammen med andre centrale begreber for menneskers transportvalg i det moderne samfund.

5.5 Identitet gennem bilen

Muligheden for at skabe sig en identitet gennem biler og bilkørsel er desuden en vigtig dimension ved bilismen. Man identificerer sig med noget for at finde eller opnå en identitet, og når man identificerer sig med sin bil, hvad enten man har en Skoda eller en Mercedes, så kan

det i det moderne samfund ses som en del af jagten på at skabe sig en identitet. Man har ikke som tidligere en naturlig identitet gennem forældrene, stedet man kommer fra eller gennem sin sociale klasse eller gruppe. Mange moderne mennesker vil tværtimod søge at lægge afstand til forældre, skolen man har gået i, ens sociale baggrund etc, og kan derved have en oplevelse af at være fritstillet. Ikke sådan at man frit vælger sin identitet, men snarere på den måde at man har en række, ganske vist afgrænsede, valgmuligheder.

Man kan ved at gå til fodboldkamp føle sig som dansker og identificere sig med det, men man kan også gå ind i et EU samarbejde og lægge vægt på at være europæer, eller man kan arbejde for fred og menneskerettigheder og lægge vægt på at være verdensborger. Der er tale om valg af identitet hvor der er flere muligheder. Men der er også meget man ikke kan vælge, mange identiteter man ikke kan opnå. Hvis man er ung indvandrer kan man ikke frit vælge at blive dansk eller accepteret i det danske samfund, men hvis man kan skrabbe et tilstrækkelig stort beløb sammen, kan man vælge at købe en brugt BMW og derigennem føle at man får en identitet, måske ikke som dansker, men i hvert fald i det danske samfund.

Og da bilen i sig selv symboliserer det moderne vil den for mange være med til at skabe en identitet, kunne give en følelse af at være en del af det moderne samfund. Dette gælder naturligvis ikke kun unge indvandrere, men i lige så høj grad mange andre borgere i det danske samfund.

En væsentlig mulighed for at skabe sig en identitet sker i det moderne samfund gennem forbrug. Den amerikanske kulturanthropolog Rita Erickson³ har undersøgt udvalgte lokalbefolkningers energiforbrug i nr. Sverige og USA. På et seminar med hende på DTU den 20. december 1996 fortalte hun om undersøgelsens resultater, som bl.a. pegede på at mange følte at kunne opnå både identitet og tilfredsstillelse gennem forbrug. I forbrugersamfundet har man frihed til at vælge sit eget forbrug som bliver noget væsentligt i sig selv. I en spørgeskemaundersøgelse, Rita Eriksson havde foretaget i de to lokalsamfund, viste det sig at indkøb var nr. 2 på listen over yndlingsbeskæftigelser. En stor del af et moderne menneskes resurser bliver brugt i arbejdet, og de penge man derved tjener ønsker man at (for)bruge til ting som kan medvirke til at opbygge en identitet hos forbrugeren. Undersøgelsen fandt ingen forskel på opfattelsen af dette i Sverige i forhold til i USA.

Der er ikke i interviewene i denne undersøgelse eksplicit blevet spurgt om forbrug eller forbrugsmønstre. Men det skinner klart igennem i mange af interviewene at forbruget på transportområdet, og det vil først og fremmest sige forbruget af biler, men også brugen af biler, dvs. selve kørslen, på en række områder kan virke identitetsskabende.

³ Rita Erickson har i mange år arbejdet med livsstil og energiforbrug. Hun har i et forskningsprojekt foretaget en sammenligning af et svensk og et amerikansk lokalsamfund hvor hun har undersøgt forskelle og ligheder i de to befolkninger m.h.t. teknologi og energiforbrug. Den endelige rapport 'Paper or Plastic?' udkommer foråret 1997.

F.eks. fortalte to af de interviewede om deres følelser den dag de fik kørekort:

** "Da vi var drenge havde vi helt klart en drøm om at når vi blev 18 så skulle vi have en bil."*

** "Det havde vi, den dag man kunne køre lovligt rundt på gader, og wow, komme ud på vejene... "*

** "Vi havde begge to en bil holdende og vente på os da vi fik kørekort. Den havde vi købt inden. Så det var bare toppen at få kørekort og have sin egen bil."*

** "Den frihed, da man havde fået kortet, det kan ikke beskrives, simpelthen. Da han stak mig en seddel, og jeg kunne køre hjem i bil, det var simpelt-hen...ubeskriveligt. Det var det højeste jeg havde opnået i mit liv på det tidspunkt. Det var friheden, men jeg ved ikke rigtigt hvad det var til. Man kunne tage ud og besøge sine venner, og det er jo noget pjat, ikke, men bare det der at man... "*

** "Det var ligeså meget overgangen, det var ligesom om at nu var man sgu på en måde blevet voksen, fordi nu blev man respekteret i trafikken som andre voksne. Pludselig kunne man bare det hele. Nu var man på lige fod med andre."*

** "Selvfølgelig var det også det at man havde sparet op og købt sig en bil og, wow, nu må man køre i den."*

De to interviewpersoner udtrykker hvordan de gennem kørekortet og bilen får en voksenidentitet og bliver "respekteret i trafikken som andre voksne". Det bliver på denne måde noget næsten rituelt at få kørekort og kunne køre bil. Man har sparet op til bilen, taget køretimer og været til køreprøve og får til gengæld sin egen bil og muligheden for at køre i den - som andre voksne.

Også senere som voksen kan det være af betydning for ens identitetsfølelse at have bil:

"Bilen er selvfølgelig et transportmiddel, en brugsgenstand, men en brugsgenstand det er sjovt at gøre noget ud af. Man kan måske sammenligne den med en mand der er meget glad for at lave mad, det kan man jo gøre i hvilket som helst køkken, men det giver en arbejdsglæde at redskaberne er i orden og miljøet er i orden. Det er nok ligesom for at tilfredsstille mig selv, det her fungerer og duer og det virker. Det betyder noget for mig at have bilen."

Den identitet man får gennem bilen kan ikke erstattes af kollektive transportmidler. Helge Espe skriver i den tidligere omtalte artikel 'Årreise som socialt og kulturelt fenomen'⁴ om bilen som identitetsskaber, og beskriver hvordan den kollektive transport ikke, eller kun i ringe grad, kan tilbyde noget tilsvarende:

"Noe av dette kan vi nok gjenfinne i kollektivtransporten også. Særlig skinnegående trafikk har fysiske trekk som er trygge og gir god orienterbarhet. Likevel kan kollektivtransporten aldri tilby

⁴ Sociologisk Årbok, 1986.

det personlige, følelsesmessige element som ligger i egen bil. Med bilen kan vi trekke oss tilbake i noe av oss selv. Bilen binder alle dagliglivets prosjekter sammen til en meningsfylt helhet" (Espe, 1986, s. 102).

"Transportsystemet som helhet kan oppfattes som et fysisk uttrykk for tilbaketrekning, men bilen alene har egenskaper som knytter tilbaketrekingen til aktiv virksomhet. Derved blir den rasjonelle identiteten helhetlig, den får både en adferds- og en bevissthetsside. Å virkeliggjøre seg er å trekke seg tilbake med bilen. Vi er glad i den kjekke lille bilen vår" (ibid., s. 103).

Hvis man skal forestille sig nogle ændringer i folks transportadfærd, er det identitetsskabende ved bilen vigtigt at medtænke. Hvordan findes og sikres en erstatning for det tab af identitet som en opgivelse af bilen vil betyde for mange? Der vil næppe kunne gives et éntydigt svar på dette spørgsmål, bl.a. fordi et sådant tab af identitet vil betyde noget forskelligt for den enkelte.

5.6 Identifikation med bilen/bilen som statussymbol

Udover muligheden for at være identitetsskabende har bilen tillige en stærk signalværdi overfor omgivelserne. Flere af de interviewede i undersøgelsen fremhæver betydningen af bestemte bilmærker og modeller. Hvis man f.eks. køber en BMW kan det være en drenge-drøm der er gået i opfyldelse, eller hvis man kører rundt i en 2CV eller en Skoda sender man bestemte signaler om at man tilhører en bestemt gruppe som forbindes med den eller den bil. Man identificerer sig så at sige med sin bil.

Mange af de interviewede bilister svarer umiddelbart benægtende på spørgsmålet om bilen betyder noget rent prestigemæssigt for dem, men kommer man lidt nærmere ind på spørgsmålet viser det sig ofte, at det har en væsentlig betydning - måske ikke lige for de interviewede personligt, men for deres ægtefæller eller andre i omgangskredsen eller på arbejdet. Under alle omstændigheder mener samtlige interviewede at biler generelt giver prestige og at de for mange (andre) er statussymboler.

Spørsmål: Er der prestige forbundet med at have en bil?

"Helt sikkert, det er der, det tror jeg bestemt. De der køber en Skoda, det kan umuligt være for at opnå prestige. Ikke fordi vi på noget tidspunkt har kørt rundt i meget dyre biler, vi har haft pæne biler, men ikke meget dyre biler."
"Men der har vel nok været noget prestige i det. Det tænkte jeg ikke over, det var af lyst simpelthen."

Udover at give prestige kan biler også være en del af et socialt tilhørsforhold. Johan Asplund har i bogen 'Tid, rum, individ och kollektiv'⁵ følgende beskrivelse af hvordan bilmærket udgør en del af svenskernes sociale signalement:

⁵ Johan Asplund, Tid, rum individ och kollektiv, 1983.

“I dagens Sverige tycks det ha uppkommit åtminstone en antydan till en glidande övergang mellan en person och hans *bil*. I den by i Skåne, där jag själv för närvarande bor, är ortsborna ofta osäkra på vad den och den heter, och man identifierar gärna varandra som ‘han med den röda Saaben’ eller ‘han med den gamla folkan’. Ett sådant nytt ‘släktskapssystem’ kunde, även om det är svagt utbildet, få till konsekvens att personer, som saknar bil, blir i motsvarande mån svåridentifierade eller anonyma.” (Asplund, 1983, s. 10)

Emin Tengström kommenterar i bogen ‘Bilismen - i kris?’⁶ det samme Asplundcitat ved at spørge om det kan forholde sig sådan at når individer identificerer sig stadigt mere med deres biler, så vil et angreb eller en trussel mod bilismen kunne opfattes som en trussel mod individerne selv. (Tengström, 1991, s. 83f)

Noget sådant har denne undersøgelse ikke vist direkte, men mange af de interviewede har vist stor modstand mod restriktioner mod bilismen, også selvom de godt kunne se en forbindelse mellem bilismen og miljøproblemerne og iøvrigt bekymrede sig om miljøet generelt og godt kunne klare deres daglige transport uden bil. Dette kunne tolkes som at de følte restriktionerne som en trussel, men det er ikke eksplicit formuleret.

Men at bilen giver en identitet for mange mennesker viser undersøgelsen til gengæld meget klart. Det ‘forhold’ bilister har til deres bil modsvares ofte af et ‘ikke forhold’ til biler blandt kollektivbrugere og cyklister. I stedet for som det er gjort i nærværende undersøgelse at dele trafikanterne op typer, kunne man dele dem op i bilister og ikke bilister. Alene denne opdeling ville indebære noget positivt: ‘at have bil’ og noget negativt ‘ikke at have bil’. Eller som en af de interviewede kvinder hvor familien ikke havde råd til bil, formulerede det på spørgsmålet om det betød lavstatus at tage de kollektive transportmidler:

“Det gør det. Nej, det er lavstatus ikke at have valget. Det er ikke lavstatus at vælge at tage bussen, hvis man har en bil stående. Men det er nok til en vis grad, som jeg fornemmer det, i min socialklasse eller de mennesker der omgiver mig, lavstatus ikke at have muligheden for at vælge. Hvis man selv vælger at køre kollektivt, er der absolut intet pinligt i det.”

⁶ Emin Tengström, *Bilismen - i kris?*, 1991.



“Det er ikke lavstatus at tage bussen hvis man har en bil stående”

Man har ifølge interviewpersonen en højere status med bil end uden bil. Med bil ville man være noget mere i sig selv og dermed også være af større betydning rent samfundsmæssigt.

Der ligger også en klar social dimension i bilejerskab og bilmærker. Det er en kendt sag at der er forbindelse mellem bilejerskab, bilkørsel og indkomst⁷, og derfor vil identifikationen med bilen se forskellig ud afhængig af ens sociale tilhørsforhold. Det vil ikke kun være direktøren med en høj indkomst som vil identificere sig med sin nye Mercedes, kvinden i fiskeindustrien vil i lige så høj kunne identificere sig med sin gamle Skoda og folkeskolelæreren med sin 2CV. Samtidig med den (sociale) identifikation sker der nemlig tilsvarende en social afgrænsning gennem identifikationen med bilen.

Et af interviewene med et ægtepar, hvor begge parter var ufaglærte, havde 2 'østbiler' og fremhævede flere gange under interviewet at biler for dem var et rent transportmiddel og ikke noget statussymbol, "ellers havde vi jo heller ikke haft 2 østbiler" som de sagde. På spørgsmålet om de kunne drømme om en BMW eller lignende bil svarede begge benægtende, ligesom de afviste at det var prestige for dem at have bil. Der ligger heri lige så meget en social afgrænsning som der ligger en identifikation med 'østbilerne'. Disse er gode nok når de kun skal fungere som transportmidler.

På samme måde kan interviewet med et andet ægtepar, som var hhv. direktør og speciallæge, og som havde 2 biler - en Mercedes og en Pontiac varebil anskues. Også her fremhævede begge parter at bilen ikke gav prestige for dem personligt, men at det var behageligt med store biler med god plads og gode køreegenskaber. Og på spørgsmålet om de kunne finde på at købe en Skoda eller en anden østbil

⁷ Se f.eks. Transportrådets nyhedsbrev 3/okt 1994 hvor der redegøres for forbindelsen mellem indkomst og bilkørsel i en artikel under overskriften 'Hvem kører dog i alle de biler?' (s 13) eller Transportvaneundersøgelserne der regelmæssigt udføres af Danmarks Statistik.

svarede de ligeledes benægtende. Også her ligger der en klar social afgrænsning i lige så høj grad som en identifikation med de dyre biler.

Udover den sociale identifikation og afgrænsning der sker gennem biler, findes der ligeledes en social orientering mod biler - eller evt. andre transportmidler. Og heri kunne ligge - selvom det langt fra er givet - en mulighed for forandringer i forholdet til bilismen i det moderne samfund. Når folk orienterer sig mod biler og bilisme får det en række forskellige udtryk. Det vil være meget forskelligt afhængigt af hvilken trafikanttype man tilhører og/eller hvilket socialt tilhørsforhold man har.

F.eks. bliver mange unge som ser Beverly Hills eller andre TV-serier bombarderet med billeder af unge, smukke og rige mennesker som ustandselig går ind og ud ad og kører i smarte og teknisk avancerede sportsvogne. De unge vil ofte orientere sig mod sådanne biler, vil drømme om at få sådan en 'når de engang bliver rige'. Når man bliver lidt ældre og stifter familie vil man måske orientere sig mod den lidt mere 'fornuftige' familiebil som man ser sig selv køre rundt i med familien. Og alle voksne bliver konstant konfronteret med billeder som viser forbindelsen mellem luksusbiler/limousiner og indflydelsesrige personer. Tænk blot på hvordan f.eks. TV-aviserne viser billeder af ministre, EU-kommissærer, statsoverhoveder, erhvervslivets spidser etc. der kommer og går til og fra deres utallige møder, hvordan de altid ankommer i store, mørke og diskrete limousiner med chauffør og døråbner og det hele. Store biler er tæt knyttet til magt og indflydelse og billederne af dette partnerskab kører dagligt ind på nethinden hos alle i det moderne samfund.

En af de interviewede bliver spurgt om hun har et forhold til bilen som er andet og mere, end at den bare er et transportmiddel. Hun svarer:

"Nej, det har jeg ikke. Min kæreste har det ikke til den bil (de har), men han skal have en BMW. Han kan smadder godt lide biler, ikke det tekniske i den overhovedet, men han kan kende en bil bare han hører den.. ." "Han vil hellere blive boende her og så have en Golf holdende dernede, end at flytte et eller andet godt sted hen og så have en gammel bil stadigvæk. (Hvad er det der er så tiltrækkende ved en bil?) Det er ikke så meget det der: 'Jeg kommer kørende i en bil, se mig.' Han kan godt lide køreglæden, for eksempel når han kommer fra vores bx'er og så sætter sig over i sine forældres BMW der bare kører. Den fungerer bare. Der er ikke de der mislyde. Der er ingenting. Han kan godt lide måden den ligger på vejen. Han kan godt lide de der lidt tekniske ting ved den."

Drømmen om og orienteringen mod BMW'erne og Mercedes'erne bliver holdt i live, selvom man måske selv kører rundt i en brugt Toyota Corolla - det var nu det der var råd til lige nu - men engang... For enkelte går drømmen om de store statusgivende biler i opfyldelse, men for de fleste vil de forblive udenfor rækkevidde.

Interviewene viser mange eksempler på hvordan orienteringen mod biler forandrer sig livet igennem. En af de interviewede beskriver

bl.a. hvordan hun har ændret syn på hvilken bil hun ønsker sig, i forhold til da hun var helt ung - hun er nu 27, gift og har et barn.

Hun svarer på spørgsmålet om bilen er andet end et transportmiddel for hende:

"Jeg kan huske, da vi skulle købe bil i 1991. Da havde jeg det i hvert fald sådan, at det var lidt pinligt at køre rundt i en lille bil. Vi købte en Peugeot 405, det er sådan en mellemstor bil. Da havde det en vis indflydelse for mig at det ikke måtte være en østbil, og jeg synes også at japanske biler var lidt pinlige dengang, og små biler var også lidt pinlige. Der var meget prestige i det for mig. I hvert fald skulle det være en europæisk bil. Det var vigtigt for mig dengang. Det ville det ikke være idag." "Hvis vi er ude over hvor meget den forurener osv, så tror jeg biler i høj grad tegner den man er. Den markerer også om man gerne vil tilhøre en anonym flok, for mig er man en lille smule anonym, hvis man kører i mange af de der japanske biler, eller om man godt vil markere sig på en anden måde. Når man ser på prisniveauet kan man købe en lille fræk GTI for det samme som man kan købe en stor familiebil for. Og der signalerer man noget forskelligt, afhængigt af hvilken bil man køber. Jeg tror også at hvis jeg i dag skulle vælge en bil, så ville jeg også en lille smule vælge den ud fra hvad det var jeg signalerede med den. Det er nok meget vigtigt, det tror jeg i virkeligheden det er."

Den forandring der er sket i interviewpersonens opfattelse af biler kan ses som en modsætning, men den kan også være et udtryk for at man orienterer sig forskelligt på forskellige tidspunkter i livet i et forsøg på at opnå en balance mellem drømme, 'behov' og faktiske muligheder.

Men selvom drømmen om den store bil er levende og udbredt findes der trods alt mange forestillinger om hvad der kunne være værdifuldt i hverdagen - frem for bilen:

"Nu arbejder jeg jo midt i byen, så jeg mærker rigtig trafiklarmer. Det larmer jo meget foruden at det også lugter og sådan noget. Og det ville vi være fri for, f.eks. Der ville være helt anderledes stille hvis det var (der ikke var biler i byen). Det ville jeg synes var lækkert."

Interviewpersonen her er en udpræget hverdagsbilist som bruger bilen til næsten alt han skal til. Alligevel kan han se problemerne i forbindelse med bilismen, både de konkrete problemer med lugt- og støjgener og de mere overordnede problemer vedrørende energiforbrug m.v. Han kan også, når han bliver stillet spørgsmålet direkte, se fordelene ved en omlægning til bilfri byer og boligområder og færre biler generelt.

Han er nok umiddelbart vurderet orienteret mod bilisme, men er samtidig positivt indstillet overfor ændringer og kunne formodentlig orientere sig mod andre transportformer, hvis alternativet var der.

5.7 Bilen opfylder behov i hverdagen

Samtidig med at kunne give identitet og status kan bilen medvirke til behovsopfyldelse på andre områder. Moderne mennesker skal leve op til tusind ting i hverdagen og har behov for et eget rum hvor tiden

og stedet er deres egen. Bilen kan for mange mennesker være den eneste mulighed for at få tilgodeset dette behov, og en evt modstand mod ændringer og særligt begrænsninger i bilismen skal også ses i dette lys. Hvis man begrænser eller måske helt fjerner denne mulighed for at koble fra mellem hjem og arbejde, dvs. fjerner det rum hvor man kan 'være sig selv', kan det kun gøres uden at skabe modstand, ved at man tilgodeser denne mulighed for at koble fra med noget andet tilsvarende.

I følge Helge Espe opfylder bilen ligeledes et behov for at have et personligt ansvar, som er blevet en mangelvare i det moderne samfund:

"Den aktive produksjonssituasjon som bilen i kontrast (til kollektive transportmidler) tilbyr, med stort personlig ansvar, er ellers i ferd med å bli mangelvare, om man vil: knapphetsgode i vårt samfunn. Dette gjelder særlig for arbeidslivet, der automatisering m.v. har redusert mange av mulighetene for jobber som krever stort personlig ansvar. Slike ansvarshandlinger er med på å skape vårt selv-bilde og selv-respekt, og mennekset er dermed egentlig fratatt noe av muligheten for å skape seg selv gjennom sine handlinger. Det er altså dybtgående menneskelige behov som berøres, og der er mulig at bilkjøring her kan ha en viss kompenserende rolle. Den ivaretar behov for aktiv produktion, valg og eget ansvar som før ble ivaretatt i større grad på andre måter" (Espe, 1986, s. 98f).

På samme måde som bilkørsel kan kompencere for et behov for personligt ansvar kan den tillige give en følelse af at have magt over tingene. En følelse som kan være af stor betydning i et moderne samfund, hvor mange oplever en afmægtighed overfor uoverskuelige og abstrakte problemer, som f.eks. miljøproblemer, eller i forhold til konkrete problemer i forbindelse med arbejde, parforhold, børn m.fl. Her kan oplevelsen af magt over kørslen og medtrafikanter blive af betydning i hverdagen.

Det ansvar man har når man kører bil drejer sig både om ansvaret for en selv og eventuelle passagerer i bilen, men dækker også ansvaret overfor andre trafikanter, cyklister og fodgængere såvel som andre bilister.

Det er det konkrete ansvar som næsten alle bilister har et ønske om at leve op til. Mange af interviewene i undersøgelsen har peget på dette som drejer sig om sikkerhed i trafikken. Ansvarsfølelsen kolliderer dog med andre 'behov'. Konkret er den på kollisionskurs med fartens fascination som mange er stærkt tiltrukket af, som det bl.a. blev påpeget ved gennemgangen af de lidenskabelige bilister. Mindre konkret og dermed måske mindre erkendt er ansvaret for trafikens miljøproblemer.

Et andet 'behov' som kan opfyldes under bilkørslen er behovet for at høre musik efter eget valg og i fred og ro. En af interviewpersonerne udtrykker her hvordan længere bilture giver ham fred til at nyde musikken:

"Jeg synes, at efterhånden som årene er gået så hører jeg mindre og mindre musik derhjemme - vi har altid travlt eller også ser man fjernsyn eller også

render man rundt og laver nogle andre ting. Men nu har jeg altså fået en mulighed for at kunne høre noget musik i bilen, det synes jeg er en stor kvalitet. Med det anlæg jeg har fået nu, er musikken virkelig flot. Og jeg har fred og ro, når det er sådan lidt længere ture, hvor jeg er alene, til at høre det musik, som jeg godt kan lide, men som de andre i husstanden ikke nødvendigvis kan lide. Og jeg kan få lov til at spille det rimelig højt også.

Så den der situation med at sætte sig ned og være lidt modtagelig for musik og have lukket alting ude, det er ret sjældent derhjemme, i hvert fald med det arbejde og den dagligdag, jeg har. Men den kan jeg få, når jeg sidder i bilen."

Han kan selv vælge den musik han vil høre i bilen, som bliver til et sted hvor han har kontrol over situationen og selv kan bestemme. Det tilgodeser et behov for "fred og ro" hos ham i en ellers fortravlet hverdag.

Et tredje 'behov' som tilgodeses når man kører bil, og som er uløseligt forbundet med et moderne forbrugsmønster, opfyldes når familien tager på en af sine fælles indkøbsture. Man er sammen med familien, man køber ind, anbringer børnene i et aktivitetscenter, spiser i et tilknyttet cafeteria, hører på levende musik, ser en modeopvisning eller lignende. Man oplever noget og hygger sig, samtidig med at man køber ind.

"Der er jo de indkøbscentre, og folk bruger simpelthen lørdag formiddag, nu er det jo det meste af lørdagen, på at tage hele familien afsted. De køber hot dogs, soft ice, etc. Så laver de en handelsdag, så er der tid til at købe alle de store grove ting ind, toiletpapir, havregryn og alt det der tunge store, og så tager man småindkøbene efter behov i dagligdagen."

Og transporten til og fra disse indkøb/oplevelser og transport i det hele taget, det gælder også besøgsture til familie og venner, ferieture m.v. er blevet en del af dette mønster. Man sidder i familiens eget rum - bilen - man kan få talt sammen, man snakker, hører musik, skændes, drømmer og alt muligt andet, ligesom og alligevel anderledes end man gør derhjemme. Ligesom på den måde at man er privat, sig selv, med faste pladser og vaner og anderledes ved at man er tæt sammen på et meget lille område, og derved opnår en intimitet som måske kan være svær at finde i en ofte forjaget hverdag.

Mange af de interviewede bilister beskriver hvordan bilen kan være en slags forlængelse af hjemmet. En af dem svarer således på spørgsmålet om bilen er en forlængelse af hans hjem:

"Ja, det er det. I den her bil, det er så en af årsagerne til at den er kommet til at koste 189.000, fordi den stod til 169.000 som basismodel. Så er der kommet metallak og der er også alufælge og lavprofildæk og sådan noget fis, ikke. Og så har jeg også investeret i et skidegodt stereoanlæg. Jeg tænkte, at nu vil jeg fandenme have, at det er i orden, så det er med CD'er og 2 skidegode højtalere."

I et andet interview med en familie findes disse svar på samme spørgsmål:

* *"Ja, det føler jeg, helt sikkert. Det synes jeg."*

- * *"Vi har også nærmest faste pladser i bilen. Når min søster er hjemme, så sætter jeg mig altid bag ved min far, når det er ham, der kører, og hun sætter sig bag ved min mor. Det kan jeg ikke holde ud andet.*
- * *"Så er det grusomt, når kæresterne begynder at sætte sig de forkerte steder."*
- * *"Det er ligesom ved bordet, man har sine faste pladser."*

Der er således en række 'behov' som tilgodeses i forbindelse med biler og bilkørsel. Behovet for et frirum i en fortravlet hverdag, behovet for at kunne nyde musik uden indblanding fra andre, et behov for ansvar i en tilværelse hvor ansvar er blevet en mangelvare, et behov for intimitet i et opsplittet familieliv etc. Naturligvis kan disse 'behov' opfyldes på andre måder, og bliver det da også i mange tilfælde, end gennem bilismen. Men hvis perspektivet er forandringer i adfærden og en reduktion af transportens miljøbelastning, så er man nødt til at overveje hvordan nogle af disse behov kan opfyldes på anden måde.

Analysen viser hvordan benzinen hos mange er gået i blodet, og at det vil være svært at blive 'nedtrappet' og endnu sværere at blive helt 'benzinfri'.

6 Overordnede begreber

Analysen af interviewene har vist at der er nogle grundlæggende modsætninger mellem folks adfærd og deres holdninger til transport. Det kan derfor være af interesse her at se nærmere på nogle begreber som kunne bidrage til en forståelse af disse modsætninger.

For at undersøge hvad der kunne være interessant/hvad man opnår ved at begrebsliggøre givne fænomener, kunne det være relevant at komme ind på 'begreber' som sådan. I det nye nationalleksikon, Den Store Danske Encyklopædi¹, defineres

"begreb i betydningen almenbegreb, som den abstrakte egenskab eller relation, der kendetegner og afgrænser en klasse af ting. Et begreb er således det fællestræk, på hvis baggrund man er i stand til at forstå eller anvende sprogets generelle begreber såsom "rød", "menneske", "retfærdig" osv." (Den Store Danske Encyklopædi, bd. 2, s. 437).

På denne baggrund vil begrebsparrene frihed og begrænsning samt uafhængighed og afhængighed blive taget op i dette kapitel. Endvidere vil begrebet hastighed blive berørt, fordi også dette begreb på mange måder rummer nogle kernelementer i forholdet mellem transport og det moderne samfund.

De begreber der indgår i dette kapitel kan siges at kaste lys over og give en forståelse af transportadfærden som den foregår i det moderne samfund, ved at de udgør nogle fællestræk ved denne adfærd. De to begrebspar er desuden relevante i forhold til problemstillingen, fordi frihed og begrænsning samt afhængighed og uafhængighed er begreber som er nævnt i samtlige interview som forklaringer på hvorfor et bestemt transportmiddel er valgt. Det har både indgået i forklaringer på hvorfor folk har valgt bil, kollektive transportmidler, cykel og er endda brugt som begrundelse for at gå. Når netop disse begrebspar er valgt bunder det således klart i det empiriske materiale. Samtidig har begreberne frihed og uafhængighed, som er gamle begreber i kulturen/civilisationen i den vestlige verden, fået en ny dimension med det moderne samfunds mobilitetsmønster, og kan give nogle forklaringer på sammenhængen mellem kulturen og de samfundsmæssige normer og transportadfærden. De adskiller sig fra de tidligere diskuterede begreber, transportbehov, transportvaner etc., ved ikke at være særligt knyttet til transport, men ved at være overordnede begreber som siger noget om både transport og alt muligt andet.

6.1 Frihed og begrænsning

Begrebet frihed var tidligere knyttet til personer, man talte om den personlige frihed og folkenes uafhængighed. I den hundrede år

¹ Den Store Danske Encyklopædi, bd. 2.

gamle nordiske encyklopædi, Salmonsens Konversationsleksikon² kan man slå op under **frihed** og i den næsten to spalter lange artikel bl.a. finde følgende:

“Kun paa eet Punkt kan der blive Tale om at give Forestillingen om, at der eksisterer en saadan absolut F., real Betydning, og det er over for det menneskelige Viljesliv.” og videre “..., den individuelle F. som det dybeste og værdifuldeste i vort Personlighedsliv.” Der tales således om et absolut frihedsbegreb som i artiklen diskuteres i forhold til menneskelig ansvarlighed. “Det Frihedsbegreb, som Ansvarligheden kræver, er ikke det absolutte, men det relative, som bestaar i, at ens Handlinger bestemmes af Motiver, i hvilke man genkender sin egen Personligheds Karakter. Man staar frit over for Verden, naar man kan gøre, hvad man vil; man staar frit over for sine Indskydelser, naar man ikke giver efter for nogen af dem, før de genkendes som sammenhængende Led i ens Personlighed.” (Salmonsens, bind VII, 1897, s. 147)

Frihedsbegrebet som det diskuteredes i Salmonsens fra 1897, altså for præcis 100 år siden, var uomgængeligt knyttet til enkeltindividet, og var noget der blev sat i modsætning til ufrihed eller tvang. Men der var samtidig tale om frihed under ansvar og frihed blev dermed til et relativt begreb på samme måde som begrebet er det i dagens samfund.

I dag findes naturligvis mange af de samme elementer i frihedsbegrebet, men den måde hvorpå det konkret forstås, vil ofte i det moderne samfund være knyttet til noget uden for den enkelte; noget som drejer sig om muligheden for at vælge mellem flere **ting**. Man kan indenfor nogle grænser vælge mellem forskellige foreninger eller partier, mellem uddannelser og arbejde etc., der er mange muligheder og det kan for den enkelte forekomme svært at vælge det rigtige. På forbrugsområdet er udbudet overvældende og kan forekomme uoverskueligt. Alligevel fremhæves netop det **frie** forbrugsvalg, ja det understreges endda ofte at **friheden** til at vælge mellem en mangfoldighed af varer produceret på et **frit** marked er noget værdifuldt i den **frie** verden, og at netop denne mulighed bør udbredes til resten af kloden. Det er stærkt forenklet at hævde at frihedsbegrebet er blevet reduceret til et frit forbrugsvalg, men at begrebet frihed ofte er knyttet sammen med forbrugsvalg er på den anden side næppe noget mange vil anfægte.

Den amerikanske kulturanthropolog Rita Ericksons tidligere omtalte studie af lokalsamfund i hhv. Sverige og USA, pegede i samme retning. Friheden til forbrug er i de rige lande blevet en væsentlig del af folks opfattelse af hvad frihed er og skal bruges til. I mange fattige lande er frihedsopfattelsen naturligvis anderledes, f.eks. i latinamerikanske frihedsbevægelser udspringer kravet om ‘tierra e libertad’, ‘jord og frihed’, af den virkelighed de lever i og er en afspejling af hvad de anser for vigtigt i deres kamp for et andet samfund. Dette kun for at illustrere at frihedsbegrebet er kontekstbestemt, og som de fleste andre begreber er udformet ud fra forholdene i det samfund det findes i - også selvom selve definitionen er den samme. Man kan

² Salmonsens store illustrerede Konversationsleksikon, bd. VII.

diskutere om der er en kerne i frihedsbegrebet som kunne være alment menneskeligt, men det fører nok for vidt at gøre på dette sted. Det væsentlige her er at pege på sammenhængen mellem frihed og forbrug og vise hvordan biler passer ind i denne sammenhæng.

Friheden til forbrug handler naturligvis også om friheden til at anskaffe sig en bil som en forbrugsgenstand. Det særlige ved denne forbrugsgenstand er at den i sig selv symboliserer frihed. Det er bemærkelsesværdigt at i samtlige interview på nær et enkelt fremhæves friheden som et positivt træk ved bilen. Det er sammen med uafhængighed det gennemgående argument for bilismens fortsatte beståen.

Et par korte eksempler:

"Det ville ikke kunne give den sidste frihed, som bilen gør. For os er det friheden til at komme hurtigt og direkte frem (der er tillokkende). Det har noget med selvstændighed, uafhængighed, frihed at gøre."

"Der er den individuelle frihed. Hvis vejret er dejligt når vi kommer hjem fra arbejde, og vi sidder her inde midt i storbyen, så er det rart at tage ud at se solnedgangen ved stranden hvor hverdagen er langt væk."

Andre af de interviewede taler om friheden til at køre hurtigt, friheden til at vælge hvem man vil være (køre) sammen med, friheden til at være sig selv, etc. Friheden knyttes både til bilen og til selve bilkørslen og får derved en ny og moderne form. Frihed og bil er ikke synonyme begreber, men er snarere gået i en form for symbiose hvor de to tilsammen kommer til at symbolisere det moderne.

Men jo større frihed for bilismen desto større begrænsninger på andre områder. Jo større arealer der afsættes til veje desto større begrænsninger vil der være ikke kun på arealernes anvendelse til andre formål, men også på menneskers - og dyrs - mulighed for frit at komme fra et sted til et andet. At så store arealer anvendes til biler og den måde hvorpå vejkomplekser skærer gennem landskaber og byer, er med til at strukturere tilværelsen for mennesker i dagens samfund. Børns manglende muligheder for fri udfoldelse er særlig iøjnefaldende. Børns legemuligheder - særligt så længe de er helt små - er alle steder i samfundet stærkt begrænset af bilismen.

"Tænk på de små børn, de kunne gå ned at lege uden at man hele tiden skal se efter om der kommer biler. Det ville give børnene nogle andre muligheder. Og Mikkelt kunne løbe her i fred."

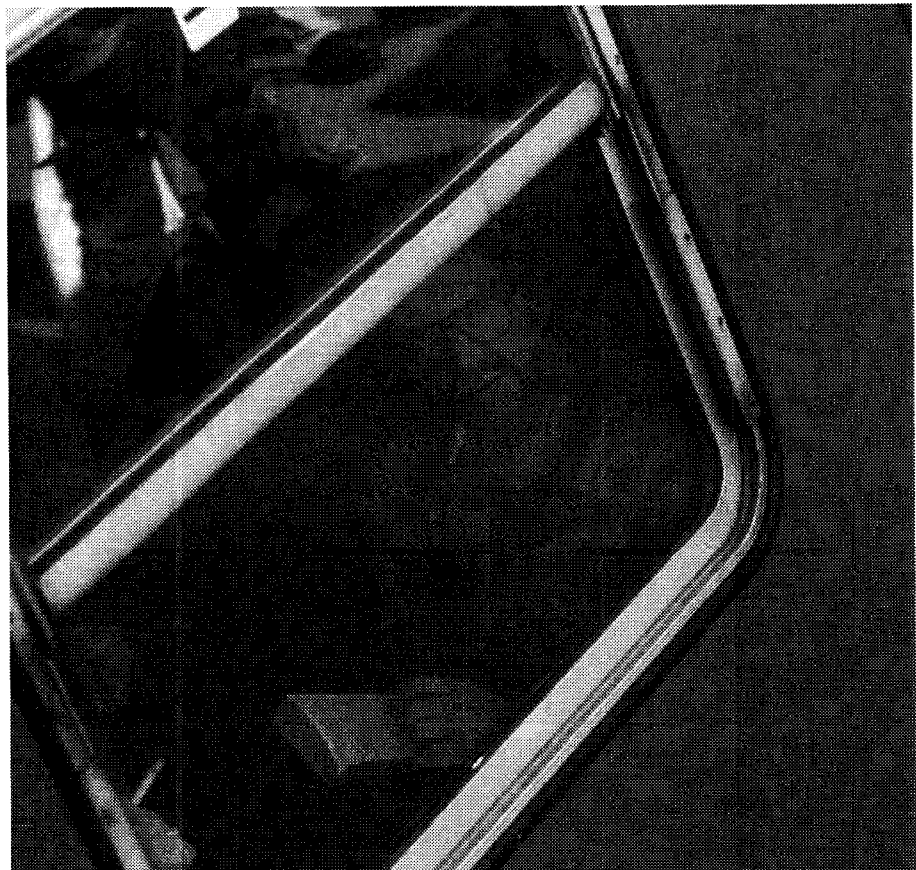
"Det ville også være en større sikkerhed for børn. De kunne få lov til at gå mere frit omkring."

De begrænsninger som sættes af bilismen var ikke et tema i interviewene. Alligevel var flere interviewpersoner inde på hvordan begrænsningerne virkede ind på deres hverdag. Særligt trafikstøj blev nævnt som en begrænsning på at kunne nyde byens liv eller stilheden i naturen:

"Der ville være helt anderledes stille, hvis det var (at byen var uden biler). Det ville jeg synes var lækkert."

"Jeg går bare ind for sporvogne, det ville være så hyggeligt. Det ville være helt fint med bilfri bykerner, kun med sporvogne. De larmer ikke ret meget, og der er ikke meget røg."

Det store paradoks i forhold til frihed og bilisme ligger dog i de begrænsninger bilismen skaber for sig selv. Jo flere mennesker der 'frit' vælger at køre bil, jo flere biler der kommer på vejene, desto større begrænsninger sætter det for fremkommeligheden. Myldretidsproblemer og trafikkaos bliver resultatet og friheden er blevet til en begrænsning. Denne begrænsning eller dette problem kan kun reduceres/løses ved enten at bygge flere veje eller ombygge eksisterende, og dermed skabe begrænsninger for at bruge de inddragede arealer til andre formål og dermed yderligere begrænse menneskers muligheder for at færdes frit etc. Eller det kan ske ved at begrænse bilismen med forskellige midler. Tilsyneladende. Måske er situationen ikke helt så enkelt, måske findes der nogle andre løsninger. Det er nemlig værd at bemærke, at frihed blev nævnt ikke kun i forbindelse med at køre bil og cykle, men også i forbindelse med brug af kollektive transportmidler - der blev talt om frihed fra ansvar (for kørslen), frihed til at bruge tiden til hvad man vil (læsning, afslapning) etc. Denne dimension kunne være vigtig i diskussionen af en løsning på problemerne.



"I toget er tiden din egen"

6.2 Uafhængighed og afhængighed

Et andet begreb, som har fællestræk med friheden, er uafhængigheden. Også dette har været et gennemgående træk i interviewene. Uafhængighed er ikke som frihed et begreb der kan stå alene, men vil altid være knyttet til noget i omgivelserne. Det ligger i begrebets 'natur' at uafhængighed må være fra noget eller i forhold til noget. Uafhængige nationer er ofte blevet til efter en kamp mellem befolkninger og koloniherrer eller besættelsesmagter. Landene er blevet selvstændige, dvs de er blevet uafhængige af de fremmede magter. På samme måde med institutioner, lokale såvel som globale. Man kan tale om at Danmark er afhængig af Mærsk-koncernen eller de store lande i EU, FN er afhængig af skiftende supermagter, og på individniveau kan bistandsklienter være afhængige af velfærdssystemet. Man bliver uafhængig når man på den ene eller anden måde har gjort sig fri af afhængighedsforholdet og kan klare sig uden dette.

Uafhængighed nævnes som et argument for biler af såvel bilister som cyklister/kollektivbrugere. Ønsket om at være uafhængig af tid og sted er et vigtigt element i den moderne livsstil, og realiseres hos moderne mennesker bl.a. gennem bilen, hvor uafhængigheden findes i 'ren' form. I bilen er man bogstavelig talt i et frit rum mellem to begivenheder. Når man i dagens samfund føler sig 'hængt op' af 117 ting i hverdagen, kan fornemmelsen af at være uafhængig af tid og sted føles uundværlig. For mange er bilkørsel den eneste mulighed for at få dækket dette 'behov' for at være uafhængig. I bilen er man sin egen, der er ingen arbejdsgiver eller kolleger, ingen ægtefælle eller børn der gør krav på ens opmærksomhed, man kan lytte til musik eller radio, som man vil, man kan synge højt, skælde ud snakke med sig selv etc. der er mange muligheder, man kan gøre det uden at genere andre og vigtigst af alt uden at stå til ansvar for andre end sig selv. Bilen - farten og larmen sletter alle spor, man kan nå frem og yde sin indsats efter at have ladet op i bilen/'frikvarteret' undervejs. Denne uafhængighed blev også diskuteret i kapitel 4, hvor netop moderne menneskers behov for et frirum blev taget op.

En anden side af uafhængigheden i forbindelse med bilkørsel handler om den mere konkrete som drejer sig om selve transporten. Den går ud på at man er uafhængig af tidsplanerne i det kollektive transportsystem. For mange - særligt bilister - forekommer tanken om skulle indfinde sig på en station eller ved et stoppested at være en uoverstigelig hindring for at bruge den kollektive transport. Man bliver afhængig af 'deres' tider:

"Min mand har det meget sådan at han føler sig tvunget til at overholde bustider. Han kommer altid for sent til bussen f.eks. Det der med at bussen afgår på et bestemt tidspunkt, og at han er tvunget til at køre derhen hvor bussen vil osv. Han føler sig virkelig afhængig. Han føler sig virkelig tvunget ind i et mønster en anden har bestemt."

"Det er behageligt, og du er ikke afhængig af tidsplaner. For uanset om du skal med bus eller med rutebil eller tog, så er det deres køreplan du skal indrette dig efter, det behøver du ikke når du har bilen holdende udenfor. Så bestemmer du selv, så kan du bare gå ud og køre når du er færdig til det. Det er også en fordel."

Det første citat er hentet fra en interviewperson som omtaler sin mands ubehag ved at benytte kollektive transportmidler. Familien har haft bil, men har af økonomiske grunde afskaffet den, og har således tidligere været vant til at køre bil. Interviewpersonen vil gerne have bil igen, men har vænnet sig til at køre med kollektive transportmidler, hvorimod hendes mand har en efter beskrivelsen udtalt modstand mod netop afhængigheden af tidsplaner m.v. Det andet citat er fra et interview med nogle typiske hverdagsbilister. De har haft bil i mange år, og selv om de en gang imellem tager en lokal bus, kunne heller ikke de tænke sig at være afhængig af "deres køreplan". Det er individets selvbestemmelsesret der træder frem her. Og den bliver måske nok så vigtig fordi mennesker i det moderne samfund har så lille indflydelse på de 'store' ting, så man vil gøre hvad man kan for at fastholde en integritet eller uafhængighed, selvom det er i det små, der hvor det er muligt.

Den uafhængighed man opnår gennem bilen skaber på den anden side en tilsvarende afhængighed af bilen. Herved træder endnu et paradoks frem. Man indretter sit liv uafhængigt af tid og rum, man vælger sine gøremål uden særlig skelen til hvor langt fra hinanden de befinder sig, og skaber sig derved en ny afhængighed - af bilen eller bilerne:

"Vi er meget afhængige af 2 biler. Hvis f.eks. den ene bil skal på værksted, er det et værre puslespil at få det hele til at hænge sammen, fordi vi har planlagt efter og har en masse aktiviteter, som er hængt op på, at vi har 2 biler. Så hvis den ene bil er på værksted, kan det godt hænde, at én af os må undvære nogle aktiviteter, og den ældste må blive hjemme fra børnehaven."

"Jeg har været vant til bare at gå ud og starte bilen og køre hjem. Så fik han arbejde derovre, og blev så afhængig af bilen - og hvad gør du så? Ja, det der med at kigge i en køreplan... . Du skal studere den rigtig godt, før du finder ud af, hvad du egentlig skal med."

Uafhængigheden er blevet til en afhængighed som i den nuværende situation kan synes uden betydning for de fleste. Man har bilen og kan køre hvornår og hvorhen man ønsker. Men i det øjeblik problemer med fremkommeligheden blev for stor, det blev for dyrt eller for miljøbelastende at køre i bil, er det muligt at paradokset ville stå klarere frem, og man ville se afhængigheden af bilen som et problem man ville søge at gøre sig fri af - både som individ og som samfund.

6.3 Hastighed

Det sidste begreb der vil blive taget op i dette kapitel er hastighed. Hastighed og fart behandles her som synonyme begreber og ses som tæt knyttet til bilismen i det moderne samfund.

Farten fascinerer og har en stor tiltrækningskraft på mange. I undersøgelsen udtrykte flere af de interviewede en glæde eller ligefrem begejstring ved at køre stærkt:

"Jeg kan godt lide at køre stærkt, men jeg har det dårligt hvis jeg kører med en der ikke overholder hastighedsbegrænsningerne. Men jeg kan lide at køre

stærkt på de tyske motorveje." "Jeg kan godt lide, at den kan køre smadder hurtigt..."

"Ja, jeg synes generelt at hastighedsbegrænsning er noget pjat. Selvfølgelig forurener det mindre at køre 110 end 180, men det er begrænset." "Jeg kører virkelig selv for stærkt, men kun hvor jeg føler at jeg kan tillade mig det. Hvor det ikke er til fare for andre."

"Jeg er da heller ikke altid god til at holde hastighedsbegrænsningerne alle steder. Når man bliver så rutineret som jeg er, så kører man efter forholdene, og det betyder nogen steder at så kører man stærkere end det er tilladt."

Den sidst citerede interviewperson fortæller videre hvordan han tidligere havde haft en Citroen af mærket Visa som havde fået udskiftet motoren til en GT-motor i Tyskland, hvilket medførte at den kunne køre meget hurtigere:

"Lige pludselig fik den så forfærdelig mange kræfter, den lille bil der." "...der kom jeg til at køre bag ved en stor BMW, den kørte ikke så forfærdelig hurtigt, og så ville jeg overhale, og så da jeg kom op på siden af ham, så opdagede han hvad det var for en bil der var ved at overhale ham, og så fik den simpelthen på sømmet, og nu havde jeg jo fået motorkraft så jeg trådte også på sømmet, og så lykkedes det mig altså at komme foran. Men han blev fuldstændig vanvittig. Ligeså snart han overhovedet kunne komme til det, så fik den... . Og jeg skal ikke spille alt for god, for jeg begyndte også at køre stærkere, fordi jeg synes det var sjovt at drille ham."

Farten kan både bruges til at konkurrere med andre, og til på kort tid at tilbagelægge store afstande. Den kan også vise én selv og andre at man tør løbe en risiko. Disse sider er alle vigtige og integrerede elementer i det moderne samfund. Ved at fare afsted fra det ene til det andet, gå ind i konkurrencen om pladsen med andre bilister (ved at overhale) og desuden vise mod og risikovillighed, kan man føle sig som og vise at man er en del af dette moderne samfund. Den risiko der opleves og reelt eksisterer ved at køre hurtigt og bryde hastighedsgrænserne, kan desuden være den eneste konkrete risiko mange oplever i hverdagen. Andre risici, som f.eks. drivhuseffekten eller andre miljørisici, opleves som abstrakte risici som kan skabe frygt, men er svære at forholde sig konkret til. Anderledes med farten i bilen, her har man en viden om at det kan ende med død eller ulykke, og kan dermed også opleve en tilfredsstillelse ved med sin sikkerhed og rutine som bilist at undgå uheldet - på trods af farten. Farten medvirker på den måde til at understøtte ens egen selvforståelse og andres opfattelse af at man har magt over tingene eller er betydningsfuld.

Det skal her tilføjes at selvom kvinder også fascineres af fart, det første af ovennævnte citater er fra et interview med en kvinde, er der dog i følge undersøgelsen ikke noget der tyder på at kvinder konkurrerer på farten på samme måde som mænd. Det er desuden vigtigt at pege på at det langt fra var alle de interviewede, det være sig mænd eller kvinder, der blev tiltrukket af fart eller kunne lide at køre hurtigt. Flere udtrykte tværtimod en frygt for selv at køre stærkt, og en endnu større frygt for hvad der kunne ske når andre gjorde det. Og selvom der i interviewene nok kunne spores en vis sammenhæng mellem fartfascination og at være eller at ønske at være del af det

moderne projekt, er denne sammenhæng ikke éntydig. Der er også her en mangfoldighed af synspunkter og holdninger.

En anden side af hastigheden er tiden. Tiden som begreb er interessant i forhold til persontransport, og særlig transport i bil. Som det kort blev nævnt i afsnit 5.4 'Tid og komfort' har tiden betydning for folks transportmiddelvalg, og mange af de interviewede bilister - og såmænd også nogle af kollektivbrugerne og cyklisterne - fremhævede tiden som en fordel ved at køre i bil. Det opleves som det hurtigste transportmiddel af de fleste, og er det også ofte i praksis, selvom der kan være situationer i bytrafik eller over korte afstande, hvor det f.eks. kan være hurtigere at tage toget eller cykle.

Hvordan hastigheden og tiden spiller sammen med transportadfærden og holdningerne til transport i dagens samfund, er klart et spændende tema. Der er dog ikke eksplicit spurgt til denne sammenhæng i undersøgelsen, og ingen af de interviewede har af sig selv været inde på den.

6.4 Afslutning på begreber

Diskussionen af de begreber som er beskrevet i dette kapitel skal langt fra betragtes som udtømt. Heller ikke selvom begreberne primært har været betragtet med udgangspunkt i bilismen i det moderne samfund og er belyst i relation til denne. Andre begreber kunne være interessante at tage op i forbindelse med bilismen, og under alle omstændigheder kunne de her diskuterende begreber fortjene en grundigere og mere detaljeret behandling. Udvælgelsen her er som nævnt først og fremmest sket ud fra interviewene, idet det hovedsageligt har været de begreber som interviewpersonerne har været inde på, der er behandlet i kapitlet.

Ud fra analysen af interviewene som har skullet belyse befolkningens transportadfærd og holdninger til transport, kan der ikke være meget tvivl om at en udvikling af begreber til forståelse af transportadfærd må ske med udgangspunkt i den konkrete problemstilling som transportadfærden udgør. Den må være bestemt af den sammenhæng den skal sige noget om. Dvs. man kan ikke forvente at kunne udvikle nogle almene begreber til forklaring af adfærden på et område, som kan bruges til at forklare andre adfærdsområder. Derimod kunne det tænkes at en udvikling af begreber på området transportadfærd kunne medvirke til en egentlig teoridannelse på transportområdet som sådan. En sådan teoridannelse måtte både omfatte transportadfærd i befolkningen og rammerne for denne adfærd. Og til en forståelse af disse rammer ville en lang række andre elementer skulle indgå.

Bilen som sådan er blevet et ekstremt symbol på det moderne samfund. Den står for kraft, tempo, kontrol, status og forbrug, designet signalerer modernitet, den kan udstilles og medbringes fra sted til sted etc. Bilen er både blevet et symbol på og en integreret del af kulturmønsteret i samfundet.

En forståelse af hele denne komplekse sammenhæng kunne omfatte strukturelle muligheder og begrænsninger i form af politiske, økonomiske, sociale og kulturelle forhold, som alle kunne tænkes at have indflydelse på transportadfærden. Hvis hensigten med analysen af transportadfærden i sidste instans er at ændre på adfærden i en mere bæredygtig retning må disse rammer medtages og indgå i en vurdering af forandringspotentialerne på området.

7 Transport og miljø

Udgangspunktet for ALTRANS er persontransportens miljøbelastning, og derfor har miljøperspektivet været et væsentligt fokuspunkt i samtlige interview. De overvejelser og holdninger interviewpersonerne har givet udtryk for m.h.t. transport og miljø danner baggrund for analysen i dette kapitel.

I løbet af interviewene blev mange forskellige miljøproblemer berørt, og der blev udtrykt forskellige holdninger til disse problemer. En af de mere markante kom til udtryk gennem holdningerne til afgifter på benzin, hvor udgangspunktet var et spørgsmål om hvad de ville sige til en fordobling af prisen på benzin i et forsøg på at begrænse bilkørslen af hensyn til miljøet.

Et andet træk omkring problemstillingen transport og miljø var en stor modsætningsfyldthed hos mange af interviewpersonerne imellem deres konkrete adfærd/kørsel og deres holdninger til miljøet. Dette sidste, at der var modsætninger mellem adfærd og holdninger, førte i mange tilfælde over i en snak om hvem der havde ansvaret for at løse problemerne.

Det er disse perspektiver på transportens miljøbelastning der lægges frem i det følgende.

7.1 Holdning til afgifter, deres muligheder og begrænsninger

I mange af interviewene blev flere forskellige former og muligheder for afgifter berørt. For at gøre forestillingerne om afgifter konkret blev spørgsmålet om hvad holdningen var til en stigning af benzinen til 15 kr. pr. liter - hvilket svarer til mere end en fordobling i forhold til dagens pris på 6-7 kr. pr. liter - stillet til alle interviewpersoner. Svarene var med få undtagelser negative, men der var stor spredning i argumenterne mod en sådan prisstigning. Her følger nogle af dem:

Den lidenskabelige bilist: "Jeg synes det ville være uartigt overfor folk, som enten har arbejdspladser der ligger så akavet, at de ikke kan komme fra sted til sted, eller som har så mange opgaver så bilen for dem er et værktøj. Det ville være det samme som at tredoble prisen på vand, som man skal bruge til at vaske. Min mand bruger ikke bilen for sjov, det er hans job, hvis han bruger den til et møde eller sådan noget. Nu bliver lige netop hans bil betalt af firmaet, men de har ikke allesammen benzinkort i firmaet, og de deltager i mange møder og det ville også sive til dem. Jeg kører også rundt til mange møder, som ikke er på min arbejdsplads, så jeg synes at det ville være dybt uartigt. Men de kan gøre det på alt, alt det der sviner, også varme i huset, det er ligeså griskt."

Hverdagsbilisten: "Det ville jeg opfatte som en chikane mod de folk, som vælger at transportere sig selv rundt. Mod folk som vælger at gøre noget selv, fremfor dem der benytter det offentlige. Jeg vil opfatte det som et for-

slag fra den socialistiske side mod dem, der gør noget selv. Jeg vil opfatte det politisk, helt klart, ikke som for at skåne miljøet."

Fritidsbilisten: "Ja, det ville nok være den lille mand, der ville blive ramt på det, for den store vil i mange tilfælde ikke eje bilen selv, firmaet betaler bilen og benzinen. Der vil det ikke betyde noget om den koster 10 kr. literen eller hvad den koster, for det går over regningen."

"Det ville være sådan, at dem der ikke har ret mange penge ikke vil komme ud at køre."

"Nej. Du kunne tage en som Simon Spies der havde otte forskellige store dejlige vogne. Han havde jo råd til at have de symboler. Du kan jo se op ad Strandvejen. Næsten hver husstand har jo mindst tre biler. Hvis du så kommer hen i de små kvarterer, gamle arbejderkvarterer eller kvarterer med kommunens lejligheder. Der ser du jo ikke nær det, men du ser nogle ældre biler. Oppe ved Strandvejen ser du biler der ikke er over to år gamle, der er det en hobby. I de små kvarterer er det en nødvendighed."

Cyklisten/kollektivbrugeren af hjertet: "Der har jo været forslag om at fordoble den. Jeg mener også de foreslog at bruge pengene til at udbygge den kollektive trafik, og det synes jeg ville være en ganske glimrende ide. Dels til at intensivere driften, og dels til at udbygge linjerne med. Men der ville blive et ramaskrig."

Cyklisten/kollektivbrugeren af behov: "Hvis det nu kostede 15 kr. og at de offentlige satte deres takster ned og det fungerede mere effektivt, så kunne vi begynde at snakke om det. Jeg synes at det er alfa og omega om de sætter deres takster ned, og så må det så blive sat til på en anden måde."

Spørgsmål: Ville du personligt synes det var i orden hvis man hævede prisen til 15 kr. pr. liter? "Nej, det ville jeg ikke, for der er stadig en utrolig mulighed i at have en bil. Jeg synes at det er synd for dem der bor ude på landet, fordi de har valgt at bo ude på landet skal de betale 15 kr. pr. liter, for at komme et sted hen."

Cyklisten/kollektivbrugeren af nød: "Så ville busbilletterne stige igen. Jeg er sådan set ligeglad, jeg skal jo ikke bruge noget benzin. Men der er jo nok nogle mennesker som virkelig ville komme i knibe hvis de ikke har deres bil. Hvis man skulle stemme om det, kunne jeg måske godt være forfalden til at stemme for. Det ville være p.gr.a. forureningen, der er jo uhyggeligt mange biler. Det ville begrænse noget af det, og det ville få folk til at køre med hinanden så man i hvert fald fylder bilen op. Som det er nu kører man en og en, og de kører lige efter hinanden det samme sted hen. Det ville man nok ikke gøre (hvis benzinprisen steg til 15 kr./l)." "Hvis vi havde penge nok ville vi have en bil, ligegyldig hvor meget det koster. Jeg ved ikke om der var nogen mennesker der ville overveje at købe en mindre bil hvis benzinen kostede 15 kr. pr. liter. Men jeg har egentlig lidt svært ved at forestille mig det."

De forskellige synspunkter der kommer til udtryk i citaterne afspejler dels at de er hentet fra interview som kan repræsentere hver af de 6 trafikanttyper, dels at de socialt set tilhører forskellige grupper. De 2 første citater med den lidenskabelige bilist og hverdagsbilisten er hentet fra interview med folk med høje indkomster. De er klart modstandere af den nævnte afgiftsforhøjelse som ville medføre en

benzinpris på 15 kr. pr. liter ud fra en argumentation om at det ville lægge hindringer i vejen for folk som ville køre selv (i bil). Fritidsbilisten og cyklisten/kollektivbrugeren af nød er begge repræsentanter for folk med lave indkomster og fremfører et solidarisk argument mod stigningen. Det ville være socialt uretfærdigt og ville ramme de lavestlønnede hårdst.

Cyklisten/kollektivbrugeren af behov og cyklisten/kollektivbrugeren af hjertet kan godt se et perspektiv i det hvis afgifterne bruges til at udbygge og forbedre det kollektive transportsystem. Men er uenige når det kommer til deres personlige opfattelse af stigningen. Der er cyklisten/kollektivbrugeren af behov, som er en 24 årig studerende, imod stigningen, hvorimod cyklisten/kollektivbrugeren af hjertet er tilhænger af den. Den studerende hører naturligvis til i en lavindkomstgruppe, men vil med stor sandsynlighed senere opnå en høj(ere) indkomst og cyklisten/ kollektivbrugeren af hjertet tilhører en mellemindkomstgruppe.

Disse forskelle er interessante ud fra flere synspunkter. Dels er der i en kraftig stigning i afgiften på benzin en social slagside, som påpeget i de to af citaterne, som man bør medtænke hvis man vil benytte afgiftsstigninger som styringsmiddel. Dels vil de forskellige trafikanttyper reagere forskelligt på stigningerne. De velstillede bilister vil have en stor modstand mod stigningerne, men vil sandsynligvis køre uanfægtet videre.

Andre vil måske nok i en periode nedsætte deres kørsel, men langsomt vænne sig til stigningen og tilpasse økonomien på andre måder, sådan at der bliver råd til den ønskede mængde benzin - sidstnævnte indstilling er kommet til udtryk i flere interview, også hos interviewede med jævne indtægter. En del udtrykker desuden en generel mistro til miljøafgifter ud fra en betragtning om at det blot er et forsøg fra politikere på at "*få nogle flere kroner i statskassen*", som en hverdagsbilist formulerede det. Hvorimod nogle, som det fremgik af to af citaterne, som nævnt kunne se et perspektiv i at forhøje afgifterne, hvis indtægterne samtidig gik til en udbygning af de kollektive transportmidler.

Uanset hvor stor en evt. stigning vil være eller hvornår den vil komme, er det sikkert at den vil møde modstand i dele af befolkningen, at reaktionerne vil være forskellige, og at den vil have en social slagside. Som en af de interviewede udtrykte det:

"Jeg tror alt vil møde modstand. Vi vil være frie her i Danmark, vi vil selv bestemme, der er ikke nogen der skal komme og sætte nogen grænser for os. Sådan er vi. Der er afgifterne, det betaler vi, og det er vi nødt til at betale, og det vil jo nok begrænse. Men det vil begrænse meget for de lavest lønnede."

Hvis man vil forhøje benzinpriserne til f.eks. det dobbelte af det nuværende prisniveau, er der næppe tvivl om at det vil have en øjeblikkelig effekt på transportadfærden generelt. Hvis man samtidig vil undgå at forhøjelsen får social slagside, må man sikre et ordentligt alternativ til den del af befolkningen som ikke mere har råd til bilen som dagligt transportmiddel.

7.2 Modsætninger mellem bilisme og miljø

Selvom der både er store forskelle og mange fællestræk på den adfærd og de holdninger man finder hos trafikanterne, er et meget iøjnefaldende træk blandt hovedparten af de interviewede en modsætning i trafikanterne selv, særligt bilisterne, mellem på den ene side det de gerne vil gøre og på den anden side det de faktisk gør, dvs. mellem deres holdning og adfærd. Da udgangspunktet for undersøgelsen er persontransportens miljøbelastning, vil modsætningen mellem ord og gerning blandt bilisterne være det der er i særlig fokus her, fordi der heri måske kan ligge nogle forandringspotentialer.

Således har flere interviewpersoner f.eks. udtrykt stor tilfredshed med og glæde over at køre i bil, at det ville være umuligt at undvære bilen i det daglige, **samtidig** med at de kunne gå ind for at der skulle være færre biler på vejene og at afgifterne på bilkørsel burde sættes op og at de måske også, når talen faldt på det, ville køre mindre i bil og tage toget og cykle noget mere. Denne modsætning ses af nogle som et socialt dilemma¹ mellem hensynet til kollektivet og hensynet til egeninteressen. I undersøgelsen her skal det snarere ses som en modsætning som under givne forhold vil kunne føre til en forandring i adfærden.

Interviewene viser således også at bilister ofte er klar over at der er et modsætningsforhold mellem deres faktiske bilkørsel overfor den viden de har om bilernes miljøbelastning. Det er dog kun et teoretisk problem for de fleste af dem, idet denne modsætning yderst sjældent får nogen praktisk betydning. På den ene side erkender de problemet, men på den anden side gør de ikke noget ved det, ved f.eks. at køre mindre i bil eller måske helt afskaffe den. Der ligger heller ikke noget dilemma i selve det at vælge bilen. Og når de først har anskaffet sig en bil kører de (videre) i den uden at gøre op med modsætningen eller blot gøre et forsøg på det.

For at gøre dette, uden at det giver dem selv for store problemer, opbygger de en række argumenter og forklaringer som dels skal overbevise dem selv og andre om at det er i orden at vedblive med at køre i bil. Dels kan det reelt være et udtryk for at deres daglige tilværelse ofte ville få vanskeligt ved at fungere, uden at de havde rådighed over bil. Endvidere formulerer flere at en bil giver nogle muligheder både i hverdagen og i ferier og på fridage som ikke kan opnås v.hj.a. andre transportmidler, og som de ganske enkelt ikke vil undvære. Og endelig er bilismen blevet så integreret i samfundet at det for mange, som er vant til bil, kan være vanskeligt overhovedet at forestille sig tilværelsen uden. Og på samme måde som det idag ville være umuligt at forestille sig at opbevare fødevarer uden at have et køleskab til sin rådighed, ville det for mange være umuligt at forestille sig at skulle transportere sig uden bil. Det er næsten blevet ligeså 'naturligt' at have bil som at have en opvarmet bolig om vinteren. Men modsætningen ligger alligevel lige under overfladen både blandt hverdags- og fritidsbilister.

¹ Se f.eks. 'Livsvärden och val av transportmedel' hvori det siges, at "i ett socialt dilemma har individerne att välja mellan att agera i eget intresse eller att agera i kollektivets intresse".

Det at anskaffe sig bil kan for mange være et valg man gør fordi man har nogle forestillinger om at tilværelsen v.h.j.a en bil/biler er lettere, mere behagelig og måske mere interessant eller endda mere spændende. Hvis man én gang har bil, vænner man sig meget hurtigt til det og indretter desuden sin tilværelse efter det. Man kan godt vælge at arbejde langt fra hjemmet eller flytte på landet, uden at det virker uoverkommeligt når man blot har bil til rådighed. Men har man først det nye arbejde eller er man flyttet er der ingen vej udenom bilen, og efterhånden vil det være vanskeligt at forestille sig tilværelsen uden bil. Man er blevet afhængig af bil i den situation man er i. Som en af de interviewede udtrykte det: "det ville være som at få savet benene af" at skulle give afkald på bilen. Man oplever det at skulle undvære bilen på linie med at blive handicappet.

På spørgsmålet om hun tror hun ville kunne vænne sig til at bruge busser i stedet for bil svarer en af interviewpersonerne:

"Nej, det tror jeg ikke. Det ville være virkeligt et handicap at skulle til det".

Andre af de interviewede klarede dog hverdagen med cykel og kollektive transportmidler uden problemer. Men de havde ofte foretaget nogle andre valg mht. bolig og arbejde, hvor overvejelser over mulighederne for at cykle og for kollektive transportmidler var klart inde i billedet når de skulle finde bolig og/eller arbejde. Men her taler statistikken sit klare sprog; der bliver stadig færre husstande uden bil i Danmark² og det gælder for øvrigt også i resten af verden³. Så tilværelsen uden bil bliver mere og mere ualmindelig.

Bilejerskabet er med den udbredelse det har fået blevet en integreret og 'naturlig' del af tilværelsen - og opfattes klart som sådan. Jo mere problemerne, og her tænkes på miljøproblemerne, i forbindelse med bilismen kommer frem og bliver diskuteret i offentligheden, desto stærkere må argumenterne for bilismen udvikle sig - både for den enkelte og i samfundet.

Hvad der i denne forbindelse er selvvalgt (hvad der er et frit valg og som den enkelte derfor er ansvarlig for) og hvad der er strukturelt bundet (og den enkelte ikke kan vælge fra og dermed heller ikke eller kun indirekte kan være ansvarlig for) er et andet spørgsmål, her drejer det sig alene om den oplevede modsætning.

Men som gennemgangen af trafikanttyperne viste er der også nogle af typerne som ikke er præget af modsætninger mellem holdninger og adfærd. De lidenskabelige bilister og cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet har en transportadfærd som er i overensstemmelse med deres holdninger til transport. Begge trafikanttyper gør det de synes er rigtigt at gøre. Men andre kan naturligvis gøre anderledes hvis de ønsker der. En lidenskabelig bilist udtrykker det på denne måde:

"Jeg ved godt det er lidt let at sidde og sige at det ikke er mig, men man må overbevise flere og flere om at tage de offentlige transportmidler. Her i området... folk der arbejder i København tager ikke bilen. De tager det offentli-

² Se Linda Christensen m.fl., PETRA, 1994, s. 17f.

³ Se Lester Brown m.fl., Verdens Tilstand, 1994, s. 89.

ge. Hvis du går herfra og til toget og kører med toget og går 5 minutter, så er du på kontoret. Nabokonen gør det, hun læser sin avis eller en bog, så går hun lidt og er så på kontoret. Og manden køber ind. Og dem er der mange af, og de kan bare tage toget."

Men bortset fra de lidenskabelige bilister er et gennemgående træk blandt bilisterne at de forholder sig til miljøproblemerne på den måde at de er bekymrede over udviklingen generelt og også rent teoretisk er klar over trafikens store bidrag til problemerne, men når det kommer til deres egen hverdagstransport i bil forholder de sig kun sjældent til sammenhængen. Det kan ses som en strategi til at overleve modsætningen - til at leve med den.

Modsætningen kan også ses som en afspejling af et modsætningsfuldt liv i et samfund man ikke kan overskue, og som sender nogle modsætningsfyldte signaler som man ikke kan leve op til på en og samme tid. Modsætningen afspejler således ikke nødvendigvis en inkonsistens i det enkelte menneske, men skal måske snarere ses som en reaktion på modsætninger i omgivelserne. På den ene side er der miljøproblemerne som alle bør tage sig af, og på den anden side er der kravene om mobilitet og effektivitet på arbejdsmarkedet.

En af de interviewede beskriver her sin opfattelse af kravene på arbejdsmarkedet og hvordan disse for mange medfører at de må have en bil:

"Jeg synes at hvis man skal se både samfundsøkonomisk og samfundspolitisk på det (bilismen), bliver der stillet nogle krav til os, vores mobilitet skal være stor på arbejdsmarkedet.. Så mener jeg at der er nogle ting der bør laves om for at vi kan afgive bilen. Meget bliver bygget op omkring at man har en bil synes jeg. Det bliver i mange tilfælde taget for givet at man har en bil. Indenfor mit arbejdsområde er der tit stillet den betingelse at man har et kørekort. (Spørgsmål: Kører du i forbindelse med dit arbejde?) Ja, det gør jeg. Hvis jeg er på hjemmebesøg har institutionen en bil som jeg kan bruge. Det er det samme for Sunes vedkommende når han nogle gange tager alene ud, så er han nødt til at skulle køre. Der bliver også stillet store krav til at man skal kunne tage arbejde alle vegne, og du skal bruge tiden på det. Så i forhold til det offentlige transportsystem som vi har, synes jeg at man tit bliver tvunget til at skulle bruge sin egen bil."

Samtidig er det naturligvis en modsætning i den enkelte, og noget han eller hun derfor også må forholde sig til. Mange af de interviewede har givet udtryk for denne modsætning - direkte eller indirekte. F.eks. siges det:

Spørgsmål: Tænker du på miljøet, når du kører bil?

"Generelt nej. Men bilosen er ret ubehagelig når man går."

Spørgsmål: Er der nogen ulemper ved at køre bil?

"Jeg ved ikke om jeg synes der er så mange ulemper ved at have bil, egentlig. Det er nok ikke noget jeg tænker over i hvert fald."

Spørgsmål: Tænker I nogensinde over om det har nogle miljømæssige konsekvenser?

"Jo, det gør vi. Vi tænker både i blyfri benzin og hvad det betyder af slid på vejene og ós og kulilte og forbrug af energi. Som jeg sagde, jeg synes da stadigvæk at det gør lidt ondt når man ser at så mange mennesker kører alene på arbejde hver dag, hvor man selvfølgelig kunne udnytte det noget bedre. Jeg synes da også at det er lidt fråds på en eller anden måde."

Spørgsmål: Forbinder I de tanker med jeres egen bilkørsel?

"Nej. Nu arbejder jeg jo midt i byen, så jeg mærker rigtig trafik og larmen. Det larmer jo meget foruden at det også lugter og sådan noget. Og det ville vi være fri for, f.eks. Der ville være helt anderledes stille, hvis det var. Det ville jeg synes var lækkert."

Sidstnævnte citat viser modsætningen imellem egen bilkørsel, miljøforståelsen og forestillingerne om fordelene ved at afskaffe bilerne f.eks. i byen. Det er ikke et udtryk for forvirring eller inkonsistens hos den interviewede, men blot en afspejling af sammenstødene mellem de forskellige forestillinger om verden, holdninger til tingene og så kravene i og til hverdagen som den ser ud hos den enkelte (familie).



"Bilosen er ret ubehagelig når man går"

Modsætningerne kommer også til udtryk i disse to interviewpersoners ordveksling om fordele og ulemper ved at have bil.

** "Nej, næ altså bagdele..(ved at have bil), det kan der da ikke være. Der kan være nogle fordele. Men man kan også sige at det er jo dyrt."*

** "Men vi vil hellere cykle."*

** "Vi holder meget af at cykle."*

** "Når man cykler får man motion."*

* *"Du får rørt dig og du får lidt luft.."*

* *"Undtagen på Englandsvej, der er så meget udstødning så du hoster og spytter nogle gange."*

Spørgsmål: Er udstødningen fra bilerne generende?

* *"Ja, det er den i allerhøjeste grad."*

* *"Når du kommer kørende på cykelstien og en af de der store starter op.. Det er helt sort røg, der kommer ud."*

På spørgsmålet om hvilke ulemper de kunne pege på ved at have bil, kan de to interviewpersoner - ligesom mange andre af de interviewede - ikke komme i tanke om andet end at det er dyrt. Men når de beskriver deres cykelture i området fremhæver de forureningen fra bilerne som noget meget ubehageligt. Det er ofte vanskeligt at forbinde egen bilkørsel med forureningen fra bilerne. Hvis man gjorde det måtte man nødvendigvis overveje ikke at køre (så meget) i bil eller helt afskaffe den. Og meget ofte vil konsekvenserne ved ikke at have bil være at hverdagen, som den er skruet sammen for de fleste i det moderne samfund, bliver besværligere og kommer til at hænge dårligere sammen. Derfor vender man sig fra for mange overvejelser over egen bilkørsel. Men de ligger latent hos mange af bilisterne.

Spørgsmål: Tænker I på miljøet, når I kører bil?

* *"Helt sikkert, ja det vil jeg sige. Men om det har haft nogen indvirkning på, hvor meget man har kørt, det vil jeg sætte et stort spørgsmålstegn ved. Men jeg synes da, at jeg har spekuleret på det."*

* *"De biler jeg har haft er ikke nogen biler med katalysator, det er nogle gamle kasser. Den sidste solgte jeg til staten."*

* *"Man har ikke haft dårlig samvittighed af den grund."*

Spørgsmål: Når I har købt en bil, har I da tænkt på, om den forurenede eller ej?

* *"Jeg har ikke."*

* *"Jeg har tænkt på, om den var benzinøkonomisk, og det kan man så sige at det også skånede miljøet, men det var nu mere på grund af økonomien at jeg gjorde det."*

Alle disse modsætninger i adfærd, holdninger m.v. udtrykker, som allerede nævnt, kompleksiteten i tilværelsen for moderne mennesker som skal leve op til forskellige krav og forventninger fra mange sider. De modsætninger der findes i befolkningen på området bilisme og miljø er udtalte, men ikke éntydige. De er mange, men forskellige og er knyttet både til forskellige trafikanttyper og til socialgrupper. Endvidere kan man forvente at de vil forandres og skærpes eftersom problemerne med at stable et bæredygtigt transportsystem på benene vil vokse. Og det er stadig forventningen i de kommende år at transportarbejdet vil stige med adskillige procent om året.

Men ligesom forandringer på andre områder kan ske rykvist, kan forandringer i transportadfærden og holdningerne til transport også tænkes at ændres hurtigt i et samfund under konstant forandring som det nuværende. Og her kan modsætningerne komme til at spille en rolle. Det er klart at hvis modsætningerne vokser tilstrækkeligt, og problemerne bliver tydeligere vil viljen til og ønsket om at finde en løsning vokse. Men som gennemgangen ovenfor viser er der allerede nu store modsætninger til spørgsmålet miljø og bilisme, og i modsætningerne ligger potentialet til forandring. Der er formentlig mange betingelser der skal være opfyldt og omstændigheder der skal spille sammen før man vil se en ændring i transportadfærden. Men hvis forandringerne skal kunne gennemføres skal vilkårene for transporten ændres. Disse vilkår vil blive taget op og diskuteret i afslutningskapitlet.

7.3 Samfundets ansvar

Den 'politiske' forbruger kan være en bekvem størrelse at læne sig op ad, når politikere og andre beslutningstagere har svært ved at træffe de nødvendige beslutninger til løsning af givne problemer. Særligt på miljøområdet har den 'politiske forbruger' været trukket frem på scenen. Men det er et spørgsmål om det ikke er ansvarsforflygtigelse, når man på denne måde overlader beslutningen til den enkelte forbruger som efter arbejde lige før lukketid skal redde verden, mens han eller hun handler ind i Brugsen.

Mange af de interviewede har været inde på at de ikke synes at det skal eller kan være den enkelte der skal løse transportens miljøproblemer. Det er i hvert fald i lige så høj grad et samfundsmæssigt ansvar. Det følgende er et udsnit af de interviewedes overvejelser på dette punkt:

Den lidenskabelige bilist:

"Jeg må da nok sige at da jeg boede her og arbejdede i Esbjerg var jeg da godt nok lidt træt af de benzinregninger jeg fik. Det var vist nok ca. 3.500 om måneden for at komme på arbejde. Det er mange penge. Det var jo 250 km. om dagen til og fra arbejde. Men så er skattevæsenet jo så tosset at man kan få et kørselsfradrag, som jeg ikke kan se noget som helst fornuftigt i, hvorfor skal man belønnes for at arbejde langt væk." "I stedet for at give kørselsfradrag skulle man hellere give flyttehjælp så folk kunne flytte nærmere på deres arbejde. Det er faktisk dumt at sige til folk de godt kan tage arbejde langt væk, det er gratis. Jeg har et par kammerater som arbejder langt ude i Vestjylland selv om de bor her. Den ene arbejder i Hanstholm, han har godt nok et værelse dernede, for der er 250 km."

Hverdagsbilister:

"Men det er jo ikke dyrt, synes jeg i hvert fald ikke. Når man tænker på, at benzinprisen jo ikke er ændret ret meget de sidste mange år. Og bilerne er heller ikke blevet dyrere, så jeg har lidt svært ved at se det rimelige i det (at prisen på benzin er uændret), hvis man ser på, hvad det forbruger af energi og miljøgriseri osv. Det vil jeg nok sige." "Det er nok også derfor der er så mange biler simpelthen. Og så længe priserne er sådan at alle kan købe en bil, ja, så vil alle også gøre det. Det er jeg slet ikke i tvivl om. Jeg kan da

stadig se, at der er en stor del af mine kolleger, der har 2 biler. Det er usædvanligt kun at have en bil. Det er ikke fordi, de har små børn."

"Enten skal det være en kollektiv beslutning, eller der skal en holdningsdebat igang i vores land så det virkelig har nogle konsekvenser. Det viser sig på affaldsområdet at vi er ved at forstå at vi faktisk kan genbruge en del."

"Og hvis vi kan finde ud af noget af det samme (m.h.t. biler), var jeg den første til at hoppe på vognen." "Så længe vi stadigvæk skal møde på et arbejde, og der har været arbejdsløshed i en lang periode, så vil folk stadig bruge biler. Med de regler der er om at du skal tage imod et stykke arbejde, står man måske med en dags varsel og skal igang med et arbejde der ligger 50 km væk, og skal måske aflevere børn i skoler og børnehaver. Så længe vilkårene er sådan at man skal sikre sig, skal der træffes nogle overordnede beslutninger, men det mangler lidt endnu, det er mest enkeltforslag der er fremme."

"Det er et politisk spørgsmål om hvad der skal prioriteres. Ressourcerne er der jo endnu. Det er et prioriteringsspørgsmål for politikerne. Jeg tror det vil tage 30-40 år før udviklingen vender."

"Man bør være politisk forbruger, og det er jeg på mange måder, men jeg snyder selvfølgelig også ind imellem. Hvorfor skal jeg bruge hele mit liv på kun at være idealist når det slet ingen effekt har. På nogle områder betyder det noget for mig selv at være idealist, men jeg kan også godt lide mango, for at komme med et eksempel, selv om at jeg tænker på det hvis jeg tager en på hylden. Det bevidste forbrug afspejler sig ikke i forbrugsvanerne, folk køber hvad der er billigst."

"Men jeg tror at det der skaber problemer for folk er hvis du tager et eller andet fra folk, men så ikke giver dem en erstatning. Du kan jo stavnsbinde folk så de ikke kan komme nogle steder, så har du jo begrænset de menneskers frihed. Men efterhånden som vi bliver flere og flere må man jo måske tage flere og flere friheder fra folk, det er måske også nødvendigt. Men friheden til at bevæge sig fra et sted til et andet, den er nok lidt svær at sluge for danskere."

Fritidsbilisten:

"Det er det med at det kommer til at begrænse os i forhold til de krav der så bliver stillet, med hensyn til arbejde, for eksempel. Da jeg blev færdig med min uddannelse, der kunne jeg ikke få noget arbejde i en stor radius fra hvor jeg boede. Der var jeg tvunget til at søge længere væk for at få et arbejde. Det gjorde jeg så på det tidspunkt. Hvis benzinen vil blive det dyrere nu så ville jeg ikke kunne søge arbejde langt væk, og det ville jeg så omvendt være tvunget til fra min fagforening - min a-kasse. Det er på den måde at jeg mener, at der bliver stillet nogle krav. Der synes jeg ikke at det er rimeligt at man skal bruge så stor en del af sin indtægt på transport. Jeg forstår godt ideen med det og at man forsøger at begrænse antallet af biler og antallet af korte kilometer set med en samfundsmæssig økonomi og af hensyn til forurening. Men jeg ser på min situation, og hvordan den vil være. Så må jeg have et arbejde der ligger tættere på, hvis jeg så kan få det. Hvis ikke, så ville jeg være tvunget til at beholde det arbejde jeg har, og så bruge så mange penge på benzinen."

Cyklisten/kollektivbruger af hjertet:

"Jeg har da stadigvæk et håb om, at den kollektive trafik bliver udbygget, så privatbilismen falder, men jeg frygter det modsatte. Men jeg synes at for-

ureningen er et samfundsanliggende, så jeg synes ikke, det skal være den frie ret og det frie initiativ, der bestemmer. Jeg synes, der skal lovgives om det, enten med en fordobling af benzinprisen eller ved at lægge hindringer i vejen på anden vis. For det er jo altså sammen samfundsproblemer og et samfundsanliggende, som gælder os alle.

Cyklisten/kollektivbrugeren af behov:

"Jeg tror det skal tvinges ned over hovedet på folk - lidt. Nu tænker jeg mest på storbyen, eller byer generelt. Jeg ville ønske at man kunne forbedre mulighederne (for en mere miljøvenlig transport), men for de mennesker, der ligesom jeg selv, godt kan lide at køre i bil, ville jeg ønske at man kunne finde noget som var så minimalt ødelæggende (at det ikke gjorde nogen skade på miljøet)."

Cyklisten/kollektivbrugeren af nød:

"Nej, det synes jeg ikke (at hendes eget bidrag til at undgå forurening er væsentligt). Og jeg synes det er vigtigere (at få løst problemerne), end om jeg har en personlig frihed til f.eks. at køre til Roskilde, fordi nu synes jeg det er morsomt. Så føler jeg at der er 2 veje. Enten skal det være sådan at biler ikke forurener, og så får vi allesammen den personlige frihed, eller også skal det være meget vigtigt før man bruger bilen." "Jeg tror at jeg er typisk inkonsekvent mht. miljøet. Fordi det egentligt er noget der bevidsthedsmæssigt har en meget stor plads. Det er noget, jeg synes er vigtigt og skal prioriteres højt. Og når det så kommer til det konkrete så løber mageligheden ofte af med mig. Jeg er nok en af dem der har behov for de der tvangstiltag, som at vandet bliver dyrere eller at der skal spares på det. Alle de der ting hvor man bliver presset til det. Jeg har nok en lille smule behov for det pres. Jeg har behov for at kommunen siger du skal sortere dit affald. Så gør jeg det også, men på eget initiativ får jeg aldrig taget mig sammen til det. Jeg mener miljø er vigtigere end penge."

Citaterne peger alle på, ud fra forskellige holdninger og med forskellige argumenter, at løsningen på transportens miljøproblemer i er et samfundsanliggende og bør løses som sådant. Det er ikke fordi de interviewede vil fralægge sig deres del af ansvaret, men fordi det for mange af dem forekommer at være nytteløst som enkeltindivid at ændre på forholdene ud fra en opfattelse af 'hvad hjælper det hvis jeg er den eneste'. På den anden side er der flere der udtrykker at hvis de rigtige beslutninger blev truffet og udviklingen blev ændret, så 'er de med på vognen'. Der er blandt mange trafikanter en forståelse for problemerne og en vilje til at medvirke til en løsning i fællesskab.

En løsning af de miljøproblemer der stammer fra transportsektoren v.h.j.a politiske forbrugere er således temmelig langt fra virkeligheden. For det første er der så få politiske forbrugere blandt trafikanter i almindelighed - i undersøgelsen her er det kun cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet der kan betegnes som sådanne - at det har en begrænset praktisk betydning i forhold til de massive miljøproblemer, som transportsektoren står for. Som en cyklist/ kollektivbruger af hjertet selv formulerer det i forbindelse med spørgsmålet om hvorfor han frivilligt har valgt ikke at have bil: *"Men der er jeg nok noget af en ener, hvad det angår"*. For det andet er transporten i stor udstrækning med til at sætte nogle strukturer op for hverdagslivet, strukturer som ikke umiddelbart kan ændres af den enkelte. Som

nogle af de citerede interviewpersoner pegede på kan det være nødvendigt at have bil hvis man skal kunne søge arbejde i en vis afstand fra boligen, noget der forventes og nogle gange endog kræves, hvis man vil fastholdes på arbejdsmarkedet.

Konklusionen må derfor være at løsninger skal findes på samfundsniveau, men det er naturligvis ikke det samme som at befolkningen/trafikanterne ikke skal eller ønsker at medvirke. Mange er indstillet på at give deres bidrag, hvis det bliver ens for alle. Den enkelte vil ikke, som den eneste, lade være med eller køre mindre i bil. Men hvis der, f.eks. af hensyn til miljøet, bliver sat nogle begrænsninger op som ville gælde alle andre også, ville den enkelte i mange tilfælde acceptere det. Men der er, som det er fremgået, mange forskellige udgangspunkter for at gøre det. Og nogle ville slet ikke acceptere det. Det ville være stor forskel på om man ser på sagen som lidenskabelig bilist eller som cyklist/ kollektivbruger af hjertet.

7.4 Alternativer/mulighed for forandringer

En af styrkerne ved en opdeling af trafikanterne i typer er at de, ved at stille skarpt på forskellighederne, kan vise at en enkelt strategi ikke er tilstrækkelig til at ændre befolkningens transportadfærd generelt. Man kan således ikke f.eks. ved en udbygning og forbedring af det kollektive transportsystem forvente at flytte bilister i almindelighed væk fra bilerne over i busser og tog. Men ved at iværksætte forskellige tiltag som retter sig mod flere typer, kan man nå et - eller flere - skridt på vej mod en løsning.

Cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet er en trafikanttype som er interessant af flere grunde. Dels fordi denne type ud fra et miljøperspektiv er den 'gode' trafikant. Cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet har aktivt valgt at cykle m.v. i høj grad af hensyn til miljøet og er indstillet på at fortsætte med at gøre det. De udgør således ikke noget transportmæssigt miljøproblem. Dels fordi de kan fungere som et eksempel på at det kan lade sig gøre at leve et liv uden bil - også selv om det umiddelbart kunne se ud som om deres transportform er mere besværlig, tidskrævende, stressende etc. end hvis de havde haft en bil. På den anden side skal man være forsigtig med at overvurdere 'eksemplets magt', fordi dette eksempel på nogle kan virke irriterende og måske endda 'frelst', og således komme til at fremstå som en type man aktivt ønsker at afgrænse sig fra - f.eks. ved at køre mere i bil eller købe større biler.

Selvom dette sidste ofte kan være et reelt problem er det alligevel interessant at se nærmere på hvordan livet uden bil kan forme sig - hvis man mao. har valgt ikke at have bil af andre grunde end rent økonomiske. Fordi der ud af dette tilsyneladende mere 'besværlige' liv kan tegne sig et billede af et anderledes liv, med nogle anderledes kvaliteter end det gængse liv med bil. Som en cyklist/kollektivbruger af hjertet udtrykte det om livet med bil:

"Det er derfor folk er så stressede, det er alt det de skal ud at køre."

I modsætning til hendes egen tilværelse som bl.a. på grund af hendes transport som mest foregik på cykel og en gang imellem med tog på længere ture, var ustresset og afslappet i dagligdagen. Hun kunne simpelthen ikke nå så mange forskellige ting i hverdagen, som hvis hun havde haft bil, at hun alene af den grund fik et langsommere og mere behageligt tempo.

Man har på en måde en roligere rytme og kan udnytte transporttiden til at slappe af eller udnytte tiden til læsning eller lignende. Desuden kan et fravalg af bilen desuden have nogle afledte virkninger. En af de interviewede som for relativt nylig havde måtte afskaffe bil, som hun ellers havde haft i mange år, fortalte hvordan hun oplevede nogle positive sider ved sin daglige transport med de kollektive transportmidler:

“Når man sådan lukker boksen kl. 16, så hænger man på det nærmeste oppe under loftet. Da jeg havde bil og hoppede ud i den og nåede hjem, så hang jeg stadig deroppe. Det gør jeg ikke nu. Nu har jeg slappet af, jeg har tænkt, jeg har læst og skrevet sang eller hvad det er. Nu er jeg betydelig mere rolig når jeg kommer hjem. Det gør heller ikke så meget (med den lange transporttid), for jeg når alligevel alt det jeg skal. Sådan er det. Så egentlig har jeg overhovedet ikke noget imod det. Så på nogen måder er det en fordel.”
“Umiddelbart generer det mig ikke, ikke at have bil. Jeg kan faktisk godt lide at bruge de offentlige transportmidler.”

En anden af interviewpersonerne, en 17 årig gymnasieelev, som boede i en familie hvor der altid havde været bil til rådighed, kunne godt forestille sig nogle konkrete ændringer som kunne reducere bilismen:

“Jeg synes, det ville være i orden, hvis bussen kunne komme frem (foran bilerne ad baner forbeholdt busser), og jeg synes egentlig også at man burde sætte aldersgrænsen op til 20 år for kørekort, fordi f.eks. de fleste gymnasieelever cykler til skole, og hvis den f.eks. blev sat ned ville der være flere der kørte til skole i bil. Og vi kan jo sagtens klare at cykle. Alle de voksne kunne da også klare at cykle ind til byen, der er ikke ret langt. Og hvis alderen blev sat op, sådan at man var 20, var det ikke sikkert man lige havde råd til at få kørekort eller råd til at købe en bil i det hele taget. Og så var man flyttet hjemmefra, og så havde man ikke mulighed for at låne forældrenes bil når man skulle et eller andet sted hen.”

Andre interviewede havde ligeledes konkrete forslag til afhjælpning af problemerne. F.eks. pegede en på muligheden for delebiler:

“I Tyskland har man lavet forsøg med at en gruppe mennesker ejer en bestemt slags bilpark, med forskellige typer biler, sammen. Så kan man så ‘lease’ de enkelte biler.” *“Hvis man havde muligheden for at tilkalde noget fælles transport der gjaldt ens egen transport, tror jeg også det ville blive brugt. Især i tyndt befolkede områder. Man kunne også være mere fleksibel med for eksempel skolebusser, hvis almindelige passagerer også kunne komme med.”*

En hverdagsbilist som selv bruger bil til mangt og meget foreslår at man mindsker fremkommeligheden simpelthen ved at undlade at udbygge vejsystemet, samtidig med at man sikrer et tilstrækkeligt kollektivt transportsystem:

"Man kan godt bruge noget som ikke behøver at skæppe i statskassen, men hvor man alligevel kan lave nogle mekanismer, der egentlig begrænser folks bilforbrug. Hvis man lader være med at bygge den nye ringvej rundt om København, ring 7 eller 8, eller hvor langt man nu er kommet, så bliver trafikken så stor, at det er besværligt at komme frem. Og hvis man så sørger for at have et godt offentligt transportsystem, så er der masser af mennesker der finder ud af at det faktisk er nemmere."

En 21 årig storbyboer foreslog at indre by blev bilfri ved at man parkerede bilerne i udkanten af byen:

"Hvis man lavede det sådan, at indre by var bilfrit, der kunne måske være taxaer og busser og så nogle kæmpe parkeringsanlæg ude omkring byen. Så kunne busserne køre hurtigere, men jeg ved godt, det er en.... Men det er da en tanke. Hvis jeg ikke havde for mange skift og det ikke var for dyrt ville sådan et system passe mig fint. Man kunne også cykle friere. Jeg ville nok cykle fordi jeg godt kan lide at cykle. Så ville det også være rarere at cykle herinde uden al osen hvis bilerne ikke var her."

En af de interviewede bilister havde været i Italien og oplevet en bilfri by:

"Vi har været i Sienna (Toscana, Italien) på ferie i år - kørende i bil. Der kan du ikke køre i byen fordi der er bilfrit. Hele bymidten er bilfri, bortset fra at der må køre nogle små bybusser og en lille smule erhvervstrafik, men det er meget lidt. Så det er en af de måder man kunne afprøve. Men det er ekstremt sjældent at man vælger den løsning. Men det var fremragende, det var dejligt, helt bestemt. Du parkerede lidt udenfor bycentrum og måtte så gå resten af vejen eller tage en af bybusserne. Det er sådan nogle små nogle, sådan nogle man bruger til ældretransport, hvor der er plads til ca. 20 mennesker." "Det ville ikke volde nogen større problemer at prøve at gøre noget lignende (som det i Sienna) her i byen. Selvfølgelig ville de der har større forretninger, som f.eks. handler med kolonialvarer, måske være kede af det. Det ved jeg ikke. Men hvis man havde gjort det for 10 år siden så havde det ikke været noget problem i dag. Men jeg ville synes det var en god ide."

De foreslåede løsninger er kun et uddrag af de løsninger der blevet foreslået undervejs i interviewrunden. De er desuden enkeltstående og spredte, men udtrykker blot forskellighederne som de findes i befolkningen. Sammen og suppleret med en række andre foranstaltninger kunne de dog give et bidrag til en løsning. Løsningen på transportens miljøproblemer er langt fra enkel. Én enkelt løsning findes formodentlig slet ikke. Det er området alt for komplekst til, bl.a. fordi en løsning vil gribe ind på så mange andre områder. Det vil kræve at en lang række instanser og personer koordinerer indsatsen og arbejder sammen. Det vil kræve at man samfundsmæssigt satser anderledes og forholder sig til problemerne og løsningsmulighederne i åbenhed. Og alt dette er der ikke store erfaringer med eller tradition for på transportområdet. En løs skitse til en løsning vil dog alligevel blive forsøgt udarbejdet og vil bringes i næste kapitel.

8 'Løsninger'

Når overskriften er sat i citationstegn, er det fordi der i dette kapitel ikke vil blive leveret egentlige eller færdige løsninger på persontransportens miljøproblemer. Der vil alene blive opstillet nogle løse skitser til 'mulige' løsninger. Udgangspunktet vil dels være at se på hvordan et transportsystem for hver af de 6 trafikanttyper kunne tænkes at se ud hvis det skal tilgodese typernes krav til transport. Dels hvordan det skulle udformes hvis det skulle være miljømæssigt bæredygtigt.

På baggrund af de forskellige - meget overordnede - skitser til transportsystemer vil det blive diskuteret hvordan et bæredygtigt transportsystem som opfylder alles ønsker og krav kunne se ud - og om man overhovedet kan forestille sig at det kunne opfylde alles ønsker og krav.

8.1 Løsninger ud fra typerne

De lidenskabelige bilister

De lidenskabelige bilisters krav til transportsystemet drejer sig om biler og veje. Udgangspunktet for dem er biler til alle og et kollektivt transportsystem som er økonomisk selv bærende og/eller privatiseret. De mest yderliggående af dem stiller forslag om at de midler der i dag anvendes til kollektive transportmidler kunne bruges til at forære alle der ikke selv har råd til det, en bil, og så nedlægge det urentable kollektive transportsystem. De der ikke selv kunne køre bil, børn, ældre og handicappede, skulle have deres transportbehov dækket gennem et netværk af taxaer som skulle kunne tilkaldes overalt. Transportmidlet til persontransport for dem er privatbiler, hvorimod de ser det som en samfundsmæssig opgave at bygge og holde vejssystemet. De går ind for bygningen af de store broer som skal sikre forbindelsen til Skandinavien og det europæiske kontinent.

Da de ikke finder transportens miljøbelastning af stor betydning, er der ingen væsentlige problemer for dem at se i en udbygning af det nuværende transportsystem som for en stor dels vedkommende allerede er baseret på privatbilisme. De støtter dog udviklingen af ny teknologi som kan mindske forureningen fra bilerne - hvis den ikke samtidig reducerer hestekræfterne - og ser gerne mere energieffektive biler på markedet.

"Jeg har egentlig en meget høj tiltro til teknologien i samfundet. Jeg tror på at vi er lige i et vadested med hensyn til forurening fra biler f.eks., men også al mulig anden transport, for jeg tror man bliver dygtigere og dygtigere til at lave biler der forurener mindre og mindre. Og jeg tror på at bilfabrikkerne kan løse det problem. Hvis ikke de kan det så dør de, fordi man vil begrænse biltrafikken. Så deres eneste mulighed for at overleve om 25 år er at lave biler der kan modsvare kravene. Og så skal de, katten rive mig, nok gøre det."

Selv efter en - kortfattet - redegørelse for trafikens bidrag til luftforurening og CO₂-udslip er svaret fra en lidenskabelig bilist, på hvad

der bør gøres ved trafikken miljøbelastning, en ren afvisning af problemet som sådan:

"Jeg har ikke den der fantasi til at se miljødelæggelse, jeg ved ikke - jeg er så optimistisk, jeg tænker at det går nok alligevel."

Lidenskabelig bilister går ind for at fremkommelighedsproblemer løses ved at gøre vejene mere 'intelligente' og ved at bygge nye veje og udbygge det eksisterende vejsystem.

Hverdagsbilisterne

Hverdagsbilisternes transportsystem er noget vanskeligere at skitsere end de lidenskabelige bilisters. Først og fremmest fordi deres krav til og ønsker om et godt transportsystem er ligeså modsætningsfyldt som deres transportadfærd og holdninger til transport.

Hverdagsbilisternes umiddelbare bud på et transportsystem er privatbilisme suppleret med et godt og effektivt kollektivt transportsystem. De er generelt ikke indstillet på at indskrænke bilismen, men kan godt forestille sig at et velfungerende kollektivt transportsystem kunne afløse bilerne på forskellige områder (ture). Særligt til bolig arbejdsrejser kunne et alternativ til bilen være et fleksibelt system bestående af moderne tog og busser fra stationerne direkte til arbejdspladserne, hurtige busser fra boligområderne direkte ind i bycentre med arbejdspladser, og lignende effektive transportmidler som man kunne stole på fungerede som planlagt.

"Man forsker også meget i bilerne. Jeg mener også at der er et EU-direktiv om at de skal komme med nogle biler, der kan køre 33 km pr. liter benzin, og det regner både Folkevogn og Mercedes med at de har inden år 2000. De skal også kunne genbruges. Men selvfølgelig er det en resursekrævende transport. Jeg tror at det meget bliver små bybiler, og en masse fjerntransport (med tog og bus) når Storebæltsbroen og Femernbæltbroerne kommer."

"Jeg synes det er godt at vi har afgifterne her for det kan holde det noget nede. Men det holder det ikke så meget nede at vi ikke holder fast i vores individualisme."

Til fritids- og indkøbsture vil hverdagsbilisterne nødig undvære bilen, selvom de måske godt kunne tænke sig at bruge cyklen på korte ture til nogle af fritidsaktiviteterne m.v., hvis der var et godt net af cykelstier - og det i øvrigt ikke regnede den dag. Hverdagsbilisterne erkender at der skal iværksættes nogle forandringer i vilkårene for transporten før de for alvor ville tage cyklen, men er på den anden side - lidt modstræbende - indstillet på at gøre det, hvis omstændighederne for bilismen ændres.

Problemet for hverdagsbilisterne er således at de på den ene side gerne vil bevare - en teknologisk avanceret - bilisme, men ud fra en teoretisk erkendelse af bilismens miljøbelastning ser de også gerne en større brug af cykler til daglig transport, samt en udbygning af det kollektive transportsystem med moderne og fleksible transportmidler.

Fritidsbilisterne

Fritidsbilisternes ideelle transportsystem består i et godt og effektivt kollektivt transportsystem, et udbygget netværk af cykelstier suppleret med en bilisme med en reduceret miljøbelastning. De benytter ofte selv det kollektive transportsystem og kender det derfor af egen erfaring i modsætning til de andre bilisttyper. Derfor stiller de også nogle mere konkrete forslag til en udbygning af de kollektive transportsystemer end de øvrige bilisttyper.

De finder det vigtigt at have sikre skoleveje med stier afskærmet fra den øvrige trafik, og med direkte busforbindelser til institutioner og skoler, hvis disse ligger i mere end cykelafstand fra boligen. Der må gerne være bilfri pletter i boligområderne, sådan at man kan sende børnene ud at lege uden fare fra trafikken - men helst ikke på bekostning af muligheden for at kunne køre lige til døren med sine varer. Der skal være lette busser i byerne og fra byerne ud til forstæderne, og de må gerne køre i deres egne baner og komme frem foran bilerne. Der skal desuden være gode og hurtige langdistancetog og -busser til at forbinde byerne.

"Så ville jeg da håbe at der er gjort meget mere ud af elbiler, for eksempel. Også at de offentlige transportmidler var meget mere tilgængelige for alle. Jeg håber på at man bliver meget bedre til at tage sin egen cykel på arbejde, i stedet for at smide sig ind i en bil for at køre lige over på den anden side."

"Når man bor så tæt på en skole synes jeg ikke at det er nødvendigt at man tager sin bil og kører sine børn derned. Jeg håber at ens børn vil have en cykel, og måske en billig bil, i stedet for en stor bil som vi skal drøne i alle sammen."

"(bilfri boligområder ville være dejlige, for) ...så skulle man overhovedet ikke tænke på at ens unger de løb ude på vejen, så ville jeg selvfølgelig synes at det var rart, men jeg ville samtidig tænke at det var irriterende hvis jeg skulle bære mine varer 500 m."

De er opmærksomme på og bekymrede for miljøproblemerne fra trafikken og har et reelt ønske om at tilpasse transportsystemet sådan at problemerne løses. De vil gerne selv give et bidrag ved at køre mindre i bil hvis der er nogle fornuftige alternativer - selvom de meget gerne fortsat vil bruge bilen i fritiden.

Cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet

Cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet stiller store krav til ændringer af transportsystemet. Det største som nok i højere grad er et håb end et egentligt krav, drejer sig om en kraftig reduktion i antallet af biler til fordel for et fleksibelt kollektivt transportsystem som skal overtage hovedparten af persontransporten. De mener dog ikke det er nødvendigt helt at afskaffe bilerne i samfundet som sådan, men blot at enkeltpersoner godt kan undvære bil hvis der er nogle ordentlige alternative transportmuligheder.

Det kollektive transportsystem skal bestå af lette, fleksible busser som skal gå med korte intervaller og forbinde stationerne i metro-, letbane- eller S-bane nettet. Dette forbinder forstæder og bykerner og går med 5-10 minutters interval i myldretiderne og noget mindre udenfor. Regionaltog bliver moderne lydsvage og behagelige tog af

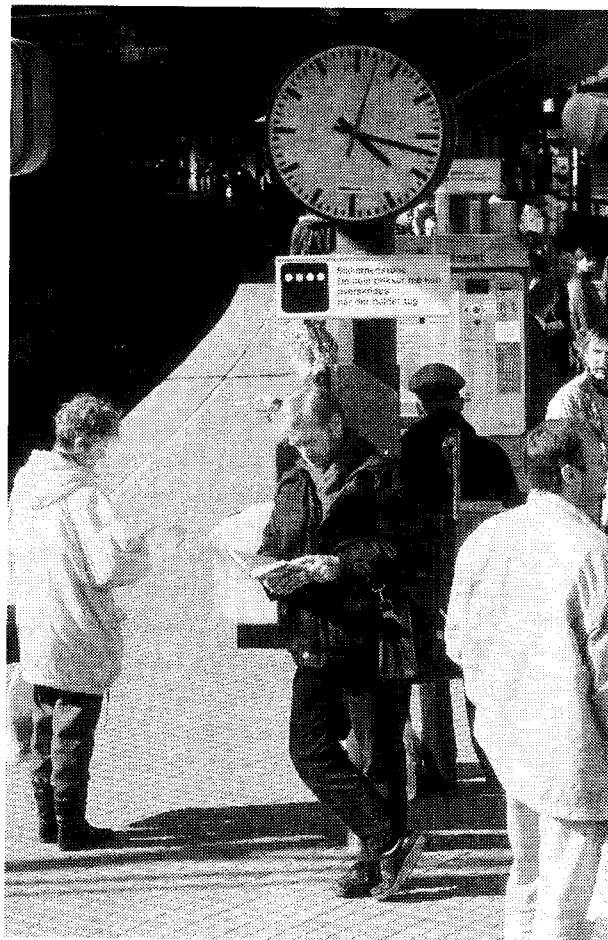
IC3 typen og skal forbinde byerne. Nedlagte jernbanestrækninger genetableres, sådan at også de mindre byer bliver forbundet med jernbaner. Sikre, direkte, oplyste, velholdte og grønne cykelstier som tilsammen udgør et sammenhængende net anlægges overalt hvor der er veje til motortrafik og som selvstændige smutveje gennem by og land.

"Jeg ville ønske, at man får fjernet så meget som muligt af biltrafikken i byerne. Ikke nødvendigvis det hele, men sådan at de centrale strøg og nogle af de vigtige boligveje, de bliver fri for biler, og at man får bilerne fjernet fra gadebilledet, hvis det kan lade sig gøre."

"...cyklismen, det er jo fantastisk godt transportmiddel på alle leder og kanter, og der ville jeg også ønske at forholdene for cyklisterne bliver rigtig gode. At der bliver nogle direkte og behagelige cykelveje."

"Det må ske ved at cykelruterne bliver sikrere, ved at man får en slags fortrinsstilling frem for bilerne i byområderne."

Cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet finder at en vigtig dimension ved et sådant moderne kollektivt baseret transportsystem er at det bliver bæredygtigt og fjerner miljøbelastningen fra persontransporten.



En god bog i solen på vej hjem fra arbejde.

Cyklisterne/kollektivbrugerne af behov

Cyklisterne/kollektivbrugerne af behov stiller nogenlunde de samme krav til transportsystemet som fritidsbilisterne. De ser gerne et godt og velsmurt kollektivt transportsystem, men har ingen radikale forestillinger om en kraftig reduktion i antallet af biler som cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet. De vil gerne have begrænset biltrafikken både i byernes centrum og i boligområderne ved at man f.eks. anlægger parkeringspladser i periferien af byer og boligkvarterer; dog sådan at man samtidig sikrer muligheden for at kunne nå ind til bykerner og boliger med varer, børn etc på anden måde.

De unge blandt cyklisterne/kollektivbrugerne af behov er tilhængere af gode cykelmuligheder. Det vil sige de går ind for en udbygning og sikring af cykelstier og lægger desuden vægt på at det kollektive transportsystem er billigere og mere fleksibelt end i dag. De mere etablerede byboere i denne trafikanttype ønsker de samme forhold for cykler og kollektiv transport som de unge, og lægger desuden vægt på boligområder uden eller med stærkt reduceret biltrafik.

"Hvis jeg skulle bestemme, tror jeg egentlig nok, at vi fik bilerne ud af byen." "Så ville man være nødt til at udbygge de kollektive transportsystemer, for der ville være mange flere mennesker som skulle bruge dem."

I boligområdet: *"Der skulle ikke være nogen biler. Der kunne komme en bus nede i den anden ende og toget skulle stadig gå, hvor det går fra nu. Men her skulle der være fred og ro. Så skulle der være nogle gode cykelstier. Selvfølgelig skulle der være noget specielt for handicappede og lignende."*

"Jeg tror på, at man kan finde et smart system. Man er i hvert fald nødt til at gøre et eller andet drastisk, for at få skåret ned på bilantallet p.gr.a forureningen. Jeg tror, det vender på et eller andet tidspunkt. Man vil nok transportere sig på en anden måde. De unge mennesker i dag køber ikke knallert mere, de cykler."

Cyklisterne/kollektivbrugerne af nød

Cyklisterne/kollektivbrugerne af nød er en trafikanttype som har det til fælles at de ikke har bil fordi de ikke har råd. De yngre, 'grønne' og nyligt etablerede blandt disse er familier stiller store krav til det kollektive transportsystem og til forholdene for cyklister, hvis de skal fastholdes som cyklister/kollektivbrugere. Deres krav ligner på mange måder kravene blandt de øvrige cyklister/kollektivbrugere.

Der skal være et godt og udbygget kollektivt transportsystem både med hyppige tog- og busafgange og cykelstierne skal være indbyggende, hænge sammen og forbinde de kollektive transportmuligheder med hinanden.

"Man kunne lave et reklamefremstød, og prøve at lægge nogle tider om og fortælle folk at det er blevet bedre. Prøve at få nogle af dem der kører biler til at komme over i busserne. Men de skal så komme med et tilbud der siger spar to. Det er egentlig smartere at kunne sidde og slappe af, det kører bare derudad." "Man skal præsentere noget som fungerer, ikke noget der tager 2 timer. Hvis man havde nogle gode forbindelser til hovedlinierne kunne man tilbyde bilister der sidder i kø hver morgen en anden mulighed. Hvis ikke der sker de helt store ting, tror jeg ikke man får flyttet ret mange."

"Det er en ulempe ved bilerne at sidde i en bilkø. Det ville nok betyde noget hvis man fordoblede eller tredoblede benzinpriserne. Så ville man nok tænke en ekstra gang. Så ville man i hvert fald ikke køre ned til bageren. Det ville nok være slut men de korte ture på 300 m."

"Jeg vil jo gerne tænke på miljøet, og så vil jeg selvfølgelig gerne have at de offentlige transportmidler bliver lidt smartere at bruge for mig. Lidt hurtigere, lidt bedre planlagt. Man vil jo helst ikke bruge for meget tid på den transport. Den offentlige transport skulle planlægges bedre."

De øvrige i denne trafikanttype vil under alle omstændigheder være vanskelige at fastholde som ikke-bilister, hvis eller når de får råd til bil. Deres krav til transportsystemet retter sig derfor i ligeså høj grad mod forholdene for biler som for cykler, tog og busser. De ønsker ikke store restriktioner for bilismen, men har samtidig ønsker om et velfungerende kollektivt transportsystem.

8.2 Én fælles løsning?

Der er mange problemer i forbindelse med de forskellige trafikanttypers ønsker om og krav til et godt transportsystem. Det væsentligste problem i forbindelse med de lidenskabelige bilisters transportsystem er at det ikke løser miljøproblemerne, det er ikke bæredygtigt. Hverdagsbilisternes transportsystem fjerner ikke umiddelbart miljøbelastningen, og selvom fritidsbilisternes transportsystem fjerner en del af miljøbelastningen fra persontrafikken er det spørgsmålet om det er tilstrækkeligt.

Problemer i forbindelse med cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertets transportsystem er først og fremmest at det vil være meget omkostningskrævende og overordentligt vanskeligt at få gennemført i praksis, og det samme gælder for så vidt transportsystemet hos cyklisterne/kollektivbrugerne af behov. Cyklisterne/kollektivbrugerne af nød er potentielle bilister og vil formentlig fordele sig på de forskellige bilisttyper når eller hvis de får bil, med de problemer der følger med dette.

Hvis man som samfund skal forsøge at tage højde for forskellighederne som de ser ud i de forskellige trafikanttyper og indarbejde disse i planlægningen og implementeringen af nye transportsystemer, vil man støde på vanskeligheder. Man kan ikke skabe 6 forskellige transportsystemer ud fra hver af de 6 trafikanttypers 'behov'. Så det man kan bruge typerne og deres forskellige krav til og forestillinger om transport til, i forhold til en planlægning og konkret indførsel af ændringer i transportsystemet, er at man kan erkende mangfoldigheden og forskellighederne i 'behov' og opfattelser, vælge et udgangspunkt som f.eks. at løse miljøproblemerne, og dernæst, så vidt muligt, søge at tilgodese forskellighederne **samtidig** med at fastholde udgangspunktet.

Der er næppe tvivl om at et bæredygtigt transportsystem ligger tættere på kravene og ønskerne hos cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet end de tilsvarende krav og ønsker hos de lidenskabelige bilister. Og der er ligeså lidt tvivl om at virkeligheden i dag ligner de

lidenskabelige bilisters forestillinger om et godt transportsystem mere end ønskerne og kravene hos cyklisterne/ kollektivbrugerne af hjertet.

Netop fordi det forholder sig sådan, og udviklingen år for år stadig går mod mere privatbilisme, bygning af store bro- og vejbyggerier som skaber øget trafik etc., kunne man tænke sig at det der i virkeligheden var brug for var en ændret retning i hele samfundets satsning på transportområdet. Ikke en halvhjertet satsning med udbygning af en enkelt banelinie **samtidig** med at man nedlægger 5 andre, eller en forøgelse af hyppigheden af busafgange i morgenmyldretiden **samtidig** med at man sløjfer alle ture efter kl 19 etc.etc. Disse 'satsninger' 'sikrer' kun at det kollektive transportsystem bliver benyttet af færre og færre trafikanter - som i stedet 'vælger' at køre i bil.

En virkelig satsning kunne f.eks. indebære at man på én gang moderniserede og udbyggede det kollektive transportnet, indførte enkle og billige takstsystemer uden firkantede grænser mellem de forskellige selskaber, sådan at den kollektive transport blev et velsmurt system som tilgodeså moderne menneskers krav til og ønsker om effektiv transport **samtidig** med at man reducerede fremkommeligheden for bilister og satte benzinpriserne op. Dette ville kræve betydelige resurser til de kollektive transportsystemer, som man måtte holde op med at betragte som systemer der skal kunne betale sig eller hvile i sig selv, men som investeringer i et bedre miljø.

Vilkårene for cyklister skulle forbedres på alle tænkelige måder. Sammenhængende net af attraktive cykelstier skulle overalt forbinde boligområder med kollektiv transport og arbejdspladser, indkøbscentre, institutioner, skoler etc. Udbygningen af veje skulle ske i form af en udbygning og forbedring af cykelstierne.

Den norske sociolog Randi Hjorthol holdt et foredrag i København den 30. november 1995 med titlen: Kan vi klare oss uten bil?¹ Her skitserede hun problemerne i forhold til det nuværende transportsystem og gjorde sig nogle tanker om muligheden for ændringer af det i en mere bæredygtig retning. Hun sagde bl.a.:

"Hvordan skal vi bevare den gode by, eller ta tilbake byen fra bilen? En mulighet er å fjerne den fra overflaten ved å bygge tunneller, slik som det er gjort i Oslo. Men det reduserer ikke biltrafikken. Fysiske restriksjoner på innfart er et annet, økonomiske virkemidler et tredje." "Et godt kollektivtilbud er en forudsætning for minskning i bilbruk. Men en bedring av kollektivtransporten alene reduserer vanligvis ikke bilbruken. En bedring af kollektivtilbudet må følges opp med restriksjoner på bilbruk."

Randi Hjorthol talte herefter om hvordan en ændret byplanlægning også kunne være og var et nødvendigt redskab til en ændring af udviklingen.

Man får ikke afskaffet bilismen, selv ikke med en omfattende udbygning af det kollektive transportsystem, en gennemtænkt byplan

¹ Foredrag af Randi Hjorthol: Kan vi klare oss uten bil? Om ulikheter mellom kvinner og menn. Foredrag for Det økologiske råd og selskap, København 30.11.95.

lægning og nogle skrappe restriktioner på bilismen. Men man kunne måske begrænse den. Det ville fordre at man fra samfundets side til en begyndelse skitserede, ikke **hvad** der skulle til, men **hvordan** man ville realisere et helt anderledes transportsystem, og så i øvrigt iværksatte foranstaltninger som satte det i gang, og dermed viste at man mente det alvorligt. Så ville man sende nogle nye signaler som formentligt ville blive positivt modtaget af mange af dagens trafikanter. Det er klart at det også ville vække modstand hos mange andre. Men på samme måde som man iværksatte de store broprojekter under stor modstand fra et flertal i befolkningen, kunne man - i hvert fald i teorien - forestille sig at man kunne træffe nogle andre upopulære beslutninger som gik i den modsatte retning.

Svaret på spørgsmålet om man kunne finde én fælles løsning på transportproblemerne som ville tilgode alle trafikanter, er et nej. Dertil er deres interesser, opfattelser og holdninger for forskellige. Men på samme måde som i forbindelse med de store broer, hvor man siger at modstanderne nok alligevel vil benytte dem når de står færdige og med årene acceptere dem, kunne man håbe at modstanderne af et anderledes og bæredygtigt transportsystem også ville benytte det og med årene acceptere det.

Der er ikke her taget stilling til mulighederne for i det virkelige liv at realisere de skitserede ændringer til sikring af et bæredygtigt transportsystem eller til hvordan det vil gå med bilen som kulturfænomen, som identitetsskaber eller opfylder af behov etc. De skitserede løsningsforslag tager alene sigte på at fjerne/mindske bilismens miljøbelastning **og** sikre den nødvendige mobilitet.

9 Afslutning

Hvis man skal besvare spørgsmålet om hvorfor så mange har 'benzin i blodet', dvs kører så meget - og stadig mere - i bil, må det korte svar ud fra denne undersøgelse dels være at det er fordi folk ønsker det, og mange elsker det, dels fordi det for mange er blevet en integreret del af tilværelsen at køre i bil, og fordi det simpelthen er blevet svært at undgå i et moderne samfund med det liv det indebærer for den enkelte. Der er således både tale om et valg - at køre i bil - som det enkelte menneske foretager, og om nogle samfundsskabte vilkår, som kan forekomme uoverskuelige og svære for et voksende flertal i befolkningen at komme udenom.

Selvom den dominerende udvikling stadig går mod flere biler som man kan se det i statistikkerne, er der dog også nogle tendenser der går den anden vej. Tendenser som statistikkerne vil have en tilbøjelighed til at sløre eller som de i hvert fald ikke afdækker. Men de findes og sammen med modsætningerne mellem kravet om mobilitet og ønsket om et rent miljø som ligger latent i mange bilister, også i potentielle bilister, kunne det under andre vilkår pege på nogle mulige ændringer i transportadfærden i retning af at også moderne mennesker ville køre mindre i bil.

Men hvis man overhovedet skal kunne forestille sig nogle ændringer på transportområdet, hvis samfundet i mindre grad skal fortsætte med at være et bilsamfund, hvor bilen som fænomen bliver mere og mere uomgængelig, så skal der **både** ske nogle forandringer i de samfundsmæssige vilkår på dette område, **og** der skal træffes nogle valg i de enkelte husstande. For der er tale om valg både blandt politikere og andre beslutningstagere og i familierne.

Men valg foretages ud fra nogle konkrete vilkår og de sætter naturligvis nogle begrænsninger for hvad man vælger. Hvis man skal forestille sig at man i fremtiden vil foretage nogle andre valg, og det vil i dette tilfælde sige at fravælge bilen som (hoved)transportmiddel, må man allerførst have nogle forestillinger om et alternativ til det bestående, i dette tilfælde et andet transportsystem. Dette fordrer at man gør sig nogle forestillinger om hvordan det skal se ud og fungere.

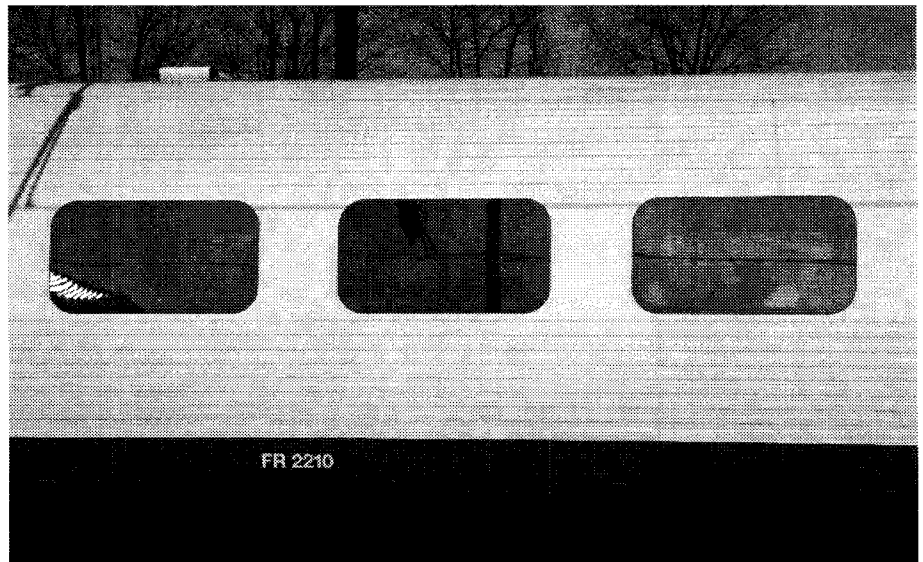
Og selvom bilismen kan forekomme at være massiv som fænomen, findes der dog så store og voksende problemer omkring bilen som privat transportmiddel at de åbenbart kalder på en løsning. Men selvom både flertallet af de interviewede i undersøgelsen og et flertal af den voksne befolkning bruger bil i hverdagen, findes der, som denne undersøgelse **også** har vist, familier som fungerer i hverdagen og har et godt og aktivt liv uden bil. Nedenfor diskuteres nogle forestillinger om et alternativt transportsystem ud fra interviewene med trafikanter uden bil, men også nogle med bil, suppleret med forfatterens egne forestillinger i forlængelse af undersøgelsen. Udgangspunktet er et bæredygtigt transportsystem engang i det 3. årtusind.

9.1 Forestillinger om et alternativ

Forestillingerne er ikke på nogen måde gennemarbejdede eller fyldestgørende. De er en opstilling af nogle enkeltelementer som kunne indgå i et anderledes og mere miljøvenligt transportsystem og kan ikke bruges til at regne på eller udarbejde konkrete planer ud fra. Når der her diskuteres et alternativt transportsystem sker det ud fra den forudsætning at det skal være bæredygtigt, hvilket i denne forbindelse kort og godt betyder at transportens miljøbelastning er reduceret til den mindst mulige.

Et første vigtigt element i fremtidens miljøvenlige transportsystem kunne være et sammenhængende net af cykelstier som gik ud over hele Danmark. På den måde kunne man få et cykelstisystem som hang sammen over hele landet. Det ville naturligvis være afgørende at systemet hele vejen var adskilt fra den motoriserede trafik, og at stierne løb så direkte som muligt og blev lagt i attraktive omgivelser.

Dernæst kunne man forestille sig et udbygget og moderniseret jernbanesystem i hele landet som kunne sikre hurtige og behagelige togforbindelser mellem alle byer og landsdele. Store broforbindelser skulle være jernbanetunneller, og det ville være afgørende at der blev investeret i ny togteknologi, for derved at sikre at togene blev tidssvarende og kunne leve op til moderne menneskers krav til en effektiv og behagelig transport.



Moderne tog er en vigtig del af et bæredygtigt transportsystem.

Sporveje samt lette og flexible busser i byernes centrum suppleret med et udbygget letbane- og undergrundssystem i København, Århus og andre større byer, skulle efterhånden afløse den langsomme og forurenende biltrafik i byerne. Forstæderne skulle forbindes med hinanden og bymidterne af letbanerne og undergrundssystemerne og hver forstad og selve byerne skulle betjenes af sporveje og lette busser. Både sporvejene og de lette busser skulle køre i deres

egne baner og en lang række af de eksisterende veje i bykærnerne skulle være forbeholdt disse transportmidler og cykler.

Samtidig med en opbygning af et sådant nyt transportsystem skulle man sætte nogle stadig større afgifter på og restriktioner ind overfor bilerne. Man skulle f.eks. indføre lave hastighedsgrænser i byer og boligområder, hæve benzinafgifterne, indføre ringe af bompengesystemer omkring alle byer, indføre vejafgifter, hæve p-afgifterne og reducere antallet af p-pladser i byerne, **samtidig** med at man nedsatte taksterne i hele det kollektive transportsystem.

Filosofien bag det nye transportsystem går ud på at det på lidt længere sigt skulle være så attraktivt for passagererne at **de valgte dette frem for bilen**. Det ville indebære at man fra samfundets side **helt anderledes end i dag** satsede på at få et sådant alternativt transportsystem til at fungere, og det vil primært, men ikke kun, sige at man **satsede økonomisk** på fornyelsen. Men det ville også betyde, at man **tænkte anderledes på bilen** som transportmiddel, og som denne undersøgelse har peget på, kommer der her nogle mindst ligeså store problemer ind i billedet, som de der vil være i forbindelse med at få ændret den økonomiske satsning fra biler til kollektiv transport.

9.2 Tilbage til virkeligheden - afslutning

Forestillingerne om et radikalt anderledes transportsystem siger naturligvis i sig selv ikke noget om hvordan man kan få skabt det i virkelighedens verden. Og det siger undersøgelsen her heller ikke noget konkret om. Det undersøgelsen har vist, er at der i store dele af befolkningen er bekymring for miljøet og hos mange en forståelse for nødvendigheden af ændringer i adfærdsmønsteret, således at man sikrer det man med et lidt forslidt udtryk kunne kalde en bæredygtig udvikling på transportområdet. Men det er, som der også er peget på, en bekymring som det enkelte menneske ikke alene kan eller vil omsætte til praktisk handling.

Undersøgelsen viser også at samfundet i høj grad er blevet et bilsamfund, og at bilen er blevet en så integreret del af hverdagen, både som transportmiddel og som et vigtigt led i folks identitet, at det ikke bliver uden sværds slag at opgive bilen som den er og fungerer i dag. Både den enkelte og samfundet er således nødt til at foretage nogle anderledes valg på transportområdet hvis problemerne skal løses. Valg som for den enkelte vil være vanskelige og modsætningsfyldte at træffe og for politikere og andre beslutningstagere ikke lettere. En anden politisk og økonomisk satsning vil på mange måder støde på modstand i befolkningen, også selvom der er en udbredt forståelse for nødvendigheden af at løse de problemer, som den stigende bilisme giver anledning til rent miljømæssigt. Denne dobbelthed er vigtig at erkende og forholde sig helt anderledes åbent til end tilfældet er i dag - hvis man skal gøre sig håb om for alvor at løse problemerne.

Den målsætning der skal forfølges bør findes i en balance mellem på den ene side at problemerne skal løses, og på den anden side at det så vidt muligt skal ske i frivillighed. Der skal findes en balance mellem at tilgodese nuværende og kommende generationers behov for

både transport og et bæredygtigt miljø. Og konkret skal der findes en balance mellem 'behov' for biler og 'behov' for bilfri områder for børn, ro og stilhed, rene byer etc.

Det er nødvendigt at sikre muligheden for at folk generelt kan køre mindre i bil uden at deres dagligdag derved bliver vanskelig eller umulig at få til at hænge sammen på en rimelig måde. Undersøgelsen viser på den ene side, at miljøproblemerne for det enkelte menneske er uoverskuelige og at det er meget svært at se værdien at ens egen frivillige indsats på området 'så længe naboen ikke følger med'. Der er behov for at man politisk satser både teknologi og økonomi på at udvikle et helt anderledes transportsystem, og at man standser den i realiteten meget énsidige satsning på udvikling af privatbilismen. En sådan udvikling vil der holdningsmæssigt være opbakning overfor i store dele i befolkningen.

Hvad der er brug for er at der opstilles en målsætning der sigter mod at løse problemerne, og som man vil forfølge indtil den er realiseret. Hvis dette gøres i en åben dialog med befolkningen vil det givet vinde genklang i vide kredse, og der vil være opbakning til det fra mange sider. Ikke alle vil bakke op, f.eks. vil de lidenskabelige bilister og mange hverdagsbilister forsøge at blokere afgiftsstigninger og restriktioner på bilismen.

Nogle modstandere er endog særdeles magtfulde. Lobbyisterne i olie- og bilindustrien og vejlobbyisterne i de mange interesseorganisationer på området vil helt givet modarbejde de nødvendige ændringer til det sidste. Dette er vilkårene og det må man gøre sig klart. De der for alvor vil løse transportens miljøproblemer må have både indsigt og mod - og en god portion af begge dele.

Den transportpolitik et samfund ønsker at gennemføre, og her tales der som sagt ikke om den transport der diskuteres eller planlægges eller skrives handlingsplaner om, men om den der virkelig føres ud i livet; den transportpolitik vil afspejle det samfund der ønskes også på en lang række andre områder end lige transporten. Transport og bilisme hænger som det også har været diskuteret i rapporten, sammen med meget andet i samfundet, f.eks. den måde boliger, arbejdspladser, institutioner og indkøbssteder er placeret på i forhold til hinanden, og derfor vil en ændring af bilismen/ transportsystemet få en lang række konsekvenser ud over selve transporten. Der er i rapporten peget på hvordan transporten er dybt integreret i det moderne samfund og på hvordan både transporten og samfundet som sådan kun kan forstås hvis man tænker de to sammen. Og det er her problemerne med at opstille en bæredygtig transportpolitik virkelig opstår og heri udfordringen virkelig ligger.

10 Litteraturliste

Alvesson, Mats og Sköldbberg, Kaj (1994): *Vetenskapsfilosofi och kvalitativ metod*, Studentlitteratur, Lund.

Andersen, Heine (red.) (1992): *Sociologi - en grundbog til et fag*, Hans Reitzel, København.

Asplund, Johan (1983): *Tid, rum, individ och kollektiv*, Liber, Stockholm.

Bayley, Stephen (1951): *Sex, Drink, and Fast Cars - The Creation and Consumption of Images*, Faber, London.

Beck, Ulrich (1992): *Risk Society - Towards a New Modernity*, Sage, London.

Berge, Guro, og Nondal, Turid (1994): *Livsstil som barriere - Holdninger til bil og kollektivtransport blant bilbrukere i Oslo og Akershus*, Transportøkonomisk institutt, rapport nr. 267, Oslo.

Blangstrup, Chr. (red.) (1897): *Salmonsens Konversationsleksikon - En nordisk Encyklopædi*, VII. bind, Brdr. Salmonsens, København.

Boer, de Enne (red.) (1986): *Transport Sociology - Social Aspects of Transport Planning*, Pergamon Press, UK.

Bowers, Chris (1994): *Vejlobbyens nye Europa*, Global Økologi 1/1.

Brown, Lester (1994): *Verdens Tilstand*, Mellemfolkeligt Samvirke, København.

Brög, W. (1993): *Behaviour begins in the mind*, Round Table, Marketing and Service Quality in Public Transport, European Conference of Ministers of Transport, Paris.

Christensen, Linda og Jensen, Søren (1994): *PETRA, Preliminary Analysis of Transportation Surveys*, National Environmental Research Institute, Department of Policy Analysis, Roskilde.

Christensen, Linda, Jensen, Mette, Jensen, Søren og Winther, Morten (1995): *Projektbeskrivelse for ALTRANS - Mobilitets- og miljøkrav til Alternative TRANSPORTsystemer*, Danmarks Miljøundersøgelser, Afdeling for Systemanalyse, Roskilde, upubliceret.

Collin, Finn (1996): *Værdi og Idealtype hos Max Weber*, Dansk Sociologi 4/7.

Danmarks Nationalleksikon (1995): *Den store Danske Encyklopædi*, Bind 2, Gyldendal, København.

Eder, Klaus (1996): *The Social Construction of Nature - A Sociology of Ecological Enlightenment*, Sage, London.

- Eikard, Ulla et al. (1994): *Trafik 2005 - Den grønne korrektur*, Danmarks Naturfredningsforening, København.
- Elbek, Bent (1995): *Transportmidlernes belastning af samfundet... og afgiftspolitikken*, Niels Bohr Institutet, Københavns Universitet.
- Elstad, Jon Ivar (1992): *Et klassebegrep for 90-årene? - En kritisk oversikt over tre sosiologiske klasseteorier*, Tidsskrift for samfunnsforskning 1/33, Universitetsforlaget, Bergen.
- Espe, Helge (1986): *Å reise som socialt og kulturelt fenomen*, Sosiologisk Årbok, årgang 2, Institutet for sosiologi, Universitetet i Oslo.
- Finansministeriets budgetredegørelse (1996): *Velfærdssamfundets veje*, København.
- Flyvbjerg, Bent (1991): *Rationalitet og magt*, Bind I og II, Akademisk Forlag, Odense.
- Fog, Jette (1994): *Med samtalen som udgangspunkt - Det kvalitative forskningsinterview*, Akademisk Forlag, København.
- Garvill, Jörgen et al. (1994): *Livsvärden och val av transportmedel*, Transportforskningsenheten, Umeå Universitet.
- Giddens, Anthony (1995): *Sociologi - En kort, men kritisk introduktion*, Hans Reitzel, København.
- Grahn, Wera (1995): *Liv utan bil - en livsstilsstudie av bilfria barnfamiljer*, Bilprojektet, Nordiska Museet, Embla Grafisk Form & Layout, Stockholm
- Gundelach, P., Mortensen, N. og Tonboe, J.C. (red.) (1990): *Sociologi under forandring*, Gyldendal, København.
- Gustavsson, Eva (1993): *Miljö och bilkörning - en enkätstudie*, VTI rapport nr. 385, Linköping.
- Hjorthol, Randi et al. (1990): *Kan vi leve uten bil? - Et spill om byfamiliens hverdagsliv og reiser*, Transportøkonomisk institutt, rapport nr. 0057, Oslo.
- Højrup, Thomas (1989): *Det glemte folk - Livsformer og centraldirigering*, Institut for Europæisk folkelivsforskning, SBI, København.
- Imudico A/S, Musikforlaget (1984): *Melodi Bog*, Mørks Musikforlag, København.
- Johansson, Thomas, og Miegel, Fredrik (1992): *Do the Right Thing - Lifestyle and Identity in Contemporary Youth Culture*, Almqvist & Wiksell, Stockholm.
- Kaspersen, Lars Bo (1991): *Anthony Giddens og strukturationsteorien: En løsning på sociologiens dualisme*, Dansk Sociologi 2/2.

Keldborg, Jytte W. (1986): *Environment, Conditions of Life and Traffic*, Behavioural Research for Transport Policy, VNU Science Press BV, Utrecht, The Netherlands.

Lidskog, Rolf (1995): *Mellan sociologi och ekologi? Om det sociologiska studiet av miljöfrågan*, Sociologisk Forskning nr. 2, Göteborgs universitet, Göteborg.

Lidskog, Rolf (1996): *In Science We Trust? On the relation Between Scientific Knowledge, Risk Consciousness and Public Trust*, Acta Sociologica, vol. 39 no. 1, Scandinavian University Press, Oslo.

Lindgren, Marianne (red.) (1996): *Trafik Årbogen*, Frydenlund, Randers.

Lowe, Marcia D. (1994): *Nytænkning på Transportområdet, Verdens Tilstand*, kap. 5, 1994, Mellemfolkeligt Samvirke, København.

Læssøe, Jeppe (1994): *Den engagerede forsker og videnskabeligheden*, i "Deltagelse i teknologisk udvikling", Clausen, C., Lorentzen, B., Rasmussen, L.B. (red.), Fremad, København.

Læssøe, Jeppe (1995): *Folkeoplysning - en vej til miljøansvarlig handlen?*, Arbejdsrapport nr. 2 fra Miljøstyrelsen, Miljø- og Energiministeriet, København.

Mader, Erik og Ravn, Ole (1995): *Da Bilen kom til Danmark*, Nørhaven A/S, Viborg.

Miegel, Fredrik (1990): *Om värden och livsstilar. En teoretisk, metodologisk och empirisk översikt*. Forskningsrapporter i Kommunikationssociologi, Rapport nr. 25. Lunds Universitet.

Mortensen, Nils (1991): *Modsætninger og forsoninger mellem strukturer og aktører*, Politica - tidsskrift for politisk videnskab, Danmark.

Otnes, Per (1986): *An iron cage of irrationality*, Sosiologisk Årbok, årgang 2, Instituttet for sosiologi, Universitetet i Oslo.

Trafikministeriet (1990): *Vor Fælles Fremtid - Regeringens transport-handlingsplan for miljø og udvikling*, København.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning (1993): *Bilisters holdninger til risiko i trafikken - En interviewundersøgelse*, København.

Sachs, Wolfgang (1992): *For Love of the Automobile - Looking back into the History of Our Desires*, University of California Press, California.

Schanz, Hans-Jørgen (1989): *Easy driving*, Kritik, København.

Schutz, Alfred og Luckmann, Thomas (1974): *The Structures of the Life-world*, Heinemann, London.

Stangeby, Ingunn (1994): *Holdninger til bil og kollektivtransport - En intervjuundersøkelse blant befolkningen og politikerne i Oslo*, Transportøkonomisk institutt, rapport nr. 288, Oslo.

Sørensen, Knut H. (1992): *Bilen og det moderne Norge. En sosiotechnisk transformasjon*, Tidsskrift for samfunnsforskning, 1/33, Universitetsforlaget, Bergen.

Tengström, Emin (1991): *Bilismen - i kris?*, Raben & Sjögren, Stockholm.

Tengström, Emin (1992): *The Use of the Automobile*, Swedish Transport Research Board, Stockholm.

TeknologiNævnet (1993): *Bilismens fremtid*, TeknologiNævnets rapporter, København.

Trafikministeriet (1993): *Trafik 2005, - Problemstillinger, mål og strategier*, København.

Trafikministeriet (1990): *Regeringens Transporthandlingsplan for miljø og udvikling*, København.

Transportrådet og Trafikforskningsgruppen, Aalborg Universitet (1996): *Trafikdage '96 på Aalborg Universitet*, Suppleringsrapport, Lahrmann, Harry og Hald Pedersen, Leif (red.).

Weber, Max (1968): *An outline of interpretive sociology*, Economy and Society - 2. bd., Roth, Guenther & Wittich, Claus (eds.), Bedminster Press, New York.

Bilag I

Spørgeramme for Altrans interviews

HOVEDOMRÅDER

DELOMRÅDER

Baggrund

- alder/køn
- familiestatus/børn
- stilling/uddannelse
- arbejde/ikke arbejde
- hvor bor du/I
- hvor arbejder du/I
- hvor køber du/I ind
- evt. institution(er) - beliggenhed
- fritidsaktiviteter - beliggenhed
- har du/I kørekort

Transport

- kører du/I i bil/kollektiv transport/på cykel
- hvordan foregår hjem/arbejdstransport
- transport i fritiden
- transport til indkøb
- transport til evt. institutioner
- transport på ferie
- hvordan forløb transporten i går/week-end
- hvilke andre ture foregår regelmæssigt

Bil/kollektiv transport

- baggrunden for valg af bil/kollektiv transport
- hvornår fik du/familien den 1. bil
 - * hvad er der sket siden
 - * hvad skal der ske fremover
- tænker du/I på at anskaffe en bil til
- fordele/ulemper ved bil
 - * tid/tidsmønstre
 - * økonomi
 - * praktiske hensyn, herunder transport af varer/omsorgstransport - vejrets/årstidernes betydning
 - * andet
- er bilen andet og mere for dig/jer end et transportmiddel
- kan du/I lide/ikke lide at køre bil
- tænker du/I på miljøet, når du kører bil - hvordan

- fordele/ulemper ved kollektiv transport - bus, tog, S-tog
 - * tid
 - * økonomi
 - * praktiske hensyn
 - * andet
- kan du lide/ikke lide at køre kollektivt
- tænker du på miljøet, når du kører kollektivt
- baggrunden for valg af bopæl
- var transporten/trans.probl. inde i overvejelserne
- er transporten en positiv el. negativ del af hverdagen
- hvad kunne/ville ændre dit valg af transportform
 - * tidens betydning

Hvad nu hvis....

- benzinen kostede 15 kr/l
- der var restriktioner på bilkørsel - bompengene m.v
- byer og boligområder var bilfri
- der var én bilfri hverdag om ugen
- der var specielle kørebaner til kollektive transportmidler - f.eks. busser
- hurtige og hyppige busforbindelser mellem alle større steder, kombineret med et netværk af lettere forbindelser mellem øvrige områder
- togsystemet var udbygget til at forbinde alle større og mindre byer

Transportsystemet i fremtiden

- hvordan tror du transportsystemet vil være, når dine børn/børnebørn er voksne
- hvordan håber du, det vil være
- hvad skulle der til for at nedsætte transportbehovet
- skulle arbejdspladser, boliger, indkøbs- og andre serviceområder ligge samlet
- kan man undvære bilen

Grønne vaner

- køber du økologiske varer
- sorterer du dit affald
- sparer du på energien
- sparer du på vandet
- er din transport miljøvenlig

Danmarks Miljøundersøgelser

Danmarks Miljøundersøgelser - DMU - er en forskningsinstitution i Miljø- og Energiministeriet. DMU's opgaver omfatter forskning, overvågning og faglig rådgivning inden for natur og miljø.

Adresser:

Danmarks Miljøundersøgelser
Frederiksborgvej 399
Postboks 358
4000 Roskilde
Tlf.: 46 30 12 00
Fax: 46 30 11 14

URL: <http://www.dmu.dk>

Direktion og Sekretariat
Forsknings- og Udviklingssekretariat
Afdeling for Atmosfærisk Miljø
Afdeling for Havmiljø og Mikrobiologi
Afdeling for Miljøkemi
*Afdeling for Arktisk Miljø **

* Indtil der er etableret faciliteter i Roskilde:
Tagensvej 135, 4. sal, 2200 København N
Tlf. 35 82 14 15, Fax 35 82 14 20

Danmarks Miljøundersøgelser
Vejlesøvej 25
Postboks 413
8600 Silkeborg
Tlf.: 89 20 14 00
Fax: 89 20 14 14

Afdeling for Sø- og Fjordøkologi
Afdeling for Terrestrisk Økologi
Afdeling for Vandløbsøkologi

Danmarks Miljøundersøgelser
Grenåvej 12
Kalø
8410 Rønde
Tlf.: 89 20 17 00
Fax: 89 20 15 14

Afdeling for Kystzoneøkologi
Afdeling for Landskabsøkologi

DMU udgiver følgende publikationer:

Arbejdsrapporter
Faglige rapporter
Tekniske anvisninger
TEMA-anvisninger
R&D Projects
Årsberetninger

I årsberetningen findes en oversigt over det pågældende års publikationer. Årsberetning samt en opdateret oversigt over årets publikationer fås ved henvendelse til DMU på telefon 46 30 12 00.

Faglige rapporter fra DMU/NERI Technical Reports

1996

- Nr. 152: Rådyrjagten i Danmark 1993/94. Af Asferg, T. & Jeppesen, J.L. 40 s., 50,00 kr.
- Nr. 153: Control of Pesticides 1995. By Køppen, B. 26 p., DKK 40,00.
- Nr. 154: Territoriality, breeding ranges and relationship between the sexes in a Danish wild pheasant (*Phasianus colchicus*) population. By Clausager, I. et al. 44 p., DKK 45,00.
- Nr. 155: Fredningen ved Saltholm og risiko for bird-strikes i Københavns Lufthavn. Af Noer, H. & Christensen, T.K. 44 s., 50,00 kr.
- Nr. 156: Oil Exploration in the Fylla Area. By Mosbech, A. et al. 92 p., DKK 100,00.
- Nr. 157: Monitering af tungmetaller i danske dyrknings- og naturjorder. Prøvetagning i 1992/1993. Af Larsen, M.M. et al. 78 s., 100,00 kr.
- Nr. 158: Fuglelivet omkring Rønland, Harboør Tange. Af Clausen, P., et al. 48 s., 45,00 kr.
- Nr. 159: Kortlægning af tålegrænser for svovl og kvælstof. Af Bak, J. 110 s., 150,00 kr.
- Nr. 160: Miljøundersøgelser ved Maarmorilik 1995. Af Riget, F. et al. 91 s., 100,00 kr.
- Nr. 161: Ammoniak og naturforvaltning. Af Strandberg, M. 58 s., 100,00 kr.
- Nr. 162: Environmental impacts of shipping to and from Citronen Fjord. By Boertmann, D. 35 p., DKK 40,00.
- Nr. 163: Modellering af bygge- og anlægssektorens materialeforbrug. Af Wier, M. 122s., 75,00 kr.
- Nr. 164: BASIS. En konsekvensanalysemodel for forbrug af byggematerialer. Af Wier, M. 109 s., 75,00 kr.
- Nr. 165: Omkostninger ved reduktion af næringsstofbelastningen af havområderne. Af Paaby, H. et al. 187 s., 150,00 kr.
- Nr. 166: Analyse af dioxin og pentachlorphenol i nye tekstiler. Af Vikelsøe, J. & Johansen, E. 46 s., 40,00 kr.
- Nr. 167: Fejlkilder i den danske vildtudbyttestatistik. Af Asferg, T. 27 s., 40,00 kr.
- Nr. 168: Vingeindsamling fra jagtsæsonen 1995/1996 i Danmark. Af Clausager, I. 41 s., 35,00 kr.
- Nr. 169: Effects of fitting dummy satellite transmitters to geese. A pilot project using radio telemetry on wintering Greenland White-fronted geese. By Glahder, C. et al. 38 p., DKK 40,00.
- Nr. 170: Seabird colonies in western Greenland. By Boertmann, D. et al. 148 p., DKK 100,00.
- Nr. 171: Overvågning af odder (*Lutra lutra*) i Karup Å, Hvidbjerg Å/Thy, Ryå og Skals Å, 1985-1994. Af Madsen, A.B. et al. 42 s., 45,00 kr.
- Nr. 172: Overvågning af odder (*Lutra lutra*) i Danmark 1996. Af Hammershøj, M. et al. 43 s., 45,00 kr.
- Nr. 173: Atmosfærisk deposition af kvælstof. Vandmiljøplanens Overvågningsprogram 1995. Hovedrapport og bilagsrapport. Af Skov, H. et al. 84 s. + 282 s., 100,00 kr. + 300,00 kr.
- Nr. 174: Atmosfærisk deposition af kvælstof. Målemetoder og modelberegninger. Af Ellermann, T. et al. 56 s., 70,00 kr.
- Nr. 175: Landovervågningsoplande. Vandmiljøplanens Overvågningsprogram 1995. Af Grant, R. et al. 150 s., 125,00 kr.
- Nr. 176: Ferske vandområder. Søer. Vandmiljøplanens Overvågningsprogram 1995. Af Jensen, J.P. et al. 96 s., 125,00 kr.
- Nr. 177: Ferske vandområder. Vandløb og kilder. Vandmiljøplanens Overvågningsprogram 1995. Af Windolf, J. (red.). 228 s., 125,00 kr.
- Nr. 178: Sediment and Phosphorus. Erosion and Delivery, Transport and Fate of Sediments and Sediment-associated Nutrients in Watersheds. Proceedings from an International Workshop in Silkeborg, Denmark, 9-12 October 1995. Af Kronvang, B. et al. 150 pp., 100,00 DKK.
- Nr. 179: Marine områder. Danske fjorde - status over miljøtilstand, årsagssammenhænge og udvikling. Vandmiljøplanens Overvågningsprogram 1995. Af Kaas, H. et al. 205 s., 150,00 kr.
- Nr. 180: The Danish Air Quality Monitoring Programme. Annual Report for 1995. By Kemp, K. et al. 55 pp., 80,00 DKK.
- Nr. 181: Dansk Fauna Indeks. Test og modifikationer. Af Friberg, N. et al. 56 s., 50,00 kr.

1997

- Nr. 182: Livsbetingelserne for den vilde flora og fauna på braklagte arealer - En litteraturudredning. Af Mogensen, B. et al. 165 pp., 125,00 DKK.
- Nr. 183: Identification of Organic Colourants in Cosmetics by HPLC-Photodiode Array Detection. Chemical Substances and Chemical Preparations. By Rastogi, S.C. et al. 233 pp., 80,00 DDK.
- Nr. 184: Forekomst af egern *Sciurus vulgaris* i skove under 20 ha. Et eksempel på fragmentering af landskabet i Århus Amt. Af Asferg, T. et al. 35 s., 45,00 kr.
- Nr. 185: Transport af suspenderet stof og fosfor i den nedre del af Skjern Å-systemet. Af Svendsen, L.M. et al. 88 s., 100,00 kr.