

“Jeg skal da ikke ha’ bil indenfor de næste 10 år”

- om unges forhold til bilisme og mobilitet

Transport i moderne samfund skaber en række problemer både for den enkelte og for kollektivet. Det voldsomt stigende behov for mobilitet står i stadig skarpere kontrast til problemernes voksende omfang. De modsætninger der derved bliver skærpet kalder på nogle løsninger - en problemstilling som er udgangspunktet for en undersøgelse af mobilitetens betydning i moderne hverdagsliv. Projektet ser unge i byen som et udgangspunkt for at studere social forandring og forsøger derigennem at finde frem til nogle potentialer for forandring. Udover unge drejer projektet sig også om travle voksne. I paperet fremlægges de af undersøgelsens resultater som drejer sig om unges opfattelse af og forhold til bilismen, både som miljøproblem og som transportmiddel. De unge har set bilismens skyggesider og har selv erfaret problemerne omkring den voksende bilisme, som i byen har nået et punkt hvor den ofte opleves som mere begrænsende end befriende. Paperet vil dreje sig om de unges erfaringer med bilismen og de forandringspotentialer der kan ligge bag disse. Det vil blive diskuteret indenfor rammerne af et moderne hverdagsliv.

Indledning

Unge mennesker i storbyen er som de fleste unge mennesker i gang med at søge sig en identitet. Dermed søger de også efter nogle værdier og et ståsted. Dvs. at de stiller sig nogle spørgsmål som drejer sig om hvem de i det hele taget er - hvad der er kulturelt, socialt og måske politisk vigtigt for dem - hvordan det fundament de skal stå på kommer til at se ud, og hvordan og om de overhovedet kan forme det selv. De har som alle unge nogle forestillinger og drømme om hvad fremtiden vil bringe. I dagens samfund er de præget af usikkerhed på en lang række områder. Det opbrud forældregenerationen havde fra bedsteforældrenes værdier og måder at forholde sig til og indrette tilværelsen på, ligner ikke den søgen de selv står midt i. De kan ikke og ønsker ikke at leve hverken forældrenes eller bedsteforældrenes tilværelse og må således søge deres eget ståsted og egne værdier for at finde ud af hvem de er. De er i en livsfase hvor de endnu ikke er etablerede i faste familie- eller arbejdsforhold og derfor åbne overfor muligheden for forandringer.

Disse træk karakteriserer moderne unge mennesker generelt. Unge i storbyen lever under nogle vilkår som giver dem nogle på visse områder andre forudsætninger for tilværelsen og for mulighederne for at reflektere over den. I og med at de er vokset op i storbyen har de været udsat for nogle andre påvirkninger i forhold til deres jævnaldrene på landet og i provinsen.

Blaserte storbyboere

Denne erkendelse er for så vidt ikke ny. For hundrede år siden holdt den tyske sociolog og filosof Georg Simmel et foredrag med titlen 'Die Großstädte und das Geistesleben' (1903) med udgangspunkt i livet og sine studier i Berlin. Simmel så allerede dengang nogle af problemerne i det moderne samfund og var en skarp analytiker og kritiker af samme. Foredraget er senere skrevet ned som et essay og oversat til dansk under titlen 'Storbyerne og det åndelige liv'. Simmel betragtes som en af sociologiens klassikere og store dele af hans analyse af livet i storbyen står ved magt og kan sige noget væsentligt om vor tids storbyliv.

I essayet som indgår i essaysamlingen 'Hvordan er samfundet muligt', søger Simmel at indkredse nogle særlige kendetegn ved livet i byerne. Simmel udvikler sin analyse af livet i byen i kontrast til livet i 'lillebyen'. Man kan naturligvis argumentere for at alle i dag lever i en 'byverden' fordi livet på 'landet' i dag har mange af de træk som kendetegner Simmels storbyliv. Det skyldes både at landboere i dag ikke i særlig stort omfang er landbrugere, men bymennesker som bor på landet og arbejder i byen. Desuden spiller det en rolle at en øget mobilitet frigør mennesker fra traditionelle bindinger i deres lokalmiljø. Endelig har medierne i høj grad været medvirkende til den 'byliggørelse' der er sket af livet på landet.

Da storbyer efter Simmels opfattelse er et særligt moderne fænomen bliver hans beskrivelse af livet i byerne også til en karakteristik af moderniteten. Simmels analyse tager udgangspunkt i hans opfattelse af mennesket som et 'forskelsvæsen'. Det vil sige at "dets bevidsthed stimuleres gennem forskellen på den øjeblikkelige stimulus i forhold til den forudgående" (Simmel, 1998:192 [1903]). Det er med udgangspunkt i forståelsen af mennesket som forskelsvæsen at forskellen mellem landlivet/lillebyen og storbylivet ifølge Simmel skal fortolkes. Landlivet er præget af "den langsommere, mere tilvante, regelmæssigt flydende rytme i dens sansemæssigt-åndelige livsform" (ibid.), mens livet i byen præges af en mangfoldighed af sanseindtryk, skarpe kontraster og hyppige stemningsskift.

Samtidig arbejder Simmel med et billede af den menneskelige bevidsthed som niveaudelt. Følelser og følelsesmæssige relationer har i følge Simmel "rod i sjælens mere ubevidste lag" (ibid.), mens "(F)orstandens sted ... derimod (er) de gennemsigtige, øverste lag i vores sjæl" (ibid.). 'Sjælens dyb' er træg og konservativ, mens forstanden/intellektet har lettere ved at omstille sig. Derfor 'håndterer' mennesker i storbyerne fortrinsvis deres sanseindtryk ved forstandens hjælp fordi deres dybere sjælelige lag ville lide overlast af de mange 'forskelle' man udsættes for i byerne. Man udsættes så at sige for et bombardement af indtryk og er derfor nødt til at sortere i dem og holde følelsesmæssig afstand til dem. Man involverer sig ikke emotionelt, men højst intellektuelt.

"Storbytypen...skaber sig således et organ, der beskytter mod den rodløshed, som truer den fra strømningerne og diskrepanserne i det ydre milieu; i stedet for med følelsen, reagerer den heroverfor hovedsageligt med forstanden, der får sjælelig fortrinsret på grund af den

intensivering af bevidstheden, som opstår af samme årsag. På denne måde flyttes reaktionen på hine fænomener til det psykiske organ, som er mindst følsomt, og som ligger fjernest fra personlighedens dybder” (ibid.:192-3). I den forstand kan man sige at livet i storbyerne er mere overfladisk og intellekt-præget end landlivets mere følelsesprægede relationer. Derfor bliver blaserthed et væsentligt kendetegn ved livet i byerne. Blaserthed bliver for Simmel en slags forsvarsmekanisme mod alle de sanseindtryk byen hele tiden påtvinger mennesket; “...nerverne opdager, at deres sidste mulighed for at affinde sig med storbylivet indhold og form består i, at de afstår fra at reagere på dem...hele den objektive verden devalueres, hvilket så i sidste ende uundgåeligt trækker den subjektive personlighed ind i en følelse af en lignende devaluering” (ibid.:197). På den måde opstår der en reserverethed i storbyen overfor fremmede, noget man ikke kender i mindre samfund, og den blaserede bybo reagerer afdæmpet og afstandtagende på indtryk og mennesker.

I interviewene med de unge kom det blaserede tydeligt frem når talen faldt på byens tiltrækning og hvad der sker når mennesker færdes i byrummet. En af de interviewede unge fortæller at hun holder meget af at komme i byen og forklarer her hvorfor:

“På den måde er jeg anonym, jeg får den der anonymitet. Det kan jeg godt lide, bare at kunne være mig selv, altså ikke at behøve at tage stilling til andre folk, selvom jeg er omgivet af folk tager jeg ikke stilling til dem. Jeg kan godt sidde og iagttage dem, men - eller jeg kan godt tage stilling til dem, men på en eller anden måde er det lidt lige meget hvad de mener om mig. Der er lidt den samme effekt som når man ser fjernsyn, ved at man ser på folk der går forbi.”

Iflg. Simmel er livet i storbyerne desuden præget af pengeøkonomiens dominans på alle områder. Transaktioner mellem mennesker baseret på penge nivellerer alle forskelle til en en-dimensional skala og individuelle særtræk bliver derfor irrelevante for pengetransaktioner. Man involverer sig ikke følelsesmæssigt med de personer man handler med, for “pengene spørger kun efter hvad alle fænomenerne har til fælles, efter bytteværdien, der nivellerer al kvalitet og egenart til spørgsmålet om den blotte kvantitet” (ibid.:193).

Den anonymisering bylivet fører med sig er ikke uden problemer for individerne. Simmel mener således, at “(D)et moderne livs dybeste problem udspringer af individets krav om at bevare sin tilværelses selvstændighed og egenart over for de overmægtige kræfter, som samfundet, den historiske overlevering, den ydre kultur og livets teknik repræsenterer.” (ibid.:191). En måde at imødegå den nivellering pengenes indflydelse har for individets muligheder for at markere sig, er bevidst at skille sig ud. Da man i byen er omgivet af fremmede vil denne udskillelse ofte være visuel. “På dette område er nemlig fristelsen til at føre sig frem pointeret, koncentreret og så karakteristisk som muligt langt mere nærliggende, end hvor et hyppigt og langvarigt samvær sørger for at give den anden et utvetydigt billede af personligheden.” (ibid.:204).

Dermed foregriber Simmel træk ved bylivet som man i dag kan beskrive som tendenser til æstetisering af hverdagslivet og opretholdelse af en identitet som en proces der hele tiden må

arbejdes på. “- for mange typer går ... vejen til at bevare en vis form for selvrespekt og til bevidstheden om at udfylde en plads via de andres bevidsthed.” (ibid.:204). Det medfører samtidig at byen har en visuel tiltrækningskraft der i en vis forstand gør mennesker i byen til iagttagere. Man udstiller sig selv overfor fremmede samtidig med at man iagttager de anonyme andre.

De unge i undersøgelsen udtrykte åbent hvordan de iagttog andre mennesker når de tog ind til København og drev rundt i byen, på Strøget eller sad på en café i Nyhavn - som det også fremgik af citatet ovenfor. Selvom ingen af dem kom ind på hvordan de selv tog sig ud når de gik i byen, kunne man godt have en fornemmelse af og formodning om at dét selv at føre sig frem og blive set var af betydning og i øvrigt en del af spillet.

Kultursociologen Henning Bech beskæftiger sig også med livet i storbyen, og hans tanker rummer mange af de samme elementer der findes hos Simmel. I en artikel fra 1992 i *Tendens*¹ beskrev Bech byen som karakteriseret ved en fysisk koncentration som består af meget forskellige elementer som magt, handel, økonomi, bygninger, anlæg, lys etc. Men i sociologisk forstand drejer koncentrationen sig først og fremmest om mennesker. “Byen, forstået på den måde, er altså den form for socialt rum som dannes af en masse af mennesker der er til stede for hinanden i fysisk umiddelbar forstand. Det følger af denne bestemmelse at de ikke kender hinanden personligt, by er således også koncentration af masser af fremmede.” (Bech, 1992:8).

I byrummet foregår en masse. Bech fremhæver to fænomener. “For det første at mennesker bliver til overflader for hinanden – af den simple grund at den er det eneste man kan registrere i byens rum af masser af fremmede mennesker.” (ibid.). De andre bliver til overflader og den vurdering man foretager af hinanden bliver dermed til en æstetisk vurdering af de andres overflader – noget Bech kalder for en æstetisering. Man bliver optaget af hvordan man selv og de andre ser ud, og bliver bevidst om hvordan man fremtræder når man går ud.

Det andet der sker når mennesker samler sig i byen er, iflg. Bech, en seksualisering. “Det blik der ser de fremmede overflader, og som er virksomt i gestaltningen af ens egen, er typisk et der søger og vurderer ud fra seksuelle kriterier.” (ibid.). Selvom nogle holder sig udenfor denne visuelle seksuelle afsøgning bekræfter det blot hvad der alment foregår i byen, “at man altid allerede er i færd med at afsøge andres overflader med seksualiserede blikke.” (ibid.). Synssansen er det vigtigste i forbindelse med både æstetiseringen og seksualiseringen som finder sted som fortløbende processer i byen.

I et interview i dagbladet *Information*² i efteråret 1999 siger Bech at det at folk i byrummet kun møder hinanden som overflader gør at man ikke kan forholde sig til hinanden ud fra

¹ Artikel i tidsskriftet *Tendens* fra 1992 under overskriften *Bylivets tidsrum - Et by/kultur/sociologisk essay*.

² Interview i *Information* den 1. oktober 1999 under overskriften ‘City sex’, i anledning af Bechs doktorforsvar ved Sociologisk Institut, Københavns Universitet.

moralske eller psykologiske kriterier. Han siger videre at “derfor bliver vægten i interaktionen forskubbet til, at man registrerer den æstetisk.” (Information, 1999). Jeg mener at Bech har fat i noget væsentligt når han beskriver disse fænomener som en del af det moderne byliv. Men jeg mener ikke nødvendigvis at æstetiseringen og seksualiseringen forskubber “vægten i interaktionen”. Der er fortsat og *sideløbende* med æstetiseringen og seksualiseringen en anden og mere sammensat virkelighed i det moderne byliv. Livet i byen er meget andet end mødet med (andre) fremmede. Det er også et liv hvor mennesker lever en tilværelse, uanset om de som stadig flere gør det, lever alene eller om de lever i en eller anden form for familie. Hvis man ser bort fra de socialt og økonomisk udstødte, som ofte lever isoleret fra samfundet og andre mennesker, så har de fleste mennesker, også de der lever alene, et netværk, en omgangskreds som de forholder sig til som mennesker af kød og blod, med følelser og forstand og dermed også ud fra moralske og psykologiske kriterier. Og selvom æstetiseringen af livet får en stadig større betydning, er det ikke det eneste eller det vigtigste i relationen til netværk og familie. At blasertheden, som æstetiseringen udspringer af, har en indflydelse på personligheden er klart. Det er blot ikke det eneste der har betydning for udviklingen af bymenneskers personlighed.

Det er oplagt at bylivet med dets kompleksitet præger de børn og unge der vokser op i storbyen, og gør at deres opfattelse og forståelse af omgivelserne på nogle punkter adskiller sig fra andre unges. De er mere ‘intellektuelle’ eller distancerende i deres forståelse og mere blaserte i deres syn på andre. Men de er samtidig begejstrede, passionerede og optaget af venskaber, familieband og drømme om fremtiden. Der er således ikke tale om at de enten er præget af æstetiseringen og det overfladiske ved livet i byen eller af begejstringen, venskabet og drømmene, men at de to tendenser kører i parallelle spor. Det vil i den følgende analyse være slående hvordan de unge bymennesker er præget af begge udgangspunkter og hvordan det også har indflydelse på deres syn på bilisme og mobilitet.

De unge bymennesker

De interviewede unge

De syv unge der blev interviewet i undersøgelsen var som nævnt mellem 17 og 23 år og boede i Vanløse – undtagen én der boede på Frederiksberg nær grænsen til Vanløse. Fem af dem var under uddannelse og to var i arbejde.³ Seks var vokset op i byen og kun én udenfor København – nærmere bestemt i en lille by 30 km. fra Fredericia. I den del af analysen der drejer sig om de unges opfattelse af bilisme og mobilitet vil forskellene mellem de unge fra storbyen og lillebyen blive diskuteret.

En ultrakort præsentation af de syv unge:

<p>Johnny er 19 år, er i lære som elektriker og bor hjemme. Moren er bistandsmodtager og faren er klejnsmed. Johnny tager enten toget eller cykler til arbejde, afhængigt af vejret. Det tager mellem 15</p>

³ En nærmere demografisk beskrivelse af de syv kan læses i den endelige rapport.

og 20 minutter. Forældrene har bil, men Johnny har ikke kørekort, og heller ikke planer om at skulle have det foreløbigt. Han vil gerne ud at rejse – f.eks. til Asien – når han er udlært.

Maria er 23 år og teknisk assistent. Hun arbejder i en større industrivirksomhed og bor alene i en etværelses lejlighed. Hun cykler på arbejde og cykler næsten altid. Marias far døde da hun var teenager, hendes mor bor i en forstad til København og arbejder som køkkenbestyrer. Moren har bil som Maria af og til låner, mest for at 'holde sit kørekort ved lige'. Hun savner ikke en bil.

Line og Jytte, begge 19 år, blev interviewet sammen. De bor begge hjemme. Line bor sammen med sin mor, forældrene er skilt. Moren arbejder på kontor og faren er selvstændig. Hun blev student i 1998 og arbejder nu på et plejehjem for tjene penge, men vil gerne senere læse humaniora på universitetet. Jyttes mor er førtidspensionist og hendes far blikkenslager. Hun går på 2. år på HF. Bagefter vil hun gerne tjene nogle penge for at komme ud at rejse, inden hun går i gang med en uddannelse til pædagog. Ingen af pigerne har kørekort. Jyttes forældre har en bil, men Jytte har ikke lyst til at få kørekort. Lines mor har ikke bil, hun vil gerne have kørekort. De cykler begge rundt til deres daglige aktiviteter. Jytte har en kæreste i Århus og hun tager toget når hun skal besøge ham.

Rasmus er 17 og går i 1.g. Han bor hjemme. Moren er cand.mag. og leder en daghøjskole, faren har en lederstilling i en mindre fagforening. Rasmus cykler til gymnasiet. Forældrene har bil, men moren cykler som regel til arbejde fordi faren ofte bruge bilen i arbejdssammenhæng. Rasmus vil gerne have kørekort når han bliver 18, men det er ikke særlig vigtigt for ham.

Jens er 23 år og læser på teknikum. Han deler en lejlighed med en kammerat og kommer fra en lille by i Jylland, hvor forældrene driver en købmandsforretning. Han har egen bil som han har fået af sin bedstefar. Han har haft bil siden han var 18. Forældrene betaler udgifterne til bilen. Ved siden af studierne arbejder han i Sydhavnen. Jens har været i Indonesien og planlægger at tage til Brasilien.

Susanne er 20 år gammel, hun bor hjemme. Moren er sygeplejerske og faren ingeniør. Familien har bil. Susanne blev student sommeren 1998 og arbejder nu i en vuggestue på Frederiksberg og gør rent på en klinik. Når hun har været i Frankrig et år vil hun læse litteratur ved universitetet. Hun har ikke kørekort og prioriterer det ikke. Hun cykler rundt til sine forskellige gøremål, og det kan blive til omkring 25-30 km dagligt. Susanne holder af at cykle og synes der er afstressende.

Byens betydning for de unge

De unge i undersøgelsen var bymennesker med den betydning for deres liv og holdninger dette havde for dem i almindelighed. Herudover havde de en eksplicit opfattelse af byens rum; en opfattelse som på væsentlige områder er i overensstemmelse med Simmels og Bechs analyser af bylivet. Den går på fascinationen både af byens 'puls' og af mødet med andre fremmede. I interviewene var det de unge som udtrykte denne fascination af byens liv, i modsætning til de travle voksne som havde et langt mere afdæmpet og pragmatisk forhold til byen. For dem var byen et sted de købte ind eller gik ud at spise i en gang i mellem når deres fortravlede liv tillod det. Måske spillede det også ind at det Bech kalder seksualiseringen som en del af livet i byen, har mindre betydning for denne gruppe. Dels har de ganske enkelt travlt til rigtigt at deltage i processen, dels har de ikke det samme umiddelbare behov fordi de p.t. bor i eller er en del af et parforhold. For de unge i undersøgelsen var æstetiseringen og seksualiseringen i byen begge vigtige elementer som optog dem. Et paradoks ved de unges holdning var desuden at netop byens fremmedhed og distancen til andre, det anonyme og iagttagende samtidig rummede deres begejstring og passion overfor byen.

Flere af de interviewede var meget klart- og velformulerede omkring deres forhold til byen. F.eks. beskrev Susanne i malende vendinger hvordan hun brugte byen:

Susanne: *“Ja, jeg bruger faktisk også byen på mange måder, bare at være i - på Assistenskirkegården og rende rundt der og kigge på gravsten, Fælledparken og bare gå rundt og være der, det kan jeg godt lide. Jeg kan godt lide byen, de små gader.”*

Noget af det der tiltrækker Susanne er det kaos der hersker i byen og muligheden for at forsvinde i byens anonymitet:

Susanne: *“Men det ved jeg ikke, fordi det er egentlig talt også noget jeg, måske specielt som ung, lidt drømmer om - netop bare at forsvinde i byen, på en eller anden måde det der kaos der er i byen, og som også er tiltrækkende, at man kan drukne sig i det, og bare være lille i forhold til en enormt stor by.”*

Maria holder også af at iagttage andre mennesker i byen og nyder de mange muligheder som gør at man/hun kan finde sig et sted der passer til ens/hendes type. Der er noget for enhver smag:

SPM: Hvad er det der er så rart ved det?

Maria: *“Jeg ved det ikke, det er nok lidt atmosfæren i nattetimerne hvor du netop render i byen, der er masser af unge mennesker i byen, og der er masser af valgmuligheder. Du kan komme lige på et sted for dig, altså der er så mange valgmuligheder, du behøver ikke at være en bestemt type for at være... eller du er faktisk en bestemt type hvis du kommer ét sted, du er en anden type hvis du kommer et andet sted, men der er altid [noget] til hvilken type du end er. Når man så går derinde en eftermiddag måske eller tager en tur i Nyhavn - jamen i Nyhavn er det jo hele stemningen der er der om sommeren hvor der er totalt proppet, så er det skægt at sidde og studere mennesker fuldstændig.”*

Den moderne storby er præget af utallige valgmuligheder som gør at man kan finde et sted der passer til ens behov og type. Mulighederne giver en frihed til at vælge, men kan samtidig virke forvirrende fordi det kan være svært at vælge det ‘rigtige’. Ikke kun det rigtige diskotek eller den rigtige café, men også den rigtige uddannelse eller kæreste. Vælger man endelig det man tror er det helt rigtige, kan det senere vise sig alligevel ikke at være det. Den usikkerhed denne tilsyneladende totale frihed skaber, har indflydelse på dannelsen og opretholdelsen af de unges identitet. På den anden side har de unge bymennesker fået de mange valgmuligheder ind med modernismen og er vokset op og sammen med dem og har på den måde lært at gebærde sig i mangfoldigheden.

Da Rasmus blev spurgt om hvordan han brugte byen, fortalte han med entusiasme hvor meget forskelligt han brugte den til. Det vigtigste for ham var dog byens sociale liv som han indgik i sammen med kammerater:

SPM: Hvad er det der fascinerer dig ved byen i forhold til Vanløse?

Rasmus: *“De mennesker der er derinde - der er så mange forskellige mennesker, og jeg har altid haft sådan et trip med at jeg kan godt lide at glo på folk, jeg kan godt lide at se på folk -*

herude i Vanløse da er det jo de samme man sidder og glør på hver eneste gang. Så det der med at man kan sidde inde ved Storkespringvandet og spise en is eller en shawarma, og sidde og glo på en familien Danmark fra Birkerød der kommer gående i konditøj, og så kommer der sådan en trendy type med solbriller og mobiltelefon, og så kommer der.. - jamen det er jo en utrolig..og så er der bare sådan en stemning derinde!”

De unge som er vokset op i Vanløse med storbyen tæt inde på livet er som fisk i vandet i forhold til at nyde bylivets mulighed for anonymitet og for at se på andre fremmede. De er på én gang distancerende fra de iagttagede og begejstrede for mulighederne for at kunne glo uhæmmet på andre forbigående. Ingen af de interviewede erkendte åbent at byturene også gik ud på at udstille sig for og udskille sig fra de andre, men det ligger vel nærmest indbygget i turenes karakter at det er et ikke uvæsentligt element i dem.

Det er desuden bemærkelsesværdigt at den eneste af de interviewede unge der ikke var vokset op i Vanløse, men er kommet til fra en lille by for at studere i storbyen, havde det anderledes. Han udtrykte ikke den samme lystbetonede interesse for anonymt at iagttage andre passere forbi i et rodet virvar. Når han tog til byen gik han på Glyptoteket med stilhed og få mennesker og lignende steder, og hvis han skulle have fred og ro tog han en tur ud i naturen langt udenfor byen. Selvom han gik i byen som andre unge, var han ikke en del af byens ‘puls’ på samme måde som sine jævnaldrende der var født og opvokset i byen.

Måske var denne forskel i brug af byen mellem den unge fra ‘lillebyen’ og de unge fra København på en måde den samme forskel som gik igen i deres forhold til biler og bilisme. De unge byboeres blaserthed iblandet en fascination af netop blasertheden er måske uforenelig med en begejstring for biler i dagens samfund. I jagten på storbyens mange eksotiske muligheder er biler blevet for hverdagsagtige, for givne og kan ikke bruges i de unge bymenneskers forsøg på og behov for at skille sig ud og være noget særligt. Bilismen er desuden forbundet med så mange problemer i byen og biler så lidt funktionelle i forhold til de unges transportbehov, at de tager afstand fra begge dele.

Heroverfor står de unge fra ‘lillebyen’ i en anden situation. De er ikke så blaserte som deres jævnaldrende fra storbyen og kan godt begejstres over en smart bil med et lækkert design. På landet kan den også opfylde det behov for at skille sig ud som de unge også har her. Samtidig opfylder bilen transportbehovene for disse unge og har derved en vigtig funktion for dem.

Når det er sagt må der samtidig tages nogle forbehold, fordi disse forskelle mellem unge fra by og land måske er ved at blive mindre. Som nævnt i indledningen lever mange landboere et byliv og livet på landet og i småbyerne ændrer derved karakter. Der er således nogle processer i gang som kan skabe nogle forandringer i det eksisterende billede. Men min undersøgelse af de unge i Vanløse i dag viste at forskellene stadig findes og har betydning for de unges syn på biler og bilisme.

Unge og biler

De unge bymenneskers forhold til biler og bilisme var overraskende på den måde at drømmen om den store, dyre bil med det avancerede udstyr ikke fandtes blandt de interviewede unge som selv var vokset op i byen - i dette tilfælde i Vanløse. Den eneste af de unge der udtrykte interesse for biler, udover som et rent transportmiddel, var Jens – han som var vokset op i en lille by i Jylland.

I min tidligere undersøgelse af transportadfærd og holdninger til transport⁴ interviewede jeg to brødre på hhv. 21 og 22 år som var vokset op på landet et sted på Vestsjælland, og efter studentereksamen havde bosat sig i hjertet af København. De var, som de selv udtrykte det, bidt af biler og havde undret sig over de københavnske unges manglende interesse for emnet:

Jesper: “*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.* Thomas: *Vi har haft biler fra vi var helt små. Det ligger i os.”*

“Det vil jeg sige, det har jeg mærket meget med dem jeg er begyndt at kende herinde, de er ligeglade med biler. Hvis de er født og opvokset i København, er de ligeglade. Mange af dem har ikke engang kørekort selvom de er 23, 24 eller 25. De kigger også underende på en [når man taler med begejstring om biler]. Jesper: Det er nok et landfænomen at være mere bilinteresseret end byboere. Typisk har alle på landet næsten en bil. Hvorimod byboere, første gang de sætter sig ind i en bil, det er den dag, de skal tage kørekort.”

Først efter indsamlingen af interviewene med de unge i Vanløse kom jeg i tanke om det gamle interview med Jesper og Thomas. Da jeg vendte tilbage til det, kunne jeg se at de allerede på det tidspunkt havde udtrykt den undren over byungdommens manglende interesse for biler, som jeg nu selv sad med. Dengang havde jeg ikke bidt mærke i udtalelsen, men kan nu se at det er et mønster der går igen i Vanløseinterviewene. Her var det som nævnt kun Jens fra den lille by i Jylland som viste interesse for biler – selvom han godt kendte til bilismens miljøproblemer og mente at det var vigtigt at de blev løst. Han var i øvrigt også den eneste af de unge som selv havde en bil.

Resten af de unge udtrykte kritik af bilismen som transportsystem, af biler som kilde til luftforurening og støjgener og af den usikkerhed de skaber for andre trafikanter – cyklister og fodgængere. De pegede på den trussel bilerne udgør overfor børn og deres muligheder for at færdes og lege frit i byen. De var utilfredse med myldretidsproblemerne hvor bilerne snegler sig af sted og hindrer andre transportmidler i at komme frem. Ingen af de unge i byen ytrede noget umiddelbart ønske om at få en bil, men ville på den anden side heller ikke udelukke at de en dag ville anskaffe sig en hvis de skulle få behov for det.

Udover de symboler bilen repræsenterer, både for de unge og i almindelighed, har bilen nogle helt konkrete funktioner som er forskellige fra land til by. På landet giver bilen mulighed for

⁴ Jensen, 1997

at komme ud i verden og opleve eventyret. Som ung i den lille by eller på landet er lysten til at komme af sted – og gerne til byen – stor. Afstandene vil ofte være så store at de kun vanskeligt kan tilbagelægges på cykel, og bus og tog sætter snævre grænser for udfoldelserne. Om aftenen kører de sjældent eller måske slet ikke etc. Her giver bilen mulighed for frit at bestemme tid og sted, og så: fuld drøn på musikken og derudad. I byen har bilen ikke den samme funktion. Afstandene er kortere og kan tilbagelægges på cykel og en bil vil mest være til besvær. Ofte er den ikke så hurtig som en cykel og den er både dyr og besværlig at komme af med. I byen er cyklen hurtig og smidig og giver den samme mulighed for fri udfoldelse som bilen gør for de unge på landet. Og bilen forbindes heller ikke med status hos de unge i byen på samme måde som for unge landboere.

På spørgsmålet om hvad bilen betyder i hverdagen, svarede Johnny prompte:

“Potensforlænger. Det er det eneste, jeg har at sige om sådan en bil. Der er da mange Brian’er der kommer med deres store fede anlæg [i bilen]. Det kan da også være meget sjovt. Engang imellem. Men det er ikke noget jeg gider. For det første bruger du for mange penge på det, og du bruger for meget tid på det. Du har ikke tid til så meget andet. Det er ikke det jeg gider lægge min krop og sjæl i.” “Jeg synes det’... Det er ikke noget for mig.”

Heller ikke Susanne følte sig tiltrukket af tanken om at komme til at køre i en stor bil:

SPM: Du har ikke sådan en drøm om en eller anden fancy BMW eller sådan?

“Overhovedet ikke. Statussymboler på den måde har overhovedet ikke interesseret mig - eller i hvert fald ikke bilen. Jeg synes faktisk - jeg har nogle veninder der kører rundt og låner faderens kæmpe sølvgrå et eller andet, og jeg synes faktisk at det er ulækkert og utiltrækkende at man i den alder skal - altså det passer i hvert fald ikke til mig at sidde i sådan en, og jeg ville synes at det var lidt pinligt at sidde i den kæmpe bil, fordi jeg er så ung.”

Line og Jytte udtrykte deres ubehag ved at cykle i byen fordi bilerne oser. På spørgsmålet om de kunne forestille sig at klare den daglige transport ved kun at cykle, svarede Jytte:

“Ja, for jeg synes for det første at det er helt vildt ulækkert at cykle inde i byen, især her om vinteren - da synes jeg bare - alt det der bilos man får ned - nu er jeg godt nok selv ryger - men alt det der bilos synes jeg virkelig er klamt. Jeg synes det er belastende at køre [på cykel] inde i byen. Og jeg synes heller ikke at bilkørsel burde være nødvendigt inde i byen. Folk kan køre ude på landet, men så kan de enten køre på cykel eller tage sporvognen eller bussen. Jeg går ind for at bilerne skal væk fra det indre København.”

SPM: Og så sporvogne i stedet for?

Jytte: *“Ja, jeg synes ikke det fungerer med alle de biler inde i København.”*

De unges oplevelser med bilture og bilferier kunne svinge fra det meget positive til det meget negative:

Line: *“Jeg har ikke været så meget ude at rejse, så det er sådan lidt svært. Jeg kører ikke så meget i bil mere efter at jeg ikke bor sammen med [begge] mine forældre. Tidligere tog vi meget på bilferier til Tyskland og Frankrig. I 40 graders varme.”*

SPM: Hvordan var det, synes du?

Line: *“Det hadede jeg. Jeg syntes at vi kørte 8-9 timer om dagen og så holdt stop og så kørte videre - da jeg var mindre kunne jeg ikke så godt lide at man flyttede sig fra sted til sted, da skulle jeg mere være et specielt sted i nogle dage eller uger for at kunne tilpasse mig det sted. Så det syntes jeg ikke så godt om.”*

Susanne har derimod oplevet nogle positive sider ved sine bilture med moren. Da snakken kom ind på hvad de brugte tiden til når de kørte i tog og bil, svarede Susanne:

“Men jeg synes da at når jeg tænker tilbage, så kan jeg huske at når vi er kørt til Asserbo og sådan noget, så synes jeg da ofte at vi har nogle gode snakke - hvis man er to, men ikke hvis man er tre.”

Nina (moren): *“Det kunne man vel også have i et tog, kunne man ikke?”*

Susanne: *“Jo jo - naaaaj.”*

SPM: Du siger at det er lidt anderledes?

Susanne: *“Ja, for så er der så mange andre mennesker tilstede, så er man ikke i et rum alene som gør at man snakker bedre sammen. Men det er jo ikke - de snakke kan man også have uden for bilen, det er jo ikke det. Men det er jo lidt det - nu bliver man placeret her sammen to timer, så er det jo klart at man ligesom snakker sammen hvis ikke man lægger sig til at sove eller kører radio.”*

Det hyggelige der ligger i det lille mobile, lukkede univers som bilen udgør, opleves helt anderledes og intimt end toget eller noget andet sted for den sags skyld. Her er man tæt sammen, man har tid og kan få nogle snakke man ikke får andre steder eller på andre tidspunkter i en travl hverdag.

Også i Rasmus' familie kan de fortælle om hyggelige stunder i bilen. Han og moren fortalte om familiens bilture da Rasmus var dreng, om hvordan de lavede gættekonkurrencer og hørte bånd sammen:

SPM: Og det er specielt knyttet til jeres bilture?

Clara: *“Ja, det gør vi aldrig ellers. I den tidligere bil da havde vi båndoptager i, da havde vi også lånt bånd på biblioteket med ungdomsromaner eller børnehistorier. Det hørte vi så på allesammen - det var enormt sjovt.”*

Rasmus: *“Ja, det var hyggeligt.”*

Clara: *“Og Kim Larsen op igennem Sverige - jeg kan også huske engang hvor du havde fået sådan et dobbeltbånd. Og det var bare sådan en vild sang, hvor vi allesammen sang med. Fuld hammer på!”*

Men selvom Rasmus synes at nogle af de ting familien foretog sig sammen i bilen kunne være hyggelige og underholdende, så forbinder han ikke kun noget positivt med bilturene:

“Personligt synes jeg at det er dødsygt at sidde og lugte ud af munden i en bil, men som regel kan det godt være hyggeligt - man kan sidde med støngerne oppe på sædet, kører derudaf og spiser bolsjer - det er jo meget hyggeligt. Men når man sidder og fræser rundt

nede på sådan en eller anden dødsbyg tysk Autobahn, og det lugter af metangas nede i Ruhr-distriktet, så er det altså ikke sjovt.”

Oplevelserne i bil er således blandede og afspejler på mange måder de unges pragmatiske forhold til biler. Eller måske er det snarere omvendt, deres pragmatiske opfattelse kommer af deres blandede erfaringer med biler. Biler er generelt set noget skidt som volder store problemer på mange områder, men kan i hverdagen være praktiske og endog hyggelige ind imellem.

En interessant pointe ved de hyggelige og intime oplevelser i bilen er at de ikke har noget med selve transporten at gøre, men rejsen i bilen og den tid den tager, giver mulighed for at få en hygge og intimitet som familien kan have svært ved at finde tid og rum til i en fortravlet hverdag. I moderne familier sætter man sig sjældent ned i en stue i mange timer og taler sammen om løst og fast og stort og småt. Det er simpelthen for ineffektivt for moderne mennesker. De skal hele tiden videre i teksten: arbejde, arbejde, arbejde, købe ind, lave mad, gå til sport, til work-out, til koncert, til møde, hente børn etc. etc. I bilen kan man få lidt kompensation for den stressede hverdag og få opfyldt behovet for ro og eftertanke hvis man kører alene, og for samtale og intimitet hvis man er nogle stykker sammen – forældre og børn eller ægtefæller alene. Og det kan forenes med at man er effektiv og får gjort noget fordi man samtidig transporterer sig. At være mobil er at være effektiv og moderne. Det opleves således ikke som spild af tid på samme måde som hvis man sad i en stue og snakkede roligt sammen eller lavede ingenting. Bilen er måske det eneste sted hvor dette behov for eftertanke og rolig samtale bliver opfyldt i moderne familier. Teoretisk kunne behovet opfyldes på mange andre måder og andre steder end i bilen, men i praksis finder det som oftest sted her. Naturligvis er der mange moderne familier uden bil som finder andre måder at opfylde disse behov på; det understreger for så vidt kun at bilen ikke i sig selv er nødvendig for at få opfyldt behovene, men at den kan være et middel til at nå målet. Men et overordentlig udbredt og anvendt ‘middel’ som af mange derfor også er forbundet med en hygge og intimitet familiemedlemmerne i mellem. For de unge har det betydning fordi de knytter vigtige stunder med forældrene sammen med barndommens bilture. For de unges nuværende liv som unge og senere som voksne, har turene ikke aktuel betydning; den ligger i erindringen om intimiteten på turene dengang de var små.

Unge og miljø

På spørgsmålet om hun mente at bilen kunne have en betydning for om man har et godt liv, svarede Susanne:

“Nu har jeg ikke nogen bil som sådan, men altså, det er mere når jeg bliver ældre, så kan jo måske godt se at det ville være lettere, som du siger kan give et bidrag til at nogle ting kan blive lettere at gøre. Men det er mere i det øjeblik man får børn og sådan noget. Men altså, jeg skal da ikke have bil indenfor de næste ti år, men jeg skal have et kørekort, tror jeg.”

Selvom Susanne ikke er interesseret i biler og generelt synes de sviner og fylder, udtrykker hun her en pragmatisk holdning overfor tanken om at anskaffe sig en bil hvis hun en dag skulle få behov for det - hvis det kunne lette hendes tilværelse til den tid.

På samme måde under samtalen med Line og Jytte hvor vi kom ind på miljøproblemerne i forbindelse med bilismen. På spørgsmålet som de selv kunne forestille sig at give nogle afkald for at forbedre på situationen, svarede Line:

“Nej, det tror jeg ikke at jeg ville - jeg ville ikke opgive at have bil fordi jeg mente at det ville redde verden. Jeg ville opgive at have gøre det hvis hele Danmark f.eks. ikke kørte bil.”

SPM: Du ville acceptere det hvis det var generelt, hvis man f.eks. lovgav på området så det gjaldt alle, så ville du synes at det var okay?

Line: *Jeg tror at jeg ville have nemmere ved at acceptere det. Men jeg tror også at sådan at have en bil, det er også meget vanedannende. De samme problemer ville sikkert være der som vi også snakkede om før - vi ville vælge en bil. Hvis jeg havde tre børn som var på tre forskellige institutioner, så ville jeg da helt klart have sværere ved at acceptere ikke at have en bil end hvis jeg ikke havde børn.*

Lines umiddelbare holdning til at være med til at løse nogle miljøproblemer ved ikke at køre bil, er positiv hvis eventuelle begrænsninger på bilkørsel gælder alle. Hendes sidste bemærkning tyder dog på at hun ved nærmere eftertanke måske ikke vil være helt så positiv når det kommer til stykket – heller ikke selvom begrænsningerne kom til at gælde alle. Hun kunne godt forestille sig engang i fremtiden at komme i en situation hvor hun ville have svært ved at acceptere ikke at have ubegrænset mulighed for at bruge en bil. Hvis hun fik børn og arbejde og skulle have det hele til at hænge sammen. Men lige her og nu er hun med på ideen.

De unge i byen har set mange af de problemer bilismen skaber og har ikke oplevet forældregenerationens begejstring over at få den første bil, eller oplevet den følelse af frihed som en bil kan give. De har fået biler ind med modermælken, det er noget givent i deres hverdag at have bil og det er ikke noget de tænker eller glædes over til daglig. De har som børn i byen på egen krop oplevet hvordan bilerne har optaget gaderummet og forhindret dem i at lege og udfolde sig frit uden fare for at blive kørt over. De har mærket bilosen og hørt på larmen. De er blevet undervist i miljøproblemer i skolen og har lært at forbinde biler med forurening. Og de er byboere med den blasethed der ligger i det. De holder distancen til den bilisme de på mange måder har oplevet som noget negativt, men er ikke – helt – blinde for at de en dag kan få brug for en bil selv – for at få hverdagens aktiviteter til at hænge sammen. Pigerne nævner alle at de muligvis vil anskaffe sig en bil når eller hvis de en dag får børn – langt ude i fremtiden. Heller ikke drengene vil udelukke at de en dag får brug for en bil.

Rejser og mobilitet

Selvom de unge bymennesker således er både kritiske og skeptiske overfor bilismen er det ikke det samme som at de ikke ønsker at være mobile i deres hverdag eller at tage sabbat og tage på lange rejser i måneder eller måske halve år. Deres skepsis overfor bilismen er nok

præget af en bekymring for miljøet, men den rækker ikke til at de vil give afkald på andre ønsker eller behov for mobilitet og transport til fordel for en mulig forbedring af miljøet. Dette sidste vil jeg vende tilbage til i projektets endelige rapport hvor jeg vil diskutere hvordan moderne mennesker – det gælder både de unge og de travle voksne – vil have alting, og dermed ikke, i hvert fald ikke frivilligt, vil give afkald på noget hvis det ikke passer ind i det liv de ønsker eller de ikke umiddelbart kan se en fordel ved det.

Flere af de interviewede unge udtrykte ønsker om at rejse, og gerne lange rejser til fjerne kontinenter. På den måde var deres forhold til mobilitet og transport ikke beskedne. Under interviewet med Jens blev han spurgt om sine ferievaner:

Jens: *“Det er forskelligt - det kommer selvfølgelig an på hvor jeg tager hen. I foråret var jeg i Indonesien, og der fløj jeg selvfølgelig til, og sidste år var jeg på bilferie i Frankrig, så der kørte vi selvfølgelig ned, sammen med to af mine kammerater, og hvor vi også kørte en masse kilometer. Så det er lidt forskelligt afhængig af hvad målet er. Til sommer tager jeg nok til Brasilien, så det bliver nok med flyver igen.”*

SPM: Hvordan kommer du så rundt på stedet - er det med de lokale transportmidler eller har du lejet en bil?

Jens: *“Det er forskelligt - i Indonesien lejede vi tit en bil med chauffør fordi det var sådan lidt kaotisk at køre i den anden side af vejen.” “Men det er lidt forskelligt - det er en kombination af hvad der er lettest og økonomisk overkommeligt.”*

Jens' bekymring for miljøet, som han udtrykte med stor ildhu, rakte ikke på nogen områder ind i hans egen tilværelse. I den endelige rapport vil jeg vende tilbage til Jens og diskutere modsætninger og moderne mennesker og se paradokserne i moderne menneskers liv som en integreret del af moderniteten.

Susanne og Johnny havde også nogle forestillinger om at rejse langt væk:

Susanne: *“Jeg vil meget gerne - når jeg forestiller mig en rejse, så er det ikke at jeg skal låne min fars bil og køre ned sydpå, så er det mere det der med bare at stå med en ‘backpack’ på min rejse. Ikke fordi det er mindre dyrt, det tror jeg ikke at det er i det store og hele hvis jeg skal have billet til den anden side af jorden og så videre rundt. Men det er mere sådan at opleve kulturen, et andet folk og komme ind på det og sådan nogle mere primitive samfund hvis det er det.”*

Johnny: *“Jeg skal bare ud og opleve en masse ting, altså; som jeg ikke har oplevet før. Og der - verden er jo stor. Det gælder bare om at få en masse penge sparet sammen, så kan man komme hvor som helst hen.”*

På et spørgsmål senere i samtalen kom han igen på sin lyst til at rejse ud, og blev spurgt hvor han konkret ville hen:

Johnny: *“Bare ud, væk, opleve noget nyt, stort. Andre kulturer og sådan noget, tror jeg. Jeg kunne godt tænke mig at tage til Asien. Så kunne man tage rundt dér, og så kunne man arbejde. Så har man et håndværk måske, så kan du så arbejde for din føde og for at bo et sted. Det ville jeg godt.”*

SPM: Hvor - Asien det er jo stort?

Johnny: *“Indien, Thailand, Vietnam. Sådan nogle steder. Der er mange steder man ikke hører så meget om, men alligevel i skolen og sådan noget da har man da hørt meget om Indien. Det kunne jeg godt tænke mig.”*

SPM: Hvor lang tid ville du være væk?

Johnny: *“Et års tid, tror jeg. Til at starte med. Jeg skulle måske lige tage hjem og se hvordan det står til herhjemme, og så tage ud igen, tror jeg. Det kommer så an på.... .”*

Der var ingen smalle steder i de unges forestillinger om at rejse. Det virkede som om det blot var et spørgsmål om at finde en plet på kloden – gerne et eksotisk rejsemål langt væk - og så komme af sted. Naturligvis skulle der spares op forinden, men muligheden for at rejse til fjerne egne blev betragtet som indenfor rækkevidde af de unge. Og at de ofte realiserede forestillingerne, var der heller ikke tvivl om. At disse rejser indebar en masse transport forbandt de unge bymennesker ikke af sig selv med problemer, herunder miljøproblemer, på samme måde som de gjorde med den daglige transport. Her var de gennemgående meget opmærksomme på problemerne og indstillet på i et eller andet omfang at være med til at løse dem. Men det paradoksale ved at bruge en miljøvenlig cykel og ind imellem tog eller bus til hverdag, og være tilfreds med sig selv over at gøre det, og så at foretage en eller flere længere rejser til den anden side af kloden med fly, måske endda undervejs at flyve fra det ene land til det andet, hang ikke sammen i de unges bevidsthed. At rejse var at realisere sig selv og blev ikke identificeret med miljøproblemer eller deres løsning.

Så selvom de unges forhold til bilismen og biler er kritisk og nuanceret, og ikke ligner forældrenes accepterende holdning, kan man ikke sige at deres krav om mobilitet i tilværelsen i almindelighed er hverken beskedne eller miljøvenlige. De vil det hele på samme måde som de voksne – måske vil de ikke helt de samme ting, men de vil ikke sætte grænser eller give afkald på noget som de synes er vigtigt for dem.

Afslutning

Den markante forskel på unge fra byen og landet der er lagt frem i analysen her, har en pendant i en svensk undersøgelse af unges rejsevaner, miljøbevidsthed og livsstil i Göteborg⁵. Den svenske undersøgelse viser hvordan unge i Göteborg er mindre interesserede i biler og mere kritiske overfor bilismen end tidligere generationer og end deres jævnaldrene på landet, og peger bl.a. på at svenske unge tager senere kørekort end tidligere. Rapporten siger i det afsluttende kapitel: “Sammenfatningsvis kan skönjas en tendens till en värdeförskjutning bort från bilen, mot ett mer flexibelt användande av olika typer av färdmedel. Trots att flertalet av de intervjuade ungdomarna har vuxit upp i familjer där föräldrarna är utpräglade vanebilister och har vant sig vid att bli skjutsade i samband med fritidsaktiviteter är de genomgående kritiska till att använda bilen i alla situationer och för alla resor. Det är också ytterst sällan

⁵ Sjöberg, 2000

som ungdomarna poängterar att bilen har något symbolvärde – den har helt enkelt inte samma laddning som för äldre generationer.”

De unge i undersøgelsen her har også set bilismens skyggesider og er derfor skeptiske overfor biler og bilisme på samme måde som deres svenske jævnaldrene. Måske vil både svenske og danske unge være mere afventende og gøre sig flere overvejelser før de anskaffer sig bil. De unge i byen vil ikke som det første og vigtigste i deres liv købe sig en bil, men mange af dem prioriterer paradoksalt nok lange rejser meget højt og vil på den måde måske komme til at transportere sig endnu mere end forældrene. Der er således nogle modsætninger i deres opfattelse af transport generelt set, selvom det ikke er sikkert at de opfatter det sådan.

Hvis jeg her skal sige noget meget kortfattet om hvad analysen kan pege på af muligheder for forandringer i transportadfærden i fremtiden blandt de unge som til den tid vil være blevet voksne, så må det være at mulighederne for forandringer ligger i den holdning og kritik man finder hos de unge overfor biler og bilisme. Om det vil få nogen praktisk betydning, om forandringerne vil blive realiseret, er lang fra sikkert. De unge er i en bestemt livsfase og meget vil forandre sig når de engang bliver mere etablerede. Desuden vil det afhænge af meget andet end de unge selv. Det afhænger også af de politiske og økonomiske beslutninger der bliver truffet vedr. transport i fremtidens samfund – og det er ikke kun i Danmark, men også i EU og resten af verden. Men *hvis* der bliver truffet nogle beslutninger som gør transportsystemet mere miljøvenligt, vil det givet få de unges opbakning et langt stykke hen ad vejen.

Litteratur

Bech, Henning (1992): *Bylivets tidsrum – Et by/kultur/sociologisk essay*. Artikel i Tendens, nr. 1.

Bech, Henning (1999): Interview i Information 1. oktober.

Jensen, Mette (1997): *Benzin i blodet. Kvalitativ del*. Faglig Rapport nr. 191 fra DMU. Danmarks Miljøundersøgelser.

Simmel, Georg (1998): *Hvordan er samfundet muligt?* Samlerens bogklub, Gyldendal [opr. trykt 1903].

Sjöberg, Annika (2000): *Färdsätt – En etnologisk studie om resvanor, miljömedvetande och livsstilar bland unga i Göteborg*. Etnologiska institutionen, Göteborg universitet.