

TRANSPORTEN OG HVERDAGSLIVET

Mette Jensen
forsker, mag.scient.soc.
Afdelingen for Systemanalyse,
Danmarks Miljøundersøgelser

“Det er en oplevelse af ekstatiske fryd. Alle billeder overklare og i technicolour: Der mangler kun Mantovanis 10.000 strygere. Sidder i bilen og kører mellem høje husrækker i en kompakt strøm af andre biler. Har samtidig også det hele i fugleperspektiv: Alle tilstødende gader er lige så kompakt fyldt med biler. Det er imidlertid det stik modsatte af trafikprop og forstoppelse. Tværtimod pulserer det hele ubesværet: Et stort system af uforkalkede blodårer. Og jeg er i byens gyldne hjerte, selv jublende let om hjertet. Det glider for mig, for andre omkring mig, for os alle. I dette hjørne af tilværelsen fungerer verden pludselig. Endeløst åben og erotisk modtagelig. Helt af sig selv. Som i en drøm.”¹

Citatet er fra Hans-Jørgen Nielsens indledning til essayet “Trafikafvikling er en erotisk akt eller Oceanisk bilkørsel” (1980) og er et eksempel på en oplevelse af bilkørsel som meget andet end blot transport. I interviewene i forskningsprojektet Altrans² sættes der bl.a. fokus på denne problemstilling

Hvis man vil undersøge, hvilken betydning transporten har for hverdagslivet, kan man gøre det på flere niveauer. Dels kan man undersøge, hvordan transportsystemet indgår i og strukturerer samfundet, hvordan det lægger beslag på et stadig større areal rent geografisk, hvordan det påvirker udbygningen af byerne, både hvad angår boligerområder, placering af industrier, indkøbs- og andre servicecentre, hvordan det påvirker landdistrikternes udvikling, hvilken transportpolitik der lægges op til og rent faktisk gennemføres, hvordan interesseorganisationer gør deres indflydelse gældende etc. etc. Denne indflydelse som transporten har på samfundets strukturering vil være interessant at få belyst og diskuteret, hvis man vil forstå den ramme transporten udgør omkring folks hverdagsliv, og er selvfølgelig også vigtig at medtage, hvis man for alvor skal gøre sig forestillinger om at ændre udviklingen.

På mikroniveauet kan være interessant at undersøge, hvor den enkelte husstand eller det enkelte menneske indgår i et givent transportssystem. Man kunne her stille sig spørgsmålet om og i hvor høj grad transporten har indflydelse på eller strukturerer hverdagslivet for den enkelte (husstand). Og hvis det gøres med udgangspunkt i undersøgelsens kvalitative interviews, vil man måske overraskes over, i **hvor** høj grad det faktisk synes at være

¹ Hans-Jørgen Nielsen: Verden i stykker - Rejseessays, s. 15

² Altrans (Mobilitets- og miljøkrav til ALternativeTRANSPORTsystemer) er et forskningsprojekt, som har til huse ved Danmarks Miljøundersøgelser, Afdelingen for Systemanalyse. Det består af 2 dele: en adfærdsanalyse (som artiklen her tager udgangspunkt i) og en scenariedel. Projektet finansieres af Transportrådet, kører over 2½ år og forventes afsluttet med udgangen af 1. kvartal 1997.

tilfældet. Transporten må siges at have særdels stor betydning for struktureringen af hverdagslivet for de interviewede. Struktureringen kan være meget forskellig og bliver opfattet meget forskelligt af de interviewede, hvilket jeg vil se nærmere på i den endelige rapport, som forventes at ligge færdig i foråret 1997. Men at den har en betydelig indflydelse på og er med til at definere hverdagen, er noget der går igen i mange af interviewene.

Undersøgelsen skelner mellem det jeg har kaldt transportens rationelle indflydelse på hverdagslivet og den irrationelle eller følelsesmæssige betydning, som transporten har for mennesker i vores samfund, som Hans-Jørgen Nielsen citatet i indledningen til denne artikel også var et udtryk for. Den rationelle betydning er den betydning transporten har på menneskers mulighed for at få bundet hverdagens forskellige aktiviteter sammen ved helt konkret at flytte sig fra et sted, hvor man har noget at gøre til et andet sted, hvor man har noget (andet) at gøre. Den følelsesmæssige betydning vil blive belyst med udgangspunkt i det, man kunne kalde bilen som kulturfænomen, det er der hvor f.eks. interessen i at eje og køre i en bestemt bil får betydning både for personen og transporten, som bliver andet og mere end at komme fra et sted til et andet.

Der er ikke noget nyt eller overraskende i at tid, økonomi, komfort og sikkerhed har betydning for folks transportvalg. Det viser denne undersøgelse også. Det er væsentligt hvor lang tid man f.eks. skal bruge på at komme fra boligen til arbejdspladsen, hvad det koster at transportere sig, hvad enten man gør det i kollektive transportmidler, i bil, på cykel eller måske til fods. Det har også betydning hvor komfortabelt man har det undervejs og hvor sikkert det er at komme frem i trafikken. Det er ikke særligt overraskende, men det kan have en meget forskellig betydning for den enkelte, og forklaringerne på hvorfor det har betydning kan bidrage til at forstå hele det billede som transporten udgør i det moderne samfund. Disse vil således sammen med andre måske mere udforskede elementer indgå i analysen af undersøgelsens interview.

Et bidrag til diskussionen af livsstil

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 skulle 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 samfundet³.

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 age-

³ I TØI-rapporten: Livsstil som barriere defineres livsstil som "et sett av handlinger og verdi- og adferdsorienteringer".

re 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 moderne opfattelser af livsstil og er derfor også et oplagt og lethåndterligt 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.

Jeg er imidlertid af den opfattelse, at livsstil som begreb bør være andet og mere, hvis det skal bruges i den samfundsvidenskabelige forskning og skal kunne bruges til at beskrive hvad, hvorfor og hvordan 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 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 selvom 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 agere⁴.

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 idag forsøge eller forslå at vende tilbage til disse analyser i den form de havde tidligere. Men jeg savner klasseanalysens forståelse af sammenhængen mellem individet, gruppen og samfundet i mange livsstilsanalyser. Og jeg savner også forandringspotentialerne og udviklingen 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 grupper liv i et moderne samfund.

På den anden side kunne man også stille spørgsmålet, om det overhovedet er relevant at inddrage ulighed 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

⁴ Et eksempel på dette findes i TØI-rapporten: Livsstil som barriere, hvor forfatterne udtrykkeligt afgrænser sig fra at inddrage klassetilhørsforhold i deres livsstilsanalyse af transport og rejsevaner. De skriver s. 11: Når det gjelder faktorer som påvirker livsstil avviker vi fra Bourdieus analyse og hans vektlegning av klassetilhørighet.

at inddrage en diskussion af social ulighed i analysen og hvilken betydning/hvilke konsekvenser har det ikke at gøre det?

Jeg vil ikke her forsøge at besvare disse spørgsmål, men blot pege på det vigtige i, at livsstilsanalyserne giver et bidrag til en forståelse af kompleksiteten i menneskers livsvilkår og den sammenhæng de indgår i med det omgivende samfund. For at kunne leve op til disse krav, er det min opfattelse, at livsstilsbegrebet/erne bør underkastes en kritisk gennemgang og omfatte andet og mere, end de gør idag. En sådan gennemgang og udvikling af et nyt livsstilsbegreb vil det ikke være muligt foretage indenfor rammerne af Altrans, men kunne være relevant og spændende at tage op i et fremtidigt projekt.

Konklusionen på denne diskussion bliver således, at undersøgelsen her ikke vil blive udformet som en livsstilsanalyse, men vil tage udgangspunkt i de interviewedes konkrete transportadfærd, og jeg har således valgt i stedet for at placere interviewpersonerne i livsstile, at inddele dem i forskellige typer af trafikanter, som jeg vil gennemgå nedenfor. Men forinden skal kort redegøres for nogle af de metodeovervejelser, som har dannet baggrund for interviewene.

Metodeovervejelser

Jeg har i projektet valgt at arbejde med både en kvalitativ og en kvantitativ interviewmetode. De kvalitative interview er taget som delvist strukturerede interview, hvor der i forvejen er udformet en spørgeramme⁵ med åbne svarmuligheder. Rammen har været fulgt mere eller mindre stramt, afhængigt af om noget særligt (interessant) dukkede op undervejs. Der har været 20 interview med ialt 30 personer. Hvert interview har haft en varighed på mellem 1½ - 2 timer med en eller flere medlemmer af en husstand i udvalgte byer i forskellige dele af landet. Den kvantitative undersøgelse har været foretaget som 1000 telefoninterview á ca 30 min ud fra et i forvejen fastlagt spørgeskema⁶ med fastlagte svarmuligheder.

Hensigten med de 2 interviewmetoder er både at få dybde og bredde i undersøgelsen. Kort og noget forenklet sagt skal de kvalitative interview skal give forklaringerne på, hvorfor og ud fra hvilken baggrund de interviewede gør og mener det de gør, og de kvantitative interview skal fortælle noget om, hvor mange der mener det ene eller det andet.

De kvalitative interview

Målet med de kvalitative interviews har været at begribe befolkningens transportadfærd i al dens kompleksitet og mangfoldighed. Det er naturligvis et stort mål at stille sig og jeg kan ikke garantere at projektet i alle detaljer kan leve op til dem. Men det kan være en ideel målsætning, som bør stilles forud for en undersøgelse 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)

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

⁶ Spørgeskemaet består af 57 hovedspørgsmål, mange med en del underspørgsmål. Der er dels baggrundsspørgsmål, der drejer sig om alder, køn, indkomst m.fl. dels adfærds- og holdningsspørgsmål, som drejer sig om de interviewedes konkrete transportadfærd og deres holdninger til transport, herunder til bilisme, kollektiv transport, transport og miljø m.fl.

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 for at gøre det⁷. 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 McClintock⁸ 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.”

Inspireret af Barbara McClintocks forskningsmetode, har jeg forsøgt at “gå ind i” mine interviewpersoner og “blive en del af dem” under interviewet.

Dette har været udgangspunktet i projektets kvalitative del og har bevirket, at jeg har nedtonet mine egne overvejelser om de emner vi har været inde på i løbet af interviewene til et meget lavt blus. Det var ikke min opgave at fortælle interviewpersonerne, hvad de skulle mene om dette og hint, men at lytte til og forstå, hvad de mente. For at få uddybet deres tanker er jeg samtidig gået i dialog med dem om de emner vi kom ind på undervejs, i et forsøg på at opfange bagvedliggende opfattelser og begrundelser for f.eks. en given adfærd. Desuden har jeg ladet interviewpersonerne tale om meget andet end lige transport.

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. Efter interviewet vender forskeren naturligvis 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.

Med denne kvalitative interviewmetode opnår man en meget 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

⁷ Se også Jeppe Læssøe: Den engagerede forsker og videnskabeligheden

⁸ Barbara McClintock's arbejder omtales i Vibeke Grønbæk Hansens bog: EDB - erkendelse - bevidsthed, og citatet er hentet herfra.

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 interviewerens har en god indlevelsessevne er det ikke sikkert, at hun får hele "sandheden" om sin interviewpersons holdninger, erfaringer, opfattelser m.v. af det givne emne⁹.

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. Det er et problem man bør tage op til diskussion og forsøge at finde løsninger på.

De kvantitative interview

Ud fra de kvalitative interview blev spørgeskemaet til de kvantitative interview udformet. Efter at have udskrevet ca. halvdelen af de intensive interview, foretog jeg en vurdering af hvilke væsentlige emner vi havde været inde på undervejs og sikrede at de kom med i spørgeskemaet. I en kvantitativ metode må spørgsmålene nødvendigvis udgøre et færdigt hele, fordi besvarelsen ikke kan uddybes. Spørgsmålene må være klare og utvetydige og resultaterne skal efterfølgende kunne bearbejdes statistisk.

Den kvantitative undersøgelse er en repræsentativ undersøgelse af befolkningens transportadfærd og holdninger til transport og blev gennemført i januar og maj 1996. Der er opnået en svarprocent på 79, hvilket må betragtes som tilfredsstillende.

Analyse af interviewene

Det er hensigten at analysere de kvalitative og de kvantitative interview hver for sig, men diskutere begreber samlet ud fra de 2 undersøgelser. De begreber der foreløbigt (juli 1996) tegner til at være relevante at tage op til en nærmere diskussion ud fra interviewene, er **modsætninger** og **afhængighed/uafhængighed**.

Modsætninger fordi det er slående hvor ofte og hvor grundlæggende de interviewede både helt konkret modsiger sig selv og giver udtryk for modsatrettede holdninger til deres egen transport i forhold til samfundets transport. Det er min vurdering at disse modsigelser og modsætninger snarere end at være et udtryk for forvirring eller inkonsekvens hos de interviewede, er en afspejling af nogle modsætningsforhold, der findes i samfundet på transportområdet.

Afhængighed/uafhængighed er interessante begreber at diskutere i forbindelse med undersøgelsen, fordi det gang på gang understreges af de interviewede, at bilen skaber en uafhængighed og at denne uafhængighed er vigtig for deres valg af transportmiddel (bil). Samtidig er der for mange af de interviewede sket en udvikling, som har gjort dem afhængige af bil, sådan at det ikke (længere) er et frit valg for dem, om de vil have bil eller ej. Så selvom de måske under givne omstændigheder måtte ønske ikke at have bil, ville det ikke kunne lade sig gøre indenfor rammerne af deres nuværende tilværelse. Dette paradoks,

⁹ Andre problemer som kan være forbundet med en kvalitativ forskningsmetode kan læses i Jeppe Læssøe: Den engagerede forsker og videnskabeligheden.

som kan ses som et resultat af bilismen som den har udviklet sig samfundsmæssigt, men med konsekvenser for den enkelte, vil ligeledes blive behandlet i undersøgelsen.

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 kvalitative interview, der ligger til grund for udviklingen af trafikanttyperne, selvom de kvantitative data godt kan bidrage til en faktisk beskrivelse af dem - f.eks. i form af oplysninger om fordeling på køn, alder, indkomst.

Typerne er idealtyper i Webersk¹⁰ forstand. Dvs. de er ikke et udtryk for en fordeling af den enkelte interviewede (i de kvalitative interview) 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. Dette vil i praksis sige, at den enkelte interviewperson vil kunne bidrage til flere af typerne på en gang, ud fra en flertydighed i adfærd og holdninger m.v., som han eller hun har givet udtryk for i interviewet. 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, og at det var for dyrt at anskaffe og køre i bil, **samtidig** med at de kunne gå ind for, at der skulle værre færre biler på vejene og at afgifterne på bilkørsel burde sættes op og måske også, når talen faldt på det, ville køre mindre i bil og tage toget og cykle noget mere. Styrken ved idealtyperne er, at man får afgrænset typerne og får et billede af mangfoldigheden i adfærd, holdninger m.v. overfor transport, som den findes i befolkningen.

Typerne er kommet til at bestå af 2 hovedtyper: Bilister og kollektivbrugere/cyklister. 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. Kollektivbrugerne/cyklisterne er inddelt i 4. Cyklister/kollektivbrugere af hjertet, 5. Kollektivbrugere/cyklister af behov og 6. Kollektivbrugere/cyklister af nød.

1. Lidenskabelige bilister

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 kun 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. Han eller hun 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. En lidenskabelig bilist ser bilen som et symbol på frihed og mener at bilmærket

¹⁰ Max Weber: Economy and society

siger noget om personligheden og at bestemte (dyre og high-techede) bilmærker afspejler succes.

Den kollektive transport skal i princippet 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. Lidenskabelige bilister mener ikke at bilismen giver anledning til store miljøproblemer, men fremhæver gerne at den kollektive trafik jo også forurener. I det hele taget finder de, 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". De vil ofte have en høj eller mellemhøj indkomst, men kan også godt have en middelindkomst¹¹.

En særlig gruppe indenfor de lidenskabelige bilister består af mænd, som holder af at reparere og "fikse" biler og de vil ofte være at finde på benzinstationernes "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 af¹².

2. Hverdagsbilister

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. Selvom hverdagsbilisten ikke er en inkarneret bilist som den lidenskabelige bilist, er han eller hun vanebilist, som ofte har kørt bil i mange år. Hvis det kollektive transportsystem var mere effektivt og fleksibelt ville han eller hun 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 hverdagsbilisten ville nødig undvære bilen til fritidsbrug. 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. Tiden i bilen er nødvendig for at nå målet, men kan af og til betragtes som spildtid. Bilen ses som et statussymbol af mange hverdagsbilister, ligesom de mener også at bilmærket sender signaler om ejerens personlighed "der er forskel på om man kører i en BMW eller en Skoda eller en 2CV".

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

¹¹ Disse indkomstbegreber vil blive defineret nærmere i den endelige rapport.

¹² Se Helge Espe: Å reise som socialt og kulturelt fenomen, s. 97f, hvor han er 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.

andre, mere perifere afgifter som p-afgifter og bompenge ville dog være ok for mange hverdagsbilister. Indkomstmæssigt hører hverdagsbilisterne ikke til i nogen bestemt gruppe, bortset fra at de sjældent vil være at finde i de laveste indkomstgrupper.

3. Fritidsbilister

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 altsammen 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 er ikke givet. Bilen for fritidsbilisten er et behageligt transportmiddel, men er dyrt og sluger en stor del af husstandens økonomi, som godt kunne bruges til andre ting. 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. 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. 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, men hvis det skulle være, kunne det godt lade sig gøre.

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 og ved godt at det koster noget at gøre noget ved dem. 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".

4. Cyklister/kollektivbrugere af hjertet

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. Han eller hun 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. 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. 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". Cyklisten/kollektivbrugeren af hjertet mener både at den kollektive transport er blevet forringet, og at den er blevet dyrere gennem de senere år, og synes det er en samfundsopgave at sikre et godt og velfungerende transportsystem. 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. Aldersfordelingen blandt cyklisterne/kollektivbrugere af hjertet er jævn, bortset fra at de helt unge mangler.

5. Kollektivbrugere/cyklister af behov

Kollektivbrugere/cyklister af behov er byboere, ofte i de større byer, de er ofte unge eller forholdsvis unge, men kan også findes i andre aldersgrupper. De er kollektivbrugere og cyklister, fordi disse transportmidler tilgodeser deres transportbehov. De 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 med 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. 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. De cykler hellere end de tager de kollektive transportmidler, som de har et noget blandet forhold til. En del finder det besværligt og ubekvemt med mange forsinkelser og aflysninger og "du står sammen med en masse grimme mennesker". En anden del finder, at både tog- og bussystemet fungerer fint i forhold til deres behov, men alle mener at det er for dyrt og at taksterne er steget meget mere end udgifterne til at køre i bil. De tænker ikke på at anskaffe sig bil i deres nuværende situation, men vil gøre det, hvis de efter endt uddannelse flytter udenfor byen eller får arbejde langt fra boligen.

Kollektivbrugerne/cyklisterne 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. 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.

6. Kollektivbrugere/cyklister af nød

Kollektivbrugere/cyklister af nød er først og fremmest folk, der ikke har råd til bil. 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 kan anskaffe sig en bil. Disse trafikanter 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". En anden del består af enlige med børn i den lavere del af indkomstskalaen og en tredje del af personer udenfor arbejdsmarkedet - arbejdsløse, pensionister eller bistandsmodtagere. 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. De kan ofte godt lide at køre på cykel og har ligesom kollektivbrugerne/cyklisterne behov en meget forskellig opfattelse af det kollektive transportsystem.

Deres interesse for og viden om miljøproblemerne, herunder trafikens miljøproblemer, spænder over et bredt felt, ligefra en stor interesse og en "grøn" adfærd og "grønne" holdninger til en manglende interesse for og afvisning af miljøproblemer overhovedet. Selv

de meget "grønne" af disse trafikanter har dog ønsket og intentionen om at købe bil, når eller hvis de får råd.

I den endelige rapport vil typerne blive beskrevet mere udførligt og en række yderligere kendetegn vil blive tilføjet. Analysen af interviewene vil desuden beskæftige sig grundigt med bilen som kulturfænomen og transportens strukturering af folks hverdag vil ligeledes blive taget op og diskuteret nærmere - både ud fra de kvalitative og de kvantitative interview.

Referencer

Christensen, Linda, Jensen, Mette, Jensen, Søren, Winther, Morten, 1995, ALTRANS - Mobilitets- og miljøkrav til ALternative TRANSPORTsystemer, SYS notat, DMU, Roskilde

Berge, Guro et al, 1994, Livsstil som barriere - Holdninger til bil og kollektivtransport blandt bilbrugere i Oslo og Akershus, Transportøkonomisk Institutt, Oslo

Hansen, Vibeke Grønbæk, 1987, EDB - erkendelse - bevidsthed, Gyldendals psykologiserie

Jensen, Mette, 1995, Spørgeramme for Altrans interview, SYS, DMU, Roskilde

Jensen, Mette, 1995, Transportvaner - Spørgeskema, Us 5262, Socialforskningsinstituttet

Læssøe, Jeppe, 1994, Den engagerede forsker og videnskabeligheden - aktiv følgeforskning til "Grøn kommune i Ballerup", Danmarks Tekniske Universitet

Nielsen, Hans-Jørgen, 1980, Verden i stykker - Rejseessays, "Trafikafvikling er en erotisk akt eller Oceanisk bilkørsel", Tiderne Skifter

Weber, Max, 1968, Economy and society - An outline of interpretive sociology, Bedminster Press, New York