

Billøs i bilsamfundet

Af Lykke Magelund, projektleder Transportrådet

Nedenfor er gengivet sammenfatningen af rapporten "Billøs i bilsamfundet" som blev udgivet af Transportrådet i oktober 2000. Rapporten indeholder en overvejende empirisk baseret beskrivelse af billøshedens udbredelse og årsager.

Baggrund

Bilen er en af de teknologier der har størst indflydelse på hverdagslivet i den vestlige verden. I de seneste årtier har udbredelse af bilen til hvermandseje været både en forudsætning for og en følge af store ændringer i lokalisering og levevis. Bilen er indbegrebet af den individuelle frihed og mulighed for selvrealisering uden bindinger til lokalitet og tid. Bilen udvider ikke kun mulighederne for at realisere aktiviteter på selvvalgte steder og tider, den påvirker hele måden at tænke på. Efter en vis tilvænningsperiode, bliver det for mange næsten umuligt at forestille sig et liv uden bil. Hvordan skal man få det hele til at hænge sammen, hvordan kan man overhovedet leve uden en bil?

Men der er mange der lever uden bil, mere præcist har 32% af de danske husstande, hvor 24% af de 18-84 årige bor, ikke daglig rådighed over en bil. Deres størrelse til trods, er det ikke en gruppe man ved så meget om. Nogle betragter billøsheden som et fattigdomsproblem, som vil forsvinde med stigende velstand. Andre betragter billøshed som et socialt anliggende, hvor samfundet har en forpligtelse til at sikre mobilitet for dem, der ikke selv kan køre en bil. Andre igen betragter billøshed som en model for en mindre miljøbelastende måde at organisere hverdagen på. Ingen af angrebsvinklerne er fuldt dækkende for den store gruppe af danskere, der lever uden bil. For nogle er billøsheden ikke et frivilligt valg, men en påtvungen situation grundet privatøkonomi eller manglende evne til at føre en bil. For andre er der tale om et selvvalgt livsvilkår, hvor betegnelsen "bilfri" måske havde været mere betegnende end "billøs".

Sigtet med rapporten er at tilvejebringe en større viden om de billøse: Hvem er de? Hvad er deres motiver for billøshed? Har billøsheden indflydelse på hverdagens aktiviteter udenfor hjemmet? Er der penge at spare, ved at indrette hverdagen uden bil - og i givet fald hvor mange? For at besvare disse spørgsmål er der gennemført en survey blandt 2000 husstande, hvoraf halvdelen er billøse og halvdelen har bil. Endvidere er der gennemført kvalitative interviews med otte billøse personer. Derudover nyttiggøres eksisterende statistikkilder - primært Forbrugsundersøgelsen og den nationale Transportvaneundersøgelse (TU).

Der er penge at spare ved at leve uden bil

Når ressourcerne er knappe, kan man vælge ikke at have bil og i stedet gå, cykle eller anvende kollektiv transport. Man kan ikke på samme måde fravælge at have et sted at bo. Man kan

heller ikke fravælge at have udgifter til f.eks. mad og tøj, man kan højest vælge at spare på kvaliteten.

Ved at sammenstille oplysninger om danskernes økonomiske forbrug på forskellige områder med oplysninger om danskernes transportvaner, kan man konstatere at:

I gennemsnit udgør udgifterne til transport 15% af danskernes forbrug. For de billøse udgør transportudgifterne derimod kun 5% af forbruget, for én-bils husstande udgør de 18% og for to-bilhusstande 20%.

I billøse husstande koster en kilometer transport i gennemsnit 0,52 kr. pr. person, i bilhusstande koster den 1,32 kr. Her er indregnet alle dagligdagens transportudgifter og alle transportformer.

Personer i billøse husstande rejser betydeligt færre kilometer end personer i bilhusstande. De billøse rejser i snit ca. 20 km pr. dag, de bilende rejser det dobbelte. De billøse har altså både en lavere kilometerpris og rejser færre kilometer.

Billøshedens udbredelse

Det er ikke helt klart, hvor mange danskere der er billøse. Kigger man i Bilregistret finder man at 48% af de danske familier ikke har bil. Spørger man, som i TU, danskerne selv, finder man at 32% af husstandene ikke har bilrådighed. I rapporten anvendes konsekvent de interview baserede opgørelser af bilrådighed, som mest præcist afspejler de faktiske forhold. Uoverensstemmelserne mellem statistikkerne beskrives nærmere i rapporten. I 1999 kan man ud fra den nationale Transportvaneundersøgelse beregne at:

På landsbasis har 32% af husstandene ikke bilrådighed, og 24% af alle voksne mellem 18-84 år bor i en billøs husstand.

I storbyområderne har 52% af husstandene ikke bilrådighed.

I provinsbyerne har 33% af husstandene ikke bilrådighed.

På landet har 13% af husstandene ikke bilrådighed.

Med disse tal er billøshedens udbredelse imidlertid ikke fuldt ud afdækket. Ikke alle personer i en bilhusstand har nødvendigvis rådighed over bilen. Og nogle billøse husstande har mulighed for at låne en bil, når der er behov for det. I surveyen er de husstande hvor der kun er én bil, men flere voksne, spurgt om hvem der anvender bilen. I 30% af familierne er det udelukkende den ene part der bruger bilen, dog har langt de fleste af disse en gang imellem familiemedlemmer som passagerer i bilen. Ikke uventet er det næsten altid manden der er enebruger af bilen. Billøshedens gråzone omfatter også at husstande uden bil af og til har adgang til at låne en bil. Måske er netop denne mulighed udslagsgivende for ikke selv at

anskaffe en. Det er en udbredt praksis at låne biler - 30% af de billøse husstande gør det af og til. De biler der lånes tilhører i de fleste tilfælde familie eller venner.

Billøse udgør ikke et repræsentativt udsnit af den danske befolkning. For at identificere hvilke socioøkonomiske forhold der bidrager til at forklare eller beskrive billøshedens udbredelse, er der foretaget en logistisk regression på materialet fra den nationale transportvaneundersøgelse. I storbyen finder man, at billøshed har en stærk sammenhæng med husstandsstørrelse og indkomst. Alder og beskæftigelse har en vis om end mindre forklaringskraft på billøshedens udbredelse i storbyen, og køn har slet ingen. På landet har billøshed en stærk sammenhæng til størrelsen af husstanden, indkomst, alder og køn. Beskæftigelse har en vis om end svagere sammenhæng. Sammenligner man de billøse i storby og land viser analysen, at urbaniseringsgrad i sig selv også har en stærk forklaringskraft. Den højere billøshed i storbyen forklares altså ikke alene ved en anden befolknings sammensætning. Storbyen i sig selv har en betydning. Urbaniseringsgrad har derimod ingen forklaringskraft, når man sammenligner storbyer med provinsbyer. Den lavere grad af billøshed i provinsbyer forklares overvejende med en anden befolknings sammensætning.

Billøse i storbyen

Billøse i storbyen er typisk enlige. Enten en enlig yngre eller en enlig ældre. Der bor dog også billøse parfamilier – de fleste uden børn. De fleste er lønmodtagere, men der er også en del studerende og pensionister blandt de billøse storbyboere. De billøse i byerne tjener i gennemsnit ikke så meget som dem der har bil, men de tjener mere end billøse i andre geografiske områder.

Storbyernes indbyggere har i gennemsnit ti aktiviteter om ugen udenfor hjemmet. Det gælder både dem med og dem uden bil. Der er heller ikke den store forskel på hvor mange af aktiviteterne der er bundne (uddannelse og arbejde), og hvor mange der er frivillige (fritid). Derimod er der en forskel i hvor langt fra hjemmet bilende og ikke bilende har deres aktiviteter. De billøses aktiviteter er i højere grad orienteret mod nær- og lokalmiljøet end de bilendes. De billøse i storbyen bruger ligeså meget tid til transport som de bilende, men de kommer under den halve afstand. For de billøse i storbyerne er gang og cykel de hyppigst valgte transportformer – de anvendes til at realisere knap to tredjedel af deres aktiviteter. Målt i kilometer er den kollektive transport det væsentligste transportmiddel for storbyens billøse.

Når man spørger storbyens billøse om deres motiver for ikke at have bil, svarer mere end halvdelen, at de ikke har råd, eller at det på anden måde er en økonomisk prioritering. "Jeg har ikke behov eller interesse for at have en bil" eller "jeg har gode alternativer" er også motiver, der er fremtrædende blandt storbyens billøse. Endelig begrunder knap en tredjedel deres billøshed med ikke at kunne køre bil, primært fordi de ikke har kørekort.

Motiver for billøshed er for den enkelte normalt meget sammensat med elementer fra den sociale arv, det aktuelle livsstadie, valg- og muligheder i tidligere livsstadier og til den aktuelle livsstil. Med en kvantitativ survey, der i sin natur er helhedsopløsende, kan man ikke afdække disse sammenhænge. Man kan derfor ikke konkludere, at alle dem der begrundet billøsheden i at de ikke har råd, også straks ville købe en bil, hvis de fik råd, eller at de der ikke angiver et økonomisk argument ikke straks ville anskaffe en bil, hvis de fik råd.

De billøse blev derfor spurgt direkte om de ville anskaffe en bil hvis de havde råd. Det er et spørgsmål med et meget stort element af subjektiv fortolkning, men dog en indikator på, hvor stort et ønske bilen er for de billøse. En fjerdedel af storbyens billøse siger, at de ville anskaffe en bil, hvis de havde råd.

Storbyens billøse er gennemgående tilfredse med den kollektive transport. De fleste billøse er da også jævnligt brugere af den. Det står i modsætning til storbyernes bilbrugere, hvor familiemedlemmer sjældnere anvender den kollektive transport og i øvrigt generelt har en mindre positiv vurdering af den kollektive transport.

Der tegnes i rapporten portrætter af to billøse familier i storbyen. Den ene, som er en børnefamilie, har helt indrettet tilværelsen på at leve uden bil. I deres hverdag, der ikke adskiller sig fra mange andre travle moderne børnefamilier, er det cykler der får hverdagen til at hænge sammen. Den anden familie er unge og uden børn. De er tilflyttere fra provinsen og opvokset med bilen som en helt naturlig forudsætning for den daglige transport. De har afskaffet bilen, fordi de egentlig ikke har behov i deres nuværende situation, og fordi udgifterne ikke står mål med nytten.

Billøse på landet

Billøse på landet er typisk en ældre pensioneret kvinde uden kørekort. I overensstemmelse hermed er der også i denne gruppe lave husstandsindkomster. Der bor meget få billøse par på landet. Billøse børnefamilier på landet er der meget få af.

På landet er en stærk sammenhæng mellem bilrådighed og aktiviteter udenfor hjemmet. De billøse har i gennemsnit cirka fem aktiviteter om ugen udenfor deres hjem. De bilende på landet ligner storbyboerne med cirka ti aktiviteter udenfor hjemmet om ugen. De billøse på landet har, i overensstemmelse med at de har en anden socioøkonomisk profil end de bilende, ikke så mange bundne aktiviteter udenfor hjemmet. Derimod adskiller hyppigheden af indkøbs- og fritidsrejser sig ikke markant. De billøse på landet har de fleste af deres aktiviteter i nærmiljøet. Dog er fritidsaktiviteter en undtagelse, hvor de billøse på landet ofte rejser langt. De billøse på landet rejser markant færre kilometer og bruger betydelig mindre tid på transport end de bilende på landet. Gang og cykel er de hyppigste transportmidler for de billøse landboere, som anvender disse transportmidler til over halvdelen af deres aktiviteter. Målt i kilometer er bilen imidlertid det transportmiddel der bringer de billøse på landet længst – enten ved at de låner en bil, eller ved at de er passagerer i andres biler.

Motiverne for ikke at have bil på landet er de samme som i storbyerne, men med en anderledes vægtning. Det hyppigst fremførte motiv er ikke at kunne køre bil, som angives af mere end halvdelen af respondenterne. Mange har ikke kørekort, og en del angiver helbred/sygdom som en årsag til ikke at have bil. Det økonomiske argument fremføres af under halvdelen, og er dermed ikke så hyppigt som i storbyerne. Det på trods af at de billøse på landet generelt har lavere indtægter. Forklaringen må være at argumenter som helbred, eller i en relativ sen alder ikke at besidde kørekort, anses for argumenter der helt overskygger det økonomiske argument. Argumenterne om at have gode alternativer og om ikke have behov eller interesse forekommer, men ikke med samme hyppighed som i storbyen.

En fjerdedel af de billøse på landet er ikke tilfredse med den kollektive trafikbetjening, set i lyset af familiens behov. Knap halvdelen benytter aldrig eller sjældent busser eller tog. Mange er således yderst afhængige af de køremuligheder der i øvrigt er i form af lokale kørselsordninger, eller i form af de transportmuligheder det sociale netværk giver.

Der tegnes to portrætter, begge af ældre kvinder. Portrætterne illustrerer hvordan livskvalitet og mobilitet ikke nødvendigvis hænger sammen. Begge har mange aktiviteter omkring deres bopæl. Den ene har aldrig selv kørt bil, og har heller ikke noget ønske om at komme til det. Den anden har haft bil, men har af økonomiske grunde måttet afskaffe den. Fælles for begge er, at de af og til bruger det kollektive trafiksystem, selvom de har gode muligheder for privat kørelejlighed. Den uafhængighed der er forbundet med selv at kunne planlægge uden at være afhængig af det private netværk tillægges stor betydning.

Billøse i provinsbyen

Billøse i provinsbyer er typisk en enlig kvinde. Aldersmæssigt er der lidt flere ældre end yngre. Hun kan være lønmodtager, men er oftest pensionist eller efterlønsmodtager. De billøse provinsboere har en profil der på alle de undersøgte socioøkonomiske forhold ligger midt imellem billøse storby- og landboere.

På mange andre områder falder de også lige midt imellem, når man tager et kvantitativt tværsnit. Det gælder f.eks. hyppighed, hvormed forskellige typer af motiver nævnes som årsag for billøshed, og vurdering og brug af kollektiv transport. I spørgsmålet om mobilitet er de også "midt imellem" i hvert fald hvis mobiliteten måles på antallet af aktiviteter udenfor hjemmet, og på spørgsmålet om fordelingen af bundne og frie aktiviteter. På ét punkt er der imidlertid en målbar forskel. De billøse provinsboere har en relativ større del af deres aktiviteter i nærmiljøet, defineret som indenfor en radius af fire kilometer fra hjemmet, end billøse storbyboere og billøse landboere. Samme tendens til at have relativt flere aktiviteter indenfor kort afstand genfinder man blandt bilhusstandene i provinsbyerne. Provinsbyerne har altså en struktur, der giver et mindre kilometerforbrug end både storbyerne og landområderne.

I to portrætter af billøse i provinsbyer tegnes et billede af familier der organiserer deres hverdag tæt omkring deres bopæl. Det ene portræt er af en enlig mor med to mindre børn,

hvis daglige aktiviteter, herunder også store dele af det sociale netværk, ligger meget tæt på bopælen. Det samme gør sig gældende i det andet portræt af en enlig mand. Begge har tidligere haft bil, men med deres pragmatiske forhold til biler vurderer de begge, at de ikke i deres nuværende situation har behov for en bil.

En politik for de billøse

Sigtet med denne rapport er at beskrive billøshedens udbredelse og dens sammenhæng med transportadfærd og husholdningsøkonomi. Endvidere indkredses årsager til billøshed. Både de årsager der kan relateres til socioøkonomiske forhold, og de årsager som de billøse selv formulerer. Sigtet har ikke været at komme med konkrete forslag eller anbefalinger på politiske eller planlægningsmæssige tiltag. Med udgangspunkt i analysen kan imidlertid peges på nogle overordnede perspektiver for en indsats til gavn for de billøse:

En forbedring af forholdene for gang og cykeltrafikken

En fastholdelse af serviceniveauet i den kollektive trafik i storbyerne

En styrkelse af privator organiseret fælles transport – i særlig grad på landet

En større behovstilpasning af den offentlige transport på landet

I transportplanlægningen fokuseres ofte på, hvor mange kilometer der tilbagelægges med forskellige transportmidler. Set i det lys er de motoriserede transportmidler de mest anvendte blandt billøse. Det dækker imidlertid over at relativt få rejser langt. Mange billøse rejser slet ikke med motoriseret transport dagligt. Gang og cykel er de hyppigst anvendte transportmidler, når man måler på antallet af rejser. Hvis indgangsvinklen derfor er spørgsmålet om, hvordan kan man forbedre forholdene for flest mulige af de billøse, så flytter fokus sig fra den motoriserede transport mod den lette.

Blandt storbyernes billøse anvendes kollektiv transport til de fleste kilometer. Målt i antallet af rejser er det også en hyppig anvendt transportform, om end den ikke kommer på højde med gang og cykel. Nogle billøse bruger den kollektive transport dagligt, de fleste bruger den en gang imellem, og stort set alle er glade for den kollektive transport. Når de billøse i storbyen bliver bedt om en helt overordnet vurdering af, hvordan den kollektive transport opfylder deres behov, udtrykker de tilfredshed. Kratter man lidt i overflade kan man nok få en række kritikpunkter frem, men det ændrer ikke ved en overvejende positiv vurdering. Den kollektive transport i storbyerne fungerer altså tilfredsstillende set fra de billøses perspektiv.

På landet er bilen det transportmiddel de billøse tilbagelægger flest kilometer med. Rejser med privatbil er også hyppigere end med kollektiv transport. Det er både en udbredt praksis at billøse låner biler, og at billøse kører med andre. Analysen peger på, at de sociale private

netværk i vidt omfang sikrer mobiliteten for billøse på landet. Ikke dermed være sagt at de i tilstrækkeligt omfang sikrer mobiliteten for alle billøse på landet. Dertil kommer at det kan føles generende at skulle bede andre om hjælp til transport. Hvis gråzonen mellem privat og kollektiv transport skal udbygges og formaliseres kan de lokale myndigheder bidrage med information og koordinering, så konkrete kørselsordninger kan iværksættes. Det kan ske med udgangspunkt i lokalt foreningsarbejde, eller det kan ske efter den praksis der især kendes fra ældreområdet, hvor der etableres kontakt mellem nogle der gerne vil køre, og nogle der gerne vil køres ("kørselsvenner"). For mange billøse vil det mindske deres følelse af afhængighed af andre, hvis de har mulighed for at betale for deres kørsel. Lovgivningen på området er muligvis ikke hensigtsmæssig i denne gråzone mellem det private og offentlige.

Et argumentet mod en udvidelse af de private ordninger er, at det vil underminere grundlaget for den kollektive transport, og dermed på sigt forringe de billøses mobilitet yderligere. De billøse på landet bruger imidlertid ikke i udstrakt grad den kollektive transport, selvom de ligesom de billøse i byerne sætter pris på at den er der. Situationen er i dag at der kører halv- og helt tomme busser rundt på landet, hvilket ikke er hensigtsmæssigt hverken i et økonomisk eller miljømæssigt perspektiv. Der er ingen enkle løsninger på, hvordan de offentlige midler til transport kan anvendes bedre på landet, men der er givetvis en række barrierer både i lovgivning og vanetænkning. Et muligt alternativ til de stive køreplaner og store busser kunne være specielle kørselsordninger med en højere grad af behovstilpasning for specifikke befolkningsgrupper, kombineret med en inddragelse af taxaer til dækning af de mere spontane/enkeltstående transportbehov.

Litteratur

- Linda Christensen. *Transport og kollektiv trafikforsyning*. Faglig rapport 320. DMU. 2000
- Danmarks Statistik. *Transport*. Statistiske Efterretninger 2000:26
- Danmarks Statistik. *Forbrugsundersøgelsen – metodebeskrivelse*. Statistiske Efterretninger 1996:5.
- Danmarks Statistik. *Indkomst, forbrug og priser*. Statistiske Efterretninger 1999:16.
- Danmarks Statistik. *Transportvaneundersøgelsen*. Statistiske Efterretninger 1997:41.
- Mette Jensen. *Benzin i Blodet*. Faglig rapport 191 og 200. DMU. 1997
- Lykke Magelund. *Valg af transportmiddel i storbyen*. Notat 97-03. Transportrådet og HT.
- Lykke Magelund. *Når man spørger i øst*. I konferencerapport fra Trafikdage på AAU. 1999.
- Henning Olsen: *Tallenes talende tavshed*. Akademisk Forlag. 1998
- Transportrådet. *"Billøs i bilsamfundet"*. Rapport nr.00-03. 2000

Data

- Transportrådets egne datakørsler på Transportvaneundersøgelsen fra 1999.
- Særudtræk fra Danmarks Statistiks Forbrugsundersøgelse.
- Surveyen "De billøse" gennemført af Danmarks Statistik for Transportrådet i foråret 2000.
- Kvalitative interviews til tegning af portrætter. Gennemført for Transportrådet i foråret 2000.