

Persontransport og bæredygtighed

CEFTA afslutningsseminar, december 2001

Notat 3
2002

Mette Møller
Helene Hjorth Oldrup

Persontransport og bæredygtighed

CEFTA afslutningsseminar, december 2001

Notat 3
2002

Mette Møller
Helene Hjorth Oldrup

Persontransport og bæredygtighed
CEFTA afslutningsseminar, december 2001

Notat 3
2002

Af Mette Møller
Helene Hjorth Oldrup

Tryk: Herrmann & Fischer
Oplag: 450

Copyright: Eftertryk tilladt med kildeangivelse

Udgivet af: Danmarks TransportForskning
Knuth-Winterfeldts Allé
Bygning 116 Vest
2800 Kgs. Lyngby
email: dtf@dtf.dk
www.dtf.dk

Rekvireres hos: IT- og Telestyrelsen
Danmark.dk's netboghandel
Tlf.: 1881
www.netboghandel.dk

Pris: Kr. 50,00 incl. moms

ISSN: 1601-0841 (trykt udgave)

ISBN: 87-7327-073-3 (trykt udgave)

ISSN: 1601-9466 (elektronisk udgave)

ISBN: 87-7327-074-1 (elektronisk udgave)

Forord

Dette notat indeholder en skriftlig version af oplæg præsenteret på et seminar afholdt i december 2001 under titlen: "Kan transportadfærd ændres i en bæredygtig retning? Forskere og praktikere giver deres bud". Seminaret markerer afslutningen på forskningsprogrammet Transportbehov og -adfærd, herunder afslutningen på CEFTA (Center for transportbehov og -adfærd), der har været delvis finansieret af Transportrådet.

Notatet omfatter i alt ni kapitler. Kapitel 1 indeholder en introduktion til og sammenstilling af seminarets emne. De øvrige otte kapitler belyser bæredygtig persontransport fra forskellige vinkler. De otte kapitler er skrevet af forskellige personer, der alle beskæftiger sig med persontransport enten som forskningsgenstand eller i forbindelse med kampagner til ændring af danskernes transportadfærd. De otte kapitler står for de enkelte forfatteres eget ansvar.

Formålet med CEFTA var at styrke forskningen indenfor transportbehov og -adfærd i Danmark, dels ved at samle eksisterende kræfter indenfor området dels tilføje nye ressourcer. CEFTA omfattede fem meget forskellige forskningsprojekter. Et forskningsprojekt på Afdeling for Systemanalyse, DMU, gennemført af seniorforsker Mette Jensen, et Ph.d. projekt på Institut for Teknologi og Samfund, DTU gennemført af Mirjam Godskesen samt et ph.d. projekt på Rådet for Trafiksikkerhedsforskning (RfT), i dag Danmarks TransportForskning (DTF), varetaget af Mette Møller. Endvidere omfattede CEFTA to ph.d. projekter på Sociologisk Institut, KU, varetaget af hhv. Jörg Beckmann og Helene Hjorth Oldrup.

Kgs. Lyngby, august 2002

Ole Zacchi
Direktør

Kurt Petersen
Forskningschef

Indhold

| | | |
|---|--|----|
| 1 | Introduktion <i>Af Mette Møller og Helene Hjorth Oldrup</i> | 1 |
| 2 | Trafikministeriets målsætninger og initiativer til ændring af transportadfærd i en bæredygtig retning <i>Af Karoline Lolk, Planlægningskontoret, Trafikministeriet</i> 9 | |
| 3 | Miljøtrafikugen - hvad kan vi lære af den? <i>Af Brian Kristensen – Miljøstyrelsens Transport og Luftkvalitetskontor</i> | 14 |
| 4 | Familiens transportvaner - Kan vi lade bilen stå? <i>Af Annette Egetoft, Københavns Kommune, Miljø og Forsyningsforvaltningen; Hellmuth, C. Stuvén, Stuvendot – ren mobilitet; Thomas Kragh, Rådgiver i cykelplanlægning og Transportadfærd</i> | 19 |
| 5 | Kan kampagner ændre unges transportadfærd? <i>Af Mette Lolk, Rådet for Større Færdselssikkerhed/Handelshøjskolen</i> | 33 |
| 6 | Bilens rolle i ungdomslivet <i>Af Mette Møller, Danmarks TransportForskning</i> | 42 |
| 7 | De bilfrie og de billøse <i>Af Mirjam Godskesen, Institut for Produktion og Ledelse, DTU</i> | 56 |
| 8 | At få bil: Transformation i hverdagens tid og rum <i>Af Helene Hjorth Oldrup, Sociologisk Institut, KU</i> | 63 |
| 9 | Forestillinger om noget andet - en betingelse for forandring <i>Af Mette Jensen, Afdeling for Systemanalyse, Danmarks Miljøundersøgelser</i> | 73 |

1 Introduktion

Af Mette Møller og Helene Hjorth Oldrup

Begrebet bæredygtighed

Begrebet bæredygtighed dukker op omkring 1980'erne. Baggrunden er en stigende bekymring for, at den samfundsmæssige udvikling på en række områder medfører en forringet miljøkvalitet, f.eks. at den stigende persontransport påvirker miljøet på en sådan måde, at det får betydning for kommende generationers levevilkår og velfærd. Begrebet bæredygtighed afspejler således et ønske om, at den samfundsmæssige udvikling så vidt muligt tilrettelægges under hensyntagen til eventuelle langsigtede miljømæssige konsekvenser (Christensen & Gudmundsson, 2002).

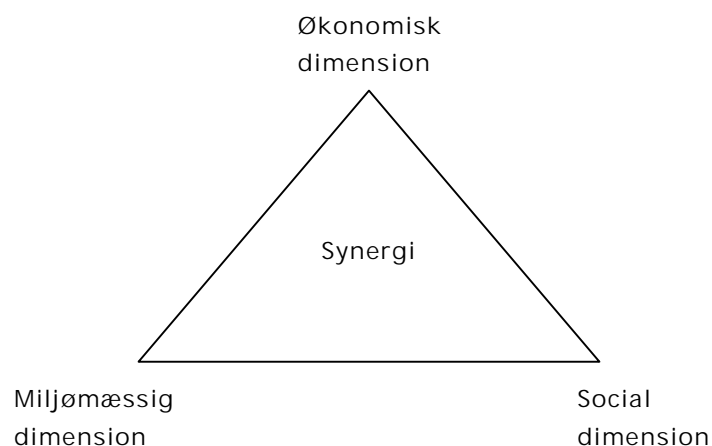
Begrebet bæredygtighed og forestillingen om en bæredygtig udvikling opnår international udbredelse og opmærksomhed med Brundtland Rapporten i 1987. I Brundtland Rapporten defineres bæredygtig udvikling som "en udvikling der tilfredsstiller de nuværende behov uden at bringe fremtidige generationers muligheder for at opfylde deres behov i fare" (Verdenskommissionen, 1987 i Christensen & Gudmundsson, 2002). Denne definition af bæredygtighed henviser til en bestræbelse på, at økonomiske og miljømæssige men også andre samfundsmæssige konsekvenser så vidt muligt skal tilgodeses i den samlede udvikling. Samtidig markeres det, at økonomisk udvikling og sikring af miljøkvalitet ikke nødvendigvis står i modsætning til hinanden. Begge aspekter kan og bør så vidt muligt tilgodeses via politiske strategier. Med FN's Rio Konference i 1992 bliver bæredygtig udvikling gjort til en målsætning globalt såvel som nationalt på regeringsplan i Danmark og en række andre lande (ibid.).

Begrebet bæredygtig udvikling har siden Brundtland Rapporten opnået omfattende udbredelse og anvendelse, i befolkningen, blandt politikere, inden for miljøorganisationer etc. Tanken om bæredygtig udvikling er i dag almindelig udbredt og anerkendt, hvilket blandt andet afspejler, at bæredygtighedsbegrebet er smidigt og kan tilpasses selv meget forskellige politiske udgangspunkter (Giddens, 1998).

Brundtland Rapportens definition af bæredygtig udvikling er enkel men ikke så præcis, hvilket bl.a. er en konsekvens af, at det er vanskeligt at se ind i fremtiden. Samtidens befolkning kan ikke med sikkerhed kende fremtidige generationers behov, herunder hvorledes den aktuelle ressourceudnyttelse influeres af f.eks. teknologisk udvikling. Begrebet bæredygtig ud-

vikling er således først og fremmest et princip, mere end en specifikt defineret term (ibid.).

Baseret på Gudmundsson (2000) skitseres i figur 1 nedenfor tre generelle dimensioner som tilrettelæggelse af en bæredygtig udvikling, f.eks. inden for persontransport, må relatere sig til.



Figur 1 *Tre dimensioner af samfundsudviklingen der skal inddrages og optimeres i en bæredygtig udvikling. Modellen er forenklet efter Gudmundsson (2000).*

Som det fremgår af figur 1, relaterer bæredygtig udvikling sig til tre dimensioner af den samfundsmæssige udvikling hhv. en økonomisk-, en miljømæssig-, og en social dimension. Ifølge Gudmundsson (2000) repræsenterer hver af de tre dimensioner et sæt kriterier til vurdering og fastsættelse af en strategi til sikring af en bæredygtig udvikling. Der kan være modsætninger mellem strategier baseret på en enkelt dimension alene. Målet er derfor at udvikle strategier, der sikrer synergi via optimering af alle tre dimensioner parallelt, fremfor at favorisere strategier der alene tilgodeser en enkelt dimension. Ovenstående dimensionsmodel er en bearbejdet gengivelse af Verdensbankens bæredygtighedskoncept. Dette koncept er baseret på den opfattelse, at etablering og opretholdelse af en bæredygtig samfundsmæssig udvikling forudsætter, at alle tre dimensioner inddrages i de politiske strategier.

Bæredygtig persontransport

Fokus i dette notat er persontransport med fokus på bilkørsel. Persontransport er et centralt element i såvel den økonomiske udvikling som i det enkelte menneskes daglige tilværelse, og er på mange måder central i for-

bindelse med forståelsen af, hvad der er kendetegnende for det moderne samfund. Samtidig bidrager den stigende transportaktivitet til et øget pres på miljøets ressourcer. Whitelegg (1993) skitserer nogle af de afledte effekter som en øget persontransport har på miljøet. Disse effekter vedrører blandt andet global opvarmning, luftforurening, støj, befolkningssundhed og omkostninger relateret til infrastruktur. Hertil kommer miljøpåvirkning samt færdselsuheld.

Persontransport bidrager fortsat til et pres på miljøet til trods for, at det i en række sammenhænge er lykkedes at nedbringe negative miljøkonsekvenser af en stigende transportaktivitet. Transportaktiviteten, såvel nationalt som globalt, er derfor et centralt element i forsøget på at realisere en bæredygtig udvikling (Gudmundsson, 2000).

Siden Brundtlandrapporten fra 1987 er der lavet mange forsøg på at definere bæredygtighed. Som det fremgik ovenfor, er bæredygtighed imidlertid et begreb der knytter sig til flere aspekter af den samfundsmæssige udvikling. I ethvert forsøg på at definere bæredygtig persontransport er det derfor vigtigt at præcisere, hvad det er, der skal være bæredygtigt. Hvor længe, hvem det skal gavne, og hvad det skal koste, hvilket område det skal dække etc. Det er med andre ord nødvendigt at tydeliggøre hvilke operationelle aspekter der aktuelt er i fokus. I forbindelse med bæredygtig persontransport har et centralt emne været at undersøge hvorfor mennesker vælger bestemte former for transport¹. Et andet centralt emne har været, hvordan man kan få mennesker til at ændre transportadfærd.

Bæredygtig persontransport handler ikke kun om strategier til begrænsning af den miljømæssige belastning, f.eks. via en reduktion af biltrafikken. Bæredygtig persontransport handler også om "det gode liv", om social udvikling, om folkesundhed, adgang til mobilitet, byplanlægning, teknologisk udvikling, alternative scenarier for fremtidens samfund etc. (Hawkens, 2001). For nogle drejer bæredygtighed sig om at inddrage miljø i beslutningsprocesserne, mens det for andre handler om ikke at skade miljøet. For nogle drejer det sig om at sikre miljø, men også den sociale udvikling og livskvaliteten. Endelig drejer det sig for atter andre om at kunne bevare fortsat økonomisk vækst uden reduktion af ressourcebasen. Disse forskelle afspejler bl.a. bæredygtighedsbegrebets smidighed og de afledte forskelle med hensyn til, hvilke aspekter af en bæredygtig udvikling der prioriteres i det enkelte tilfælde.

Der findes ingen enkle svar på hvordan en bæredygtig persontransport skal defineres, eller hvordan afledte effekter af transportsystemet bør håndteres. Ej heller findes der enkle svar på hvordan et system for bæredygtig

¹ Se f.eks. Norres, 1996; Vugt, 1996; Magelund, 1997; Nilsson, 1998.

transport skal se ud. Resultaterne er altid åbne for fortolkning. Alle aktører og især dem med direkte social eller økonomisk involvering, har et særligt perspektiv på, hvad der er problem og hvad der er forbedring i transport-systemet. Som Brian Wynne har udtrykt det: "The conventional view is that scientific knowledge and method enthusiastically embrace uncertainties and exhaustively pursue them. This is seriously misleading" (Wynne, 1992). Problemet kan være, at der kun gives kredibilitet til udsagn defineret i videnskabelige termer, og at disse ikke altid er i stand til at beskrive de komplekse og mere praktiske erfaringer som samfundets borgere har i forbindelse med persontransport.

Formålet i denne sammenhæng er ikke at definere bæredygtig persontransport eller udviklingsmål for den danske persontransport. Formålet er at tydeliggøre, at bæredygtighed i relation til persontransport ikke kan begrænses til en diskussion for eller imod bilkørsel. Dertil er problemstillingen for kompleks. Færre biler vil muligvis have en positiv virkning på luftkvaliteten i f.eks. København, men vil måske samtidig gribe ind i mange menneskers daglige tilværelse på en række forskellige måder, og således afføde en række andre utilsigtede konsekvenser. Ikke alle utilsigtede konsekvenser vil være lige gavnlige, hverken for den enkelte borger eller for samfundets udvikling som helhed. Det er håbet, at dette notat vil bidrage til en udfoldelse af begrebet bæredygtighed, der kan inspirere til nye måder at forstå transportadfærd på, og dermed åbne op for andre diskussioner af bæredygtig persontransport end diskussionen for og imod bilkørsel.

Videnskabsteoretisk tilgang

Tidligere undersøgelser af transportmiddelvalg samt muligheder for ændring af transportvaner har overvejende taget udgangspunkt i teorier om mennesket som rationelt, hvor individet eksempelvis vælger transportmiddel ud fra dimensionerne tid, komfort og økonomi. På den baggrund afdækkes det hvilke faktorer der spiller ind i individers transportmiddelvalg. Denne tilgang til forståelse af transportadfærd er blevet videreført i forhold til miljøproblematikken. Et eksempel er at kombinere "rational choice teorier" med "social dilemma analyse" for at forstå, hvordan folk vælger transportmiddel når de samtidig skal håndtere overvejelser om miljøkvalitet. I disse og mange andre undersøgelser inden for transportforskningen er positivismen det videnskabsteoretiske udgangspunkt. Denne videnskabsteoretiske tradition arbejder ud fra den antagelse, at virkeligheden reguleres af bestemte lovmæssigheder. Videnskabens ærinde er, at afdække disse lovmæssigheder. Der arbejdes reduktivt, hvor en kompleks verden deles op i enkeltkomponenter, der kan analyseres. Udsagn om verden formuleres ud fra en fortolkning af disse komponenter. Viden om verden kan herefter opsummeres i form af universelle, tids- og kontekstfri generalise-

ringer eller lovmæssigheder. Positivismen er dog blot er en af mange mulige måder at beskrive virkeligheden på (Kuhn, 1962).

Postpositivismen er en modificeret udgave af positivismen (Guba & Lincoln, 1994). Det antages, at der eksisterer en virkelighed, men at det er umuligt at opfatte den fuldt og helt. Objektivitet er et ideal, og triangulering af data, teorier og metoder er en måde at sikre, at fortolkning af virkeligheden ikke har bias. I kontrast hertil fremfører kritisk teori, at verden kun ses ud fra en position. Valg af position giver nogle mennesker magt, samtidigt med at andre fratages magt. Målet for forskning er, at give dem 'sand' viden, så de kan handle. Som positivismen og postpositivismen antager kritisk teori, at der eksisterer en objektiv virkelighed, men at forholdet mellem forsker og objekt er subjektivt. Endelig er der konstruktivismen, hvor virkeligheden antages at eksistere som en social konstruktion. Viden ses som en menneskelig konstruktion og endelige fortolkninger er derfor ikke mulige. Der vil altid være mange teorier som kan forklare et datasæt, og valg af teori kan aldrig være værdifri. Undersøgelser er derfor i sig selv sociale konstruktioner, og interaktionen mellem undersøger og undersøgt giver form til undersøgelsens indhold og konklusion.

De alternative videnskabsteoretiske paradigmer åbner op for andre måder at beskrive, forklare og forstå verden på, der igen åbner op for en bredere diskussion af hvad bæredygtig persontransport er. I de senere år er andre paradigmer end det positivistiske blevet synligt indenfor transportforskningen². Der er sket en teoretisk og begrebsmæssig udvikling, ikke mindst i forhold til genstandsfeltet persontransport, der har gjort det muligt at få øje på andre dynamikker vedrørende persontransport ved at komme tættere på hverdagslivet og brugernes selvforståelse. Der er kommet en række studier, undersøgelser og afhandlinger, der trækker på andre paradigmer end det positivistiske, og det er sådanne studier der er indeholdt i indeværende notat.

Forskere og praktikere giver deres bud

Dette notat omfatter bidrag fra både forskere og praktikere der på forskellig vis bidrager til forståelse af temaet bæredygtighed, persontransport samt muligheder for forandring. Baseret på andre videnskabelige paradigmer end det positivistiske bidrages med forskningsresultater af relevans for forståelsen af valg af transportmiddel. Parallelt hermed videregives erfaringer fra forsøg på at ændre befolkningens transportadfærd fra praktikere.

²se f.eks. Oldrup, 2000; Thomsen, 2001; Godskesen, 2002; Møller, 2002.

Notatet er opdelt i tre dele. Første del omhandler samfundsmæssige målsætninger, anden del drejer sig om forandringsprocesser og tredje del beskæftiger sig med at forstå persontransportens kompleksitet ud fra forskellige teoretiske og metodiske indfaldsvinkler.

Første del omfatter Karoline Lolks bidrag, *"Trafikministeriets målsætninger og initiativer"*. Her gennemgås de målsætninger, der har ligget til grund for den danske regerings arbejde for en bæredygtig trafik inden for de seneste 10 år. Afslutningsvis diskuteres hvilke initiativer der kan fremme en mere bæredygtig trafik.

Anden del består af bidrag, der omhandler forandringsprocesser i forhold til persontransport. Det har vist sig særdeles vanskeligt at opnå målene for begrænsning af udledning af CO₂ fra transportsektoren (Gudmundsson, 2000). Et af spørgsmålene er blandt andet hvordan transportadfærden ændres, og det er dette tema som bidragene sætter fokus på.

Miljøtrafikugen, som afholdes i København, er et offentligt initiativ igangsat i et forsøg på at få folk til at ændre transportadfærd i form af mindre bilkørsel. Brian Kristensen diskuterer i *"Miljøtrafikugen – hvad kan vi lære af den?"*, strategier og erfaringer i forbindelse med afholdelse af miljøtrafikugen i København 2001. Annette Egetoft, Helmuth Christian Stuvén og Thomas Kragh præsenterer i deres bidrag, *Familiens Transportvaner – kan vi lade bilen stå?*, et projekt, der blev gennemført som del af Miljøtrafikugen, hvor 10 familier i en uge forsøgte at leve uden bil. Bidraget indeholder praktiske erfaringer m.h.t. hvorledes et sådant projekt kan tilrettelægges. Endvidere videregives erfaringer vedr. aspekter af de konkrete og praktiske vanskeligheder, som de deltagende familier oplevede. Endelig indeholder Mette Lolks bidrag, *Kan kampagner ændre unges transportadfærd*, en forskningsbaseret diskussion af mulighederne for at få de unge bilister til at ændre adfærd via informationskampagner. Bidraget sætter fokus på sammenhænge mellem viden og handling, og dermed hvilke strategier, der er relevante i relation til forsøg på at få befolkningen til at ændre deres transportadfærd i en bæredygtig retning.

Tredje del af notatet indeholder bidrag, der ud fra forskellige teorier og metoder søger at forstå de komplekse dynamikker bag persontransporten. Bidragene er inspireret af kritisk teori og social konstruktivistiske vidensparadigmer. Et fælles udgangspunkt er at se transporten som del af hverdagslivets praksiser, og i disse bidrag er tværgående samfundsmæssige dynamikker som tid, hverdagsliv, ungdomsliv og mobilitet i fokus. Disse bidrag synliggør herved, at en diskussion om bæredygtig persontransport må forholde sig til og inddrage disse dynamikker.

I bidraget "*Bilens rolle i ungdomslivet*", sætter Mette Møller fokus på den rolle som bilkørsel har i unge bilisters tilværelse. Med udgangspunkt i en kvalitativ interviewundersøgelse argumenteres for, at bilen har en psykologisk betydning, der har indflydelse på såvel kørestil som omfang af bilkørsel. Bidraget viser dermed, at bilen ikke blot er et transportmiddel, men at bilkørsel har en psyko-social indlejring i ungdomslivet. Mirjam Godskesens bidrag "*De bilfrie og de billøse*", omhandler forskelle mellem familier der lever med og familier der lever uden bil. Bidraget indgår ikke i diskussionen for eller imod bil, men leverer et nuanceret billede af nogle af de overvejelser og dynamiske processer der fører til, at familier lever uden bil på forskellig måde, og oplever en større eller mindre tilfredshed med deres transportsituation. I *Transformation i hverdagens mobilitet* ser Helene Hjorth Oldrup mobilitet med bil som del af bredere socio-kulturelle mobilitetsprocesser. På baggrund af en pilotanalyse af kvalitative interviewdata blandt københavnske bilister, fremføres den hypotese, at bilismens mobilitet er karakteriseret ved at være 'fragmenteret' fremfor 'traditionel'. Endelig undersøger Mette Jensen i bidraget "*Forestillinger om noget andet – en betingelse for forandring*" hvilken betydning mobiliteten, og specielt bilismen, har for tilværelsen i det moderne samfund. Dette gøres dels gennem kvalitative interviews dels gennem en spørgeskemaundersøgelse. Denne undersøgelse viser bl.a. at der er en fortsat kamp mellem på den ene side ønsket om og behovet for arbejde og på den anden side langsomheden og dermed om andre dele af tilværelsen end arbejdet. Undersøgelsen viser, at unges skepsis overfor bilismen, og voksnes forestillinger om et enklere liv udgør et forandringspotentiale.

Litteratur

- Beckmann, J. (2001). *Risky mobility*. Ph.D. dissertation, 20, Department of Sociology. University of Copenhagen.
- Christensen, L. & Gudmundsson, H. (2002). En prognosemodel for persontrafik og dens anvendelse. *DMU rapport, in press*.
- Giddens, A. (1998). *Den tredje vej. Socialdemokratismens fornyelse*. Dansk udgave 1999, København, Hans Reitzels Forlag.
- Godskesen, M. (2002). *Rutiner og brud i hverdagens transport. Et teknologisociologisk studie af børnefamiliers transport*. Ph.D. afhandling, Institut for Produktion og Ledelse, Danmarks Tekniske Universitet.
- Guba, E. G. & Lincoln, Y. S. (1994). Competing Paradigms in Qualitative Research. I: Denzin, N. og Lincoln, Y. (1994) (ed.). *Handbook of Qualitative Research*. London, Sage.

- Gudmundsson, H. (2000). *Mobilitet og bæredygtighed – strategier, mål og institutioner i regulering af persontransport*. Handelshøjskolen i København, det økonomiske fakultet, Ph.D. serie 8. 2000.
- Hawken, P., Lovins, A. B., Lovins, L. H. (1999). *Naturlig kapitalisme. Den Næste Industrielle Revolution*. Dansk udgave, 2001. Forlaget Hovedland.
- Jensen, M. (2001). *Tendenser i tiden. En sociologiske analyse af mobilitet, miljø og moderne mennesker*. Forlaget samfundslitteratur.
- Kuhn, T. S. (1962). *The Structure of Scientific Revolutions*. University of Chicago Press.
- Magelund, L. (1997). *Valg af transportmiddel i storbyen - bil og kollektiv transport i bolig-arbejdsrejsen*. Notat nr. 97-03, Transportrådet.
- Møller, M. (2002). Livsstil og trafikale handlinger hos unge bilister. *Danmarks TransportForskning, rapport 2, 2002*.
- Nilsson, P. K. (1998). *Faktorer af betydning for valg af transportmiddel*. Vejdirektoratet, Trafiksikkerhed og Miljø.
- Norre, L. (1996). *Sociale dilemmaer på persontransportområdet*. Aalborg trafikdage 1996.
- Oldrup, H. H. (2000). Mod en sociologisk forskning i transportadfærd. I: *Dansk Sociologi vol. 1, nr. 11*.
- Thomsen, T. U. (2001). *Persontransportens betydning for individet i et identitetsperspektiv - med fokus på transportmiddelvalg*. Ph.d. afhandling, Institut for Markedsøkonomi/Center for Samfundsvidenskabelig Miljøforskning. Handelshøjskolen i Århus.
- Vugt, M. m.fl. (1996). Commuting by car or public Transportation? A social dilemma Analysis of travel mode judgement. I: *European Journal of Social Psychology, vol. 26, pp. 373-395*.
- Whitelegg, J. (1993). *Transport for a sustainable society*. Chicester. JohnWiley & Sons.

2 Trafikministeriets målsætninger og initiativer til ændring af transportadfærd i en bæredygtig retning

Af Karoline Lolk, Planlægningskontoret, Trafikministeriet

I det følgende redegøres først for de målsætninger, der har ligget til grund for Trafikministeriets arbejde for en bæredygtig trafik i de seneste ca. 10 år. Som det vil fremgå, har disse været forholdsvis uforandrede gennem årene. Det skal bemærkes, at der ikke redegøres for, hvad det nylige (på konferencetidspunktet) regeringsskift vil få af konsekvenser for den førte trafikpolitik. Afsnittet om målsætninger følges op af en kort beskrivelse af nogle vigtige udviklingstræk i trafikken i relation til bæredygtighed. Herefter følger en redegørelse for nogle af de primære typer af initiativer, som det - set fra Trafikministeriet - er vigtigt at gøre brug af for at fremme en bæredygtig trafik. Afslutningsvis skitseres aspekter af hvilken viden Trafikministeriet efterspørger på området.

Målsætninger på miljø- og trafikikkerhedsområdet

Det er en central opgave indenfor trafikpolitik at minimere de negative virkninger, som trafikken har – det gælder bl.a. i forhold til trængsel, miljø og trafikikkerhed. Der fokuseres i det følgende på trafikens miljøpåvirkning.

Trafikministeriet har på regeringens vegne udgivet en række rapporter gennem de senere år, der opstiller målsætninger og strategier indenfor transportsektorens områder, herunder for miljøområdet. På miljøområdet drejer det sig om målsætninger for reduktion af: CO₂-udledningen, luftforureningen (de sundhedsfarlige kvælstofoxider (Nox) og flygtige kulbrinter (HC)), partikler og støj.

I relation til en målsætningsdebat skal følgende rapporter omtales:

1. Regeringens transporthandlingsplan for miljø og udvikling – Vor fælles fremtid (1990).
2. Trafik 2005 (1993).
3. Begrænsning af transportsektorens CO₂-udslip (2001).

4. Danmarks nationale strategi for bæredygtig udvikling: Udvikling med omtanke – fælles ansvar (2001).

Rapporten "Regeringens transporthandlingsplan for miljø og udvikling – Vor fælles fremtid" fra 1990, var et led i opfølgningen på rapporten "Vor fælles fremtid" fra Verdenskommissionen for Miljø og Udvikling. De relative mål der opstilles i "Regeringens transporthandlingsplan for miljø og udvikling – Vor fælles fremtid" er i forhold til 1988-niveauet. I rapporten siges det:

- At der skal ske en stabilisering i CO₂-udledningen inden 2005, og en reduktion på 25 % frem til år 2030.
- At de sundhedsskadelige kvælstofoxider og kulbrinter (Nox og HC) skal reduceres med 40 % inden 2000 og 60 % inden 2010 samt reduceres yderligere frem til 2030.
- At der skal ske en halvering af partikler i byerne frem til 2010 og en yderligere reduktion frem til år 2030.
- At højst 100.000 boliger må være belastet med et støjniveau på over 65 dB i 2010.

I rapporten "Trafik 2005" fra 1993 er målsætningerne:

- Uforandret på CO₂-området og hvad angår den øvrige luftforurening.
- På støjområdet bliver målsætningen skærpet til, at højst 50.000 boliger må være belastet med 65 dB i 2010.

Regeringens handlingsplan om "Begrænsning af transportsektorens CO₂-udslip" fra april 2001 vedrører alene CO₂. I handlingsplanen fastslås følgende:

- At kurven for CO₂-udslippet fra transportsektoren i 2005 skal stabiliseres på 2003-niveau.
- At CO₂-udslippet skal reduceres med 7 % i 2010 forhold til basisfremskrivningen, og med 25 % i 2030 i forhold til 1988-niveau. Målsætningen er således nu blevet nedjusteret.

I rapporten "Danmarks nationale strategi for bæredygtig udvikling: Udvikling med omtanke – fælles ansvar" fra juni 2001 fastholdes de nye mål fra CO₂-handlingsplanen. Med hensyn til de øvrige områder fastholdes målene fra "Trafik 2005". Det skal bemærkes, at bæredygtighedsstrategien i skrivende stund er ved at blive revideret.

Udviklingstræk i trafikken

Det er en grundlæggende problematik, at der er en tæt sammenhæng mellem stigningen i trafikken og økonomisk udvikling. Det er et nedfældet mål herhjemme at afkoble udviklingen i den økonomiske vækst fra udviklingen i transportens miljøbelastning. En tendens i forhold til den stigende trafik er, at fritidstrafikken udgør en stadig stigende andel af trafikarbejdet.

Det er ikke kun trafikken omfang, der er af betydning i forhold til bæredygtighedsaspektet. Også trafikken fordeling på transportmidler og udviklingen heri er af stor betydning i forhold til en bæredygtig udvikling i transportsektoren. Det er endnu ikke lykkedes at ændre afgørende på fordelingen mellem transportmidlerne i en mere bæredygtig retning.

Strategier og virkemidler

I det følgende omtales handlingsplanen for begrænsning af transportsektorens CO₂-udslip fra 2001, der forholdsvis detaljeret anviser nogle strategier og virkemidler til at fremme en bæredygtig udvikling – i dette tilfælde på CO₂-området. Det skal i den forbindelse nævnes, at der er virkemidler, der kan afhjælpe nogle af trafikken miljøproblemer, men indvirke negativt på andre af trafikken miljøproblemer. F.eks. vil en øget brug af dieselmotorer kunne mindske CO₂-udledningen men øge udledningen af partikler.

CO₂-handlingsplanen peger på følgende fire strategier, hvoraf de to første er de væsentligste:

1. Reducere energiforbruget pr. kørt km. Dette kan bl.a. ske gennem teknologiske forbedringer, ændret kørselsmønster mm.
2. Effektivisere transporten, så der udføres mere transport pr. kørt km. Kapacitetsudnyttelse og valg af transportmiddel er her det centrale.
3. Effektivisere energiforbrugets CO₂-udslip ved at anvende energikilder med lavere kulstofindhold.
4. Begrænse væksten i transportefterspørgslen og afkoble udviklingen i den økonomiske vækst fra udviklingen i transportens miljøbelastning.

Arbejdet med at gennemføre strategierne skal ske med udgangspunkt i princippet om godt købmandskab, dvs. at initiativernes samfundsmæssige omkostninger og fordele skal opgøres med henblik på at tage de mest effektive initiativer i brug.

Følgende indsatsområder kan fremhæves som væsentlige med henblik på at gennemføre ovennævnte strategier:

- En afgiftsstruktur, der fremmer en mere energieffektiv bilpark.
- Fremme af et mere energirigtigt kørselsmønster hos bilister.
- Forbedre sammenhængen mellem transportformerne ved hjælp af bl.a. terminalforbedringer og parkér og rejs anlæg.
- Forbedringer af den kollektive trafik, herunder af komforten, regulariteten og hyppigheden.
- Udbrede brugen af samkørsel og delebiler.
- Gennemføre oplysningskampagner om miljørigtig adfærd i trafikken, herunder ved valget af transportmiddel.

Som et eksempel på sidstnævnte kan nævnes Miljøtrafikuge 2001, som Trafikministeriet gennemførte i uge 38 i samarbejde med Miljøstyrelsen og de i alt godt 60 kommuner, som deltog. Miljøtrafikugen handler om at få folk til at tænke og handle i miljørigtige baner i trafikken. Budskabet i Miljøtrafikuge 2001 var: "Spring en køretur over – det aflaster". Kampagnen rettede sig i høj grad til bilister, og der var lagt vægt på ikke at gøre kampagnen til et spørgsmål om bil eller ikke bil. Derimod skulle kampagnen gøre opmærksom på en række fordele, som man kan opnå ved at vælge bilen fra en gang imellem – ikke mindst på de korte ture. Der er gennemført en ekstern evaluering af Miljøtrafikuge 2001, der snart forventes offentliggjort.

Vidensbehovet

Der er vigtigt, at vi råder over rimelig præcis og opdateret viden om centrale udviklingstræk i trafikken, så vi har en solid viden om hvilken vej udviklingen går. Endvidere er det vigtigt, at vi har en god, (dvs. så sikker som mulig) viden om, hvilke effekter man kan forvente sig af konkrete initiativer. Efterfølgende - når et projekt er gennemført – er det vigtigt med en detaljeret viden om resultaterne af det pågældende projekt. Tilsammen kan en sådan viden bruges aktivt i en prioriteringsproces og arbejdet for at skaffe midler til et givet område.

Afslutningsvis i skitseringen af problematikken omkring vigtige data og viden i øvrigt skal rapporten "TERM 2001 – Indicators tracking transport and environment integration in the European Union" nævnes. Det er andet år i træk, der udkommer en sådan rapport, og den er interessant netop i relation til diskussionen om bæredygtig transport. Rapporten viser ved hjælp af nogle centrale indikatorer "om transportsektoren i EU bevæger sig i en bæredygtig retning" (henvisning rapport samt evt. sidetal). Den viser udviklingen for landene samlet samt hvordan udviklingen går i de enkelte lande i forhold til en række parametre. Rapporten belyser bl.a. transportsektorens udledning af CO₂, transportarbejdets fordeling på transportmidler, udviklingen i den gennemsnitlige rejselængde fordelt på turformål, transportin-

vesteringernes fordeling på vej, bane, lufthavne etc., og hvor gode henholdsvis ikke-gode vi er til at løse nogle af transportproblemerne ved hjælp af planlægningsinstrumentet. Der arbejdes løbende med at udvide og metodeforbedre datagrundlaget i TERM.

3 Miljøtrafikugen - hvad kan vi lære af den?

Af Brian Kristensen – Miljøstyrelsens Transport og Luftkvalitetskontor

Hvad er Miljøtrafikugen?

Miljøtrafikugen er det danske bidrag til den fælles europæiske miljøtrafikdag ('bilfri dag') den 22. september, der gennemføres under overskriften *In town without my car*. I 2000 deltog ca. 700 byer fra hele Europa i arrangementet, mens der i 2001 deltog over 1000 byer. I Danmark deltog 44 kommuner (heraf 18 ud af de 20 største) det første år, mens antallet i 2001 steg til 65 kommuner.

I Danmark besluttede Trafikministeriet og Miljøstyrelsen, at Danmark skulle udvide kampagnen til en hel uge med et bredere fokus end bilfri områder. Hensigten hermed var at give bedre mulighed for reelt at afprøve alternative trafikale løsninger, og for at flere mennesker kunne gøre sig positive erfaringer med andre transportvaner. I en uge i slutningen af september i 2000 og 2001 var der derfor over hele landet aktiviteter, som satte fokus på trafik og miljø. Formålet var at demonstrere og debattere, hvordan danskerne kan få opfyldt deres transportbehov under større hensyntagen til miljø og sundheden i byerne.

Fra 2002 har de deltagende europæiske lande besluttet at udvide det europæiske projekt til en hel uge, *European Mobility Week*, som vil blive gentaget hvert år omkring den bilfri dag den 22. september. Flere informationer om *Mobility Week* findes på adressen: www.mobilityweek-europe.org.

Organisatorisk har Miljøtrafikugen en stærk lokal forankring, idet det er kommuner, amter trafikselskaber, virksomheder, interesseorganisationer m.m. der gennemfører de konkrete aktiviteter, som en del af en samlet national indsats under paraplyen Miljøtrafikugen. Den nationale planlægning og koordinering foregår i et tæt samarbejde mellem Trafikministeriet og Miljøstyrelsen. I 2000 kampagnen havde Miljøstyrelsen hovedansvaret for den nationale koordinering, mens kampagnen i 2001, og i eventuelle fremtidige kampagner, vil være forankret i Trafikministeriet.

Det overordnede formål med Miljøtrafikugen er:

- At fremme miljøvenlig trafikadfærd og synliggøre miljøvenlige transportløsninger.
- Synliggøre og sikre kendskab til handlemuligheder for 'miljøtrafikanter'.
- Inspirere til lokalt forankrede indsatser for bæredygtig trafikultur – både i Miljøtrafikugen og i tiden derefter.

At være miljøtrafikanter kan dække over at vælge de mest enkle transportformer (cykel og gang) til de korte ture, købe en miljø- og energirigtig bil, køre sammen i bil, udnytte den kollektive trafik hvor det er muligt, sænke hastigheden, reducere bilkørsel i tætbefolkede byområder osv. Det overordnede budskab er således, at *der er mange grønne trafikvalg*. At være miljøtrafikanter handler om meget mere end blot at bruge cyklen og den kollektive trafik.

Der er således i Miljøtrafikugen indeholdt mange overlappende delkampagner, hvor det er hensigten, at de tilsammen skaber stor bevågenhed. På samme tid er der kampagner for 'spring en køretur over' (halvdelen af alle bilture i byen er på under 3 km), børns transport til skole, 'vi cykler til arbejde', kollektiv trafik, databaser for samkørsel på Internettet, sundhed og børns selvhjulpenhed, køb miljø- og energibiler, bilfri områder m.m.

Tanken har været, at de enkelte beslægtede budskaber har kunnet drage gensidig nytte af at blive lanceret i samme tidsrum (i Miljøtrafikugen), og netop på denne måde opnå tilstrækkelig gennemslagskraft i medierne og befolkningen.

Seks udvalgte resultater fra Miljøtrafikugen

I det følgende skitseres seks udvalgte resultater fra Miljøtrafikugen, som Miljøstyrelsen ser det. De nævnte konklusioner er inspireret af de to evalueringer, der er foretaget af de to afholdte Miljøtrafikuger i 2000 og 2001¹.

1. Netværkskommunikation er oplagt på transportområdet

Miljøtrafikugen har vist, at det er muligt at opnå bred eksponering og højt kendskabsniveau uden en dyr massemedieindsats, f.eks. via annoncering. Over halvdelen af befolkningen har både i 2000 og 2001 haft kendskab til Miljøtrafikugen alene på grund af pressedækning som følge af miljøtrafikaktiviteter. Det har været en succes med en *netværksstrategi*, hvor bud-

¹ Evaluering af Miljøtrafikugen 2000, Miljønyt nr.57, Miljøstyrelsen, 2001.
Evaluering af Miljøtrafikugen 2001, Alsted Research A/S for Trafikministeriet, december 2001.

skaberne især er blevet spredt gennem lokale kommunikationskanaler og via lokalt gennemførte projekter.

2. Der er megen potentiel energi at hente i kommuner, skoler, institutioner og virksomheder

De mange deltagende kommuner og det varierede og kreative aktivitetsniveau viser, at der er et stort kommunalt engagement på trafikområdet. Den lokale opbakning til Miljøtrafikugen kan efter Miljøstyrelsens opfattelse forklares med, at staten sendte et klart signal om, at der var tale om et samarbejdsprojekt, og at staten også investerede penge og arbejdskraft i projektet, og ikke blot overlod det til kommunerne alene at bære kampagnen igennem.

Desuden gav kampagnen mange kommuner lejlighed til at præsentere og synliggøre deres initiativer på trafik- og miljøområdet, som er planlagt og realiseret de seneste år.

3. Tæppebombning med beslægtede budskaber er et interessant koncept

De mange beslægtede budskaber om grønne transportmuligheder har givet Miljøtrafikugen stor vægt og god plads i medierne. Den brede overskrift (Miljøtrafikugen) har desuden gjort det muligt at vægte de vinkler, der lokalt har været størst interesse for som f.eks. børns transport til skole eller cykeltrafik. Det valgte koncept med de mange samtidige og beslægtede budskaber, gør det naturligvis vanskeligt at trænge særligt igennem med et enkelt af delbudskaberne – som f.eks. 'tag cyklen' eller 'køb en energivenlig bil' - men på den anden side giver Miljøtrafikugen mulighed for at aktivere et langt større antal borgere, end dem der aktiveres i kølvandet på en enlig delkampagne.

Endelig har de enkelte initiativer mulighed for at spille sammen – f.eks. kan de bilfrie områder i byerne give mulighed for at synliggøre og afprøve miljøvenlige transportformer. Særligt udstilling af moderne elbiler, som havde adgang til det bilfrie område i København, havde udbytte af denne mulighed, ligesom udstillinger af energimærkede biler på torve i de deltagende byer har været en succes.

4. Debatten for eller imod biler skal nedtones

Et centralt element i den europæiske bilfri dag er, at der på denne dag frigives flere områder i byen til andre formål end bilkørsel. Men der er netop tale om flere bilfrie øer i byerne, og ikke tale om et forsøg på et korstog mod bilerne. Dette budskab er trængt igennem, da kun 4% af befolkningen i 2000-kampagnen opfattede Miljøtrafikugen som en "hetz mod biler".

Miljøtrafikugen kan være med til at rejse spørgsmålet om hvordan det hænger sammen, at vi både ønsker frihed til at bruge biler som vi vil uden begrænsninger, samtidig med at vi ønsker at organisere os i byer med attraktive bolig-, erhvervs-, og opholdsarealer.

Der er således i kampagnen en accept af, at bilen er kommet for at blive, men det betyder ikke, at bilkørsel til enhver tid skal prioriteres over andre samfundshensyn som sundhed og miljø. Det har derfor været vigtigt at Miljøtrafikugen har haft bred politisk opbakning, og at virksomheder og organisationer som Ford, Shell og FDM har bakket op om initiativet og deltaget aktivt.

En vigtig konklusion på de indhøstede erfaringer med de bilfri områder er, at det er vigtigt, at det bilfri rum fyldes ud med aktiviteter. Der skal ske noget som trækker folk til. Demonstrationer af forskellige former for mere miljø- og energivenlige biler har haft en fremtrædende plads som trækplaster.

Et underliggende formål med Miljøtrafikugen er at være med til at vise, at et første skridt mod mere bæredygtige løsninger er, at vi ikke graver skyttegrave for og imod biler, og i stedet erkender, at vi står over for store problemer med trafikken, som alle har en interesse i at finde fornuftige og miljøvenlige løsninger på.

5. Det er nødvendigt med kreative historier og budskaber

For at trænge gennem muren af konkurrerende budskaber i medierne, er det nødvendigt at udvikle nemt genkendelige og slagkraftige budskaber, der kan skabe "billeder" hos modtageren. En tidligere folketingspolitiker har i mange år brugt det billede, at "*bilen er min udestue*", for at illustrere hvor uundværlig bilen kan være for nogle mennesker. Man kunne måske blive inspireret af dette, og forsøge sig med, "*byen er min udestue*", hvis man ønskede at beskrive et andet behov, eller gøre som en anden folketingspolitiker, der har forsøgt sig med, "*hvem gider dog slæbe rundt på en sofagruppe og et tons jern inde i byen*". Kampen om at komme i medierne og skabe billeder hos modtagerne kan således være en hård og fantasifuld kamp.

Miljøtrafikugen har også bidraget med "billeder" og lanceret udsagn som:

"Vi skal have en levende by i stedet for en trafikmaskine eller"

"Der bliver flere og flere curling børn" – et begreb fra Aalborg Kommune, der dækker over, at mange forældre kører deres børn i børnehave i bil, bærer deres madpakke ind og i det hele taget baner vejen og fjerner alle forhindringer for deres børn.

Brugen af glosen *svage* (eller *bløde*) trafikanter, brugt om cyklister og fodgængere, er også blevet kritisk diskuteret af en tidligere direktør for Dansk Cyklist Forbund. Pointen er, at begrebet *bløde* trafikanter skaber et billede af cyklister og fodgængere som nogle, der skal passes på, og måske kan opfattes som at sende signaler om dem der cykler som nogle, det er synd for, og som skal beskyttes mod farerne fra den "rigtige" trafik.

En anden brug af begrebet *bløde* trafikanter kunne være at målrette det mod bilbrugere, og dermed forsøge at synliggøre, at en vigtig grund til at andelen af overvægtige personer er stigende er, at flere og flere udelukkende lader sig betjene af motoriserede trafikformer. Der er således mange muligheder for at præge debatten om trafik og miljø ved at anvende bestemte billeder og udsagn.

6. Det er muligt at mobilisere et folkeligt engagement på trafikområdet

Danskerne er generelt gode til at vise miljøhensyn og være grønne forbrugere. F.eks. siger et stort flertal, at de i det daglige søger at spare på vandet og energien, og mange køber økologiske varer. Men på transportområdet kniber det med at skabe en begejstring om miljøvenlige trafikvalg, – om end cykeltrafikken har en stor plads i mange danskeres hjerte.

Det er tanken bag Miljøtrafikugen, at hvis miljøvenlige valg på trafikområdet skal blive en folkesag, nytter det ikke, hvis vi kun kommer med negative udsagn om, hvor galt det er med bilerne. I stedet skal vi bruge flere kræfter på at vise, at der reelt er mulighed for at ændre vaner, uden at hverdagen falder fra hinanden. I Miljøtrafikugen er det faktisk lykkedes at skabe sådan en positiv stemning om mange af tiltagene. Cykel- og skoleområdet kan fremhæves som et område, hvor der blev præsenteret mange kreative og effektive løsninger, som der lokalt var stor opbakning til.

Det er afgørende at markedsføre trafiktilbud som f.eks. samkørsel og delbilklubber på en sådan måde, at folk føler, at det både er nemt, sjovt og billigt at være miljøtrafikanter. Det skulle helst også blive til en folkesag at købe energieffektive biler (i takt med at kendskabet til energimærket øges), og på et senere tidspunkt, når elbiler og/eller andre miljøbiler er grydeklare til markedet, må vi også på det område søge at medvirke til at skabe et folkeligt engagement.

4 Familiens transportvaner - Kan vi lade bilen stå?¹

Af Annette Egetoft, Københavns Kommune, Miljø og Forsyningsforvaltningen; Hellmuth, C. Stuken, Stuvendot - ren mobilitet; Thomas Kragh, Rådgiver i cykelplanlægning og Transportadfærd

Formål og opbygning

Det primære formål med projektet *"familiens transportvaner - kan vi lade bilen stå?"* var at sætte fokus på, og skabe debat om, hvordan man i dagligdagen kan reducere bilkørslen, ikke mindst de korte bilture. Subsidiært havde projektet til hensigt at øge opmærksomheden omkring Københavns Kommunes Miljøtrafikuge.

Projektet strakte sig over en måned, fra sidst i august til d. 22. september 2001. Herudover kom evalueringsprocessen. Projektet var bygget op omkring et forsøg, hvor børnefamilier skulle forsøge at køre mindre i bil. I forsøget indgik rådgivning, hjælpemidler til at klare transporten og registrering af familiernes transport.

Indledningsvis skulle de deltagende familier fremskaffes. Familierne skulle derefter deltage i et introduktionsmøde, hvor de fik generelle oplysninger, gratis kort til tog og bus for forsøgsugen, diverse mindre hjælpemidler, og mulighed for at tegne sig for gratis lån af en cykelanhænger. Familierne havde desuden mulighed for at trække på to rådgivere til diverse tekniske og praktiske spørgsmål.

Som led i forsøget skulle de deltagende børnefamilier udfylde to turdagbøger, én for en almindelig uge, hvor de vante transportvaner bibeholdtes og én for forsøgsugen, hvor bilkørslen søgtes minimeret mest muligt, i henhold til mål, som den enkelte familie forinden havde sat sig.

Herudover omfattede projektet mediedækning før, under og efter forsøget, en række indlagte konkurrencer og præmier, samt to afsluttende møder, hvor resultaterne fra analysen af turdagbøgerne præsenteredes for henholdsvis deltagerne og offentligheden.

¹ Kapitlet er i det væsentlige en nedkortet udgave af en rapport udarbejdet over et forsøgsprojekt gennemført i København forud for Miljøtrafikugen 2001.

Afslutningsvis blev forsøget evalueret. Familiernes bevæggrunde, erfaringer og forventede transportvaner fremover blev til støtte herfor registreret gennem et spørgeskema.

Projektets finansielle velgørere var Københavns Kommune og Miljøtrafiksekretariatet. Herudover bidrog DFDS Seaways, Bingo Foto, Vandkulturhuset i DGI-byen, HT og DSB S-tog med præmier og ugekort til bus og tog.

Valg af målgruppe

Projektets primære målgruppe var børnefamilier, men formålet var, at også personer uden børn skulle lade sig inspirere af dem der deltog. Begrundelsen for at vælge netop børnefamilier som målgruppe er, at det kan være særligt svært for udearbejdende forældre at få en hverdag til at hænge sammen uden udstrakt brug af bil.

Målgruppen var udvalgt som en kritisk case, med strategisk betydning i forhold til den overordnede problemstilling; nemlig øget biltrafik, stadig flere korte bilture og for lidt fysisk aktivitet blandt befolkningen med deraf negative følger for miljøet, samfundet og den enkelte.

Rationalet er, at hvis det kan lade sig gøre for denne befolkningsgruppe at reducere bilkørslen, især indenfor de korte afstande, selvom samfundsmæssige drivkræfter peger i modsat retning, er det overvejende sandsynligt, at det samme kan lade sig gøre for andre mindre travle befolkningsgrupper.

Hvervning

Indledningsvis blev børnefamilierne søgt hvervet gennem korte indslag i Københavns Radio, der sendtes flere gange i løbet af radioens morgenudgave - det tidspunkt, hvor lyttere på farten får dagens første trafikale meldinger. Sideløbende med de æterbårne indslag skrev Jyllands Posten København en artikel om den forestående kampagne. Avisens dækning medførte respons fra mindst én familie.

Ugen op til tilmeldingsfristen lå antallet af tilmeldte familier under forventningerne, hvorfor tilmeldingsfristen blev forlænget, og opsøgende metoder taget i anvendelse. På dagen for introduktionsmødet havde 12 familier tilmeldt sig.

Familiernes profil

Projektet omfattede i alt 12 børnefamilier, bestående af 22 voksne og 27 børn. De fleste er kernefamilier. Således er der kun tale om to enlige forældre.

Samtlige forældre er erhvervsaktive, om end en af dem var gået på barsel på det tidspunkt, hvor projektet fandt sted.

Afstanden til forældrenes arbejde svinger mellem 5 og 52 km, dog har hovedparten mindre end 13 km til arbejdspladsen. Hertil skal føjes, at en af forældrene, på trods af en relativ kort afstand til sin arbejdsplads, også kører over hele landet.

Alle familier, på nær én, har 1 bil. Den familie undtagelsen gælder for, råder over 3 biler.

Familiernes geografiske spredning strakte sig fra Svogerslev i vest til Esrum i nord og til Solrød Strand i syd. Dog boede de fleste indenfor Københavns Amt.

Ud af de 22 forældre har 14 fritidssysler udenfor hjemmet, med en afstand svingende mellem 0 og 20 km, og hvor alle på nær én har op til 15 km til fritidsaktiviteten.

Antallet af forældre, der bruger bil mindst 3 gange pr. uge er 16, hvilket dog ikke lader sig forklare med mangel på cykel. Samtlige forældre angiver nemlig at have en køreklar cykel, dog af svingende kvalitet for et fåtals vedkommende.

Alderen på de i alt 27 børn spænder fra 0 til 17 år. For de børn, der går på institution eller skole, overstiger afstanden normalt ikke 3 km. Undtagelsen er et barn med 8 km til skole og en ung pige med 7 km til ungdomsuddannelse.

Med hensyn til fritidsaktiviteter er børnene, af oplagte årsager, langt mere aktive end forældrene. 21 ud af de 27 børn går til noget, eller har fritidsjob, med en afstand svingende fra 1 til 15 km. Det er dog kun 4 børn, der har mere end 5 km til fritidsaktiviteten. 2 af de 4 er søskende, der går til den samme (sports-)aktivitet, og selv klarer transporten.

For så vidt angår transportvaner, bliver 15 af børnene kørt rundt i bil af forældrene mindst 3 gange pr. uge. I betragtning af den korte daglige afstand til skole, er den omfattende brug af bil tankevækkende. En mulig

ændring af denne praksis ligger lige for, idet 23 af børnene angiver at have en køreklar cykel.

Alle, på nær én familie, gennemførte forsøgsugen. Den ene families frafald lader sig forklare med en kombination af dårlige alternativer til at køre børnene rundt, lang afstand til arbejde og til børnenes fritidsaktiviteter samt for lang transporttid med kollektiv trafik. Hertil kommer, at dømme ud fra skema og turdagbog, at der er tale om en person, der er alene med to børn og som har et tidskrævende job og fritidsaktivitet. Det skal tilføjes, at en anden familie ikke synes at have været særlig flittig til at notere sine ture, og ikke i væsentlig grad har reduceret sin brug af bil. Denne families gennemførelse kan derfor diskuteres.

Introduktionsmødet

Indledningsvis blev børnefamilierne indbudt til et introduktionsmøde tirsdag den 4. september i Miljøkontrollens kantine. Her fik de en orientering om projektets planlagte forløb, om den hjælp arrangørerne kunne yde dem, og om den indlagte billedkonkurrence og de mulige præmier.

Til mødet havde projektets konsulenter udarbejdet et papir med information om personlige fordele for såvel forældre som børn ved at bruge bilen mindre, foruden konkrete råd til hvordan man kunne planlægge forsøgsugens transport mest hensigtsmæssigt.

Under mødet opstillede den enkelte familie hver sit mål for hvilke bilture, den mente kunne spares bort.

Familierne fik under mødet stillet følgende hjælpemidler til rådighed til forsøgsugen: hjelme, lygter, kurve, reflekser, tog- og busplaner, ugekort til tog og bus for personer til forsøgsugen, samt cykelanhængere til børn og/eller indkøbsvarer.

Herudover fremviste Dansk Cyklist Forbund eksemplarer af de cykelanhængere familierne efterfølgende kunne låne hos organisationen. De lånte cykelanhængere skulle ved forsøgsugens afslutning afleveres hos Cyklistforbundet.

Alle familier fik udleveret et engangskamera, med det formål at tage billeder, der illustrerede forskellige situationer under forsøgsugen. Ved det afsluttende møde ville et dommerpanel udvælge den bedste billedserie og de billeder, der bedst afspejlede kategorierne "det sjoveste billede", "det mest problematiske øjeblik" og "vores nye transportvaner". Præmierne var hhv. et kamera til værdi af 1.700 kr. og familiebilletter til Vandkulturhuset i DGI-byen. Som hovedpræmie var der udlovet en sejltur fra København til

Oslo for hele familien, til en værdi af 5.000 kr. med DFDS Seaways, der skulle udtrækkes blandt de fremmødte familier ved projektets afsluttende møde.

Det afsluttende møde

Projektets afslutning markeredes med to møder i Nationalmuseet lørdag den 22. september. Datoen markerede dels indledningen på de bilfri dage for Københavns bymidte og faldt desuden sammen med dagen for den europæiske bilfri dag.

Ved mødet blev analyseresultaterne fra familiernes turdagbøger præsenteret, erfaringer udvekslet og vinderne af projektets fotokonkurrencer offentliggjort. Afslutningsvis blev hovedpræmien udtrukket af Københavns miljøborgmester.

Herefter fulgte et offentligt debatmøde om trafik- og miljø med deltagelse af tre københavnske politikere (SF, K og S). Analysens resultater blev gentaget her.

Begge møder var vellykkede i den forstand, at de medførte en levende og saglig debat om hvordan myndighederne og andre kan medvirke til at løse de problemer/barrierer som børnefamilier typisk vil erfare ved forsøg på at mindske behovet for bil.

Pressedækning

Projektets eksponering i medierne var omfattende.

Københavns Kommune havde på forhånd etableret kontakt til Københavns Radio og Jyllands-Posten København. Ved projektets start skrev Jyllands-Posten København en artikel, ligesom Københavns Radio udsendte en række korte indslag som optakt til projektet. Disse blev senere afløst af interviews med et par udvalgte familier, og et indslag om gode råd ved cykelpleje.

Ved introduktionsmødet mødte den regionale kanal TV2/Lorry op for at interviewe en af de ansvarlige embedsmænd og et par af familierne, samt vise lidt fra mødet.

Flere af familierne optrådte i medierne. Desuden indgik de vindende billeder fra projektets fotokonkurrence i en artikel i Jyllands Posten, hvor flere familier kort berettede om deres erfaringer.

Ved projektets afslutning blev initiativet omtalt i Radioavisen, foruden Fredericia Dagblad, med Ritzau som kilde.

Analyse af turdagbøger

De deltagende familier blev i to omgange forsynet med turdagbøger, hvor de skulle notere samtlige ture, de foretog de enkelte dage. I første omgang var det en almindelig uge, der skulle registreres, anden omgang var forsøgsugen, hvor familierne skulle prøve at lade bilen stå.

Turdagbøgerne indholdt for hver dag et skema med plads til op til 8 ture, som skulle udfyldes med hensyn til afstand, transportmiddel/midler (gang, cykel, bil, bus, tog), fra, til og evt. formål. De anvendte dagbøger fremgår af bilag 2.

Samtlige 12 familier returnerede udfyldte dagbøger, hvoraf langt de fleste var udfyldt særdeles grundigt. 39 af familiernes i alt 49 medlemmer havde udfyldt dagbøger. Aldersmæssigt var der 22 voksne (på 30 år og derover), 6 teenagere (fra 13-17 år), 11 børn på 7-12 år og 10 på under 7 år. De rapporterende var 7 år og opefter på nær to undtagelser (én på 6, der rapporterede, og én på 7, der ikke gjorde).

Der blev modtaget rapporter om i alt 1.856 ture. I visse tilfælde - i alt 0,8% af samtlige - blev der foretaget mere end de 8 daglige ture, der var afsat plads til i turdagbøgerne. Der var eksempler på op til 11 daglige ture. I forhold til det teoretiske maksimum (antal personer gange antal dage) blev der rapporteret om størstedelen af de mulige dage.

3 familier klarede helt eller næsten helt at lade være at køre i bil. For andre 6 familier var reduktionen af antallet af bilture særdeles markant, i området 77 til 94%. En enkelt familie fik knapt halveret antallet af bilture, mens de sidste to kun havde en beskedent reduktion hhv. en stigning i antallet.

I det følgende er antallet af ture sat i forhold til antal "aktive dage", dvs. de dage, hvor de pågældende transportererede sig og rapporterede om det. Turene er desuden opdelt på cykel og gang, kollektiv og bil. Alle ture hvor kollektiv trafik indgår, er regnet som kollektiv-ture. Øvrige ture hvor bil indgår, er regnet som bilture. Resten er regnet til cykel og gang. Man kan således ikke fra tallene se, at cykel og gang indgår i en del af de kollektive ture og enkelte bilture, ligesom bil i enkelte tilfælde er anvendt i kombination med kollektiv trafik. Alle ture - inklusive fra den familie, der opgav efter et par dage - er medtaget.

Hvad angår antallet af ture var der ingen nævneværdig forskel på den almindelige uge og forsøgsugen. Til gengæld var der en særdeles markant forskel hvad angår valget af transportmidler.

| Almindelig uge | cykel og gang | bus og tog | bil | i alt |
|-----------------------|---------------|------------|-------|-------|
| Antal km | 986 | 1.083 | 5.272 | 7.341 |
| Km pr. person pr. dag | 4,1 | 4,6 | 22,2 | 30,8 |
| Km-fordeling | 13% | 15% | 72% | 100% |

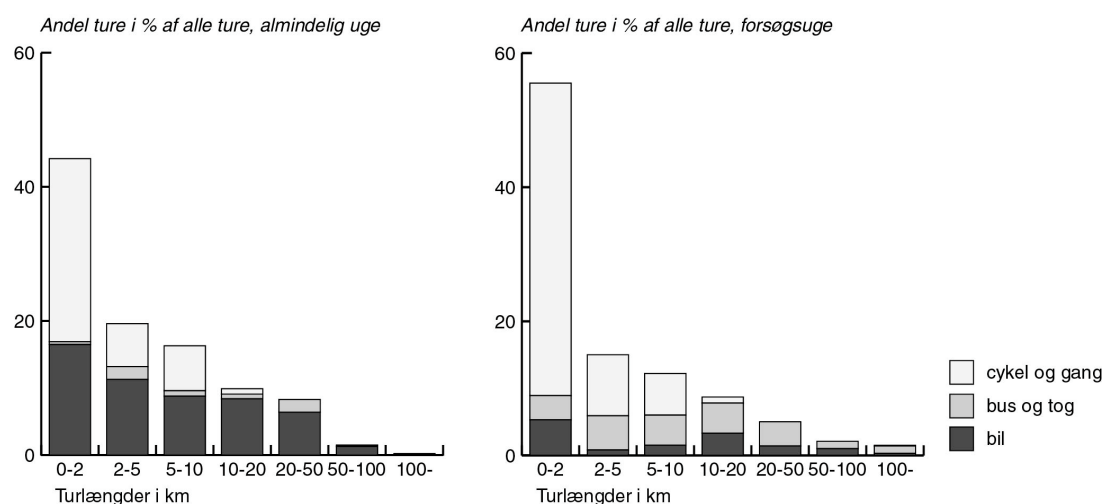
| Forsøgsuge | cykel og gang | bus og tog | bil | i alt |
|-------------------------|---------------|------------|-------|-------|
| Antal km | 1.443 | 4.977 | 2.347 | 8.768 |
| Km pr. person pr. dag | 6,4 | 22,1 | 10,4 | 39,0 |
| Km-fordeling | 16% | 57% | 27% | 100% |
| Ændring i f.t. alm. uge | 23% | 285% | -63% | |

Forholdsvis få, lange ture, påvirker i nogen grad billedet. Medtages alene ture under 100 km, fås følgende billede:

| Alm. uge (u. 100 km) | cykel og gang | bus og tog | bil | i alt |
|-----------------------|---------------|------------|-------|-------|
| Antal km | 986 | 1.083 | 4.880 | 6.949 |
| Km pr. person pr. dag | 4,1 | 4,6 | 20,5 | 29,2 |
| Km-fordeling | 14% | 16% | 70% | 100% |

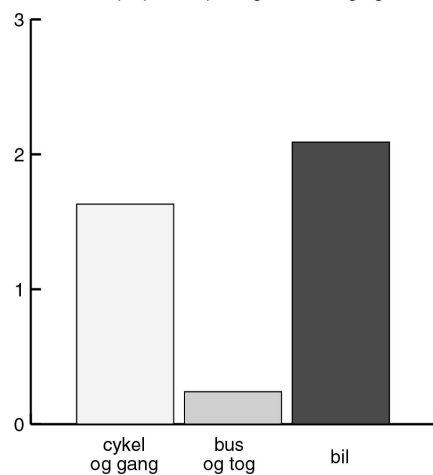
| Forsøgsuge (u. 100 km) | cykel og gang | bus og tog | bil | i alt |
|--------------------------------|---------------|------------|-------|-------|
| Antal km | 1.243 | 2.883 | 1.395 | 5.522 |
| Km pr. person pr. dag | 5,5 | 12,8 | 6,2 | 24,5 |
| Km-fordeling | 23% | 52% | 25% | 100% |
| Ændring i f.t. alm. uge | 59% | 235% | -64% | |

De korte ture er dem, der er flest af, og der er flere af dem i forsøgsugen, som vist procentvis i tabellen og grafen på næste side. I den almindelige uge er over halvdelen af bilturene 5 km eller derunder.

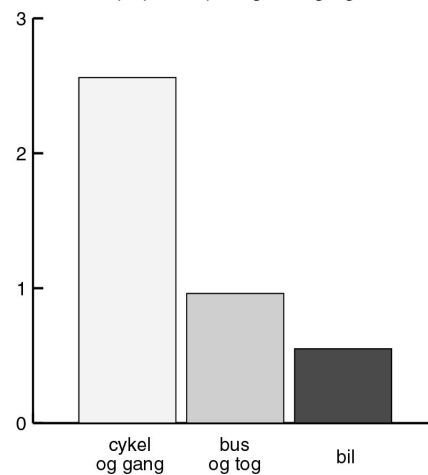


Den kollektive trafik blev i forsøgsugen brugt næsten 4 gange så meget, som den plejer, mens bilturene er reduceret med næsten tre fjerdedele. Der er også en stigning på godt 50% i antallet af gå- og cykelture.

Antal ture pr. person pr. dag, almindelig uge



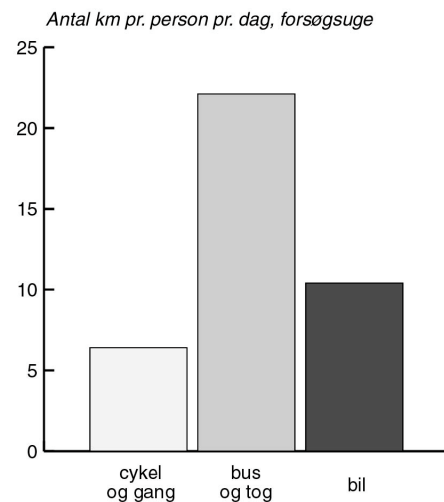
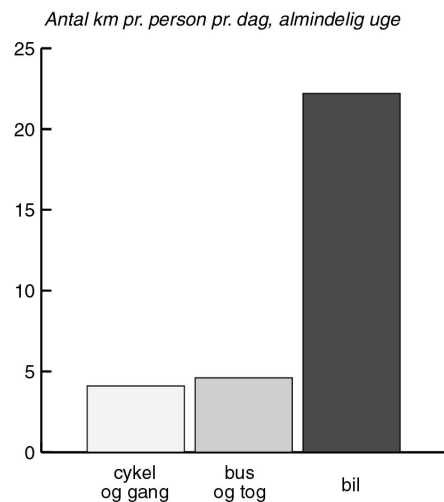
Antal ture pr. person pr. dag, forsøgsuge



| Almindelig uge | cykel og gang | bus og tog | bil | i alt |
|-------------------------|---------------|------------|-----|-------|
| Antal ture | 388 | 57 | 497 | 942 |
| Ture pr. person pr. dag | 1,6 | 0,2 | 2,1 | 4,0 |
| Turfordeling | 41% | 6% | 53% | 100% |

| Forsøgsuge | cykel og gang | bus og tog | bil | i alt |
|-------------------------|---------------|------------|------|-------|
| Antal ture | 575 | 215 | 124 | 914 |
| Ture pr. person pr. dag | 2,6 | 1,0 | 0,6 | 4,1 |
| Turfordeling | 63% | 24% | 14% | 100% |
| Ændring i f.t. alm. uge | +53% | +289% | -74% | |

Hvad angår antal km er billedet tilsvarende. Den samlede transport er stort set uændret og overraskende nok forøget i forsøgsugen, og der er sket en betydelig overflytning fra bil til især kollektiv trafik.



Ture i almindelig uge

Ture i forsøgsuge

| Længde i km | Ture i almindelig uge | | | Ture i forsøgsuge | | |
|----------------|-----------------------|---------------|------------------|-------------------|---------------|------------------|
| | bil | bus og tog | cykel og gang | bil | bus og tog | cykel og gang |
| 0-2 | 16,5% | 0,4% | 27,3% | 5,3% | 3,6% | 46,6% |
| 2-5 | 5-10 | 8,8% | 6,4% | 0,8% | 5,1% | 9,1% |
| | 10-20 | 8,4% | 6,7% | 1,5% | 4,5% | 6,2% |
| 20-50 | | 0,7% | 0,8% | 3,3% | 4,5% | 0,9% |
| | 6,4% | 1,9% | 0,0% | 1,4% | 3,6% | 0,0% |
| 50-100 | 1,3% | 0,2% | 0,0% | 1,0% | 1,1% | 0,0% |
| 100- | 0,2% | 0,0% | 0,0% | 0,3% | 1,1% | 0,1% |

Karakteristisk er, at mange familier har ganske komplicerede turkæder med at hente/bringe undervejs til arbejde eller indkøb. Dette afspejler sig i, at kun 37% af turene (692 af 1.856) har hjemmet som mål.

Var turmønsteret mere enkelt, ville dette tal være tæt på 50%. En meget stor del af turene består i transport af børn, det være sig til institution, skole, fritidsaktiviteter eller venner.

En oversigt over de mest almindelige mål for turene fremgår nedenfor.

Når børnene tegner sig for så forholdsvis få ture til institution, skyldes det, at de mindste børn ikke er medregnet.

| Mål | Almindelig uge | | Forsøgsuge | | I alt |
|---------|----------------|------------------|------------|--------|-------|
| | Barn | Voksen | Barn | Voksen | |
| Hjem | 121 | 228 | 136 | 207 | 692 |
| Arbejde | 4 | 113 | 6 | 90 | 213 |
| | | Institu- tion | 13 | 78 | 194 |
| Fritid | 52 | 28 | 41 | 51 | 172 |
| Indkøb | 18 | 62 | 23 | 66 | 169 |
| Skole | 62 | 22 | 53 | 12 | 149 |
| Besøg | 25 | 22 | 35 | 14 | 96 |
| Service | 3 | 35 | 6 | 34 | 78 |
| Andet | 15 | 31 | 24 | 23 | 93 |
| I alt | 313 | 629 | 339 | 575 | 1.856 |

Tallene antyder, at børnene i forsøgsugen får besøgt en del flere, mens forældrene omvendt slipper for at være chauffører i en del af disse ture.

Det tyder således på, at det er muligt på én gang at øge antallet af børnenes transportkrævende aktiviteter og nedsætte anvendelsen af bil.

Familiernes evaluering af projektet

Som afslutning på projektet fik samtlige familier tilsendt et evalueringsskema. 11 ud af de 12 familier havde besvaret skemaet ved afslutningen af projektet.

Muligheden for at vinde de tilbudte præmier havde generelt meget lidt betydning for familiernes motivation for at være med i forsøget. Således svarede kun en familie, at disse havde haft "meget" betydning for deres lyst til at deltage i forsøget. De øvrige satte kryds ud for "noget" eller "højst lidt".

Muligheden for at køre gratis med bus og tog i en uge tillagdes større betydning blandt nogle af familierne. Her svarede 2 familier, at de gratis billetter havde haft "meget" betydning for deres beslutning om at deltage, 2 svarede "en del", og 2 svarede "noget". 4 andre familier svarede "højst lidt", og en af familierne havde på tilmeldingstidspunktet slet ikke kendskab til hverken præmier eller gratis bus- og togkort.

Blandt dem, hvor de gratis tog- og busbilletter betød noget, var en familie, der i forvejen ønskede at afprøve alternativerne til bilen, med økonomiske besparelser som et af argumenterne. Her udgjorde tilbuddet om lån af cykelanhænger og gratis kollektiv trafik den altafgørende faktor.

Generelt var den vigtigste drivkraft dog chancen for at deltage i en "skæg" kampagne, "være en forsøgsfamilie", og at lade det gå "sport i at få det til at fungere uden bil". Vigtigt var det også at have "andres bevågenhed, når man skal i gang med noget nyt og måske svært", eller "at blive påskønnet på den ene eller anden måde".

Opmærksomheden i deltagernes sociale netværk blev senest i løbet af projektet en begrundelse i sig selv. Undervejs blev skepsis og forventningen om frafald blandt kolleger og venner et argument for at fortsætte, selv når det viste sig at være besværligt, noget, der ofte gik på regnvej. Det skal nævnes, at forsøgsugen var regnfuld.

Herudover havde muligheden for at indarbejde såvel miljøvenlige som sunde transportvaner også en klar betydning. Heri indgår det praktiske i at kombinere transport med motion, det vil sige øget cykling.

Endelig så flere her en chance for at få afprøvet egne holdninger om den kollektive trafik.

Alle familier, på nær én, nåede det mål de havde sat sig inden forsøgsugen. Fordelingen går igen, for så vidt angår om familien fandt det enten meget, en del, eller noget besværligt, at klare sig med færre bilture/helt uden bil.

De flestes erfaringer med den kollektive trafik svarede til forventningerne. Af kritikpunkter nævntes begrænset kapacitet på jernbanenettet, langsomme, upålidelige og overfyldte busser samt de gamle S-togs måde at tage cyklen med, som er langt fra kundevenlig.

Der var generelt tilfredshed med den tilbudte hjælp og det udstyr, deltagerne fik/kunne låne. Såvel cykelanhænger til børn, og til udelukkende varer, viste sig som vigtige hjælpemidler i bestræbelserne på at reducere behovet for at køre i bil.

Flere havde gerne set, at de tilbudte ugekort til den kollektiv trafik havde indbefattet cykelmedtagning. Denne mulighed blev undersøgt kort før forsøgsugen, men med negativt resultat. Endelig foreslog en familie brug af kilometertællere, hvilket erfaringsvis er med til at øge motivationen for at cykle.

Alle familier havde - ikke overraskende - større eller mindre besvær med at undvære bilen. Flere familier kom ind på et dårligt samspil mellem cykel og kollektiv trafik, det være sig medtagningensmulighederne eller parkeringsforhold, såsom kaotiske forhold (i dette tilfælde ved Vanløse Station). Eksempelvis savnede en familie mulighed for at låse cykelanhænger fast på et sikkert sted ved togstationen, og så gerne bedre vilkår for at tage cykelanhænger med i S-toget, hen til det nærmeste storcenter. Begge disse forhold vanskeliggjorde indkøb på cykel.

Kommentarerne tyder på, at anvendelse af alternativerne til bilen betød en længere transporttid, og dermed større pres for at nå de daglige gøremål. Flere nævnte, at vanskelighederne ikke udelukkende skyldes utilstrækkelige alternativer til bilkørsel. Andre vanskeligheder udmøntede sig i besvær med at finde ud af køreplaner, lære stisystemet og stilleveje i lokalområdet at kende, og i at lære at planlægge lidt i forhold til vejrlig og ærinder på vej hjem. Til gengæld blev det flere gange nævnt, at besværet faldt/ville være faldet med tiden, i takt med at man kom ind i rutinen.

At besværet også kunne være begrundet i den valgte livsstil, og dermed have mere komplekse og dybtliggende årsager end manglende erfaring og dårlige alternativer til bilen, kom en familie selv ind på: *"Et liv uden bil er meget mere stresset. Vi har jo valgt en livsstil, hvor bilen er indbefattet. Hvis vi ingen bil havde haft...havde vi nok tilpasset vores liv derefter"*. - en bemærkning, der stemmer godt overens med hvad man ved fra andre undersøgelser af mobilitet og livsstil.

De positive oplevelser ved at køre mindre i bil, gik i høj grad på børnenes glæde ved at gå/cykle. Børnene fandt det nemlig meget sjovt at sidde og hygge sig *"i hulen"* i cykelanhænger, at sidde bagved far/mor, at vænne sig til at cykle, og at møde kammerater under gåturen på vej hen til skole. At møde flere i nærmiljøet, og kunne stoppe op for en snak, oplevede forældrene også som en fordel.

Herudover gik fordelene på muligheden for at cykle ud og sammen; få frisk luft på kenderne; det praktiske (og glædelige) i at kunne kombinere transport med motion og slankning og den bevægelsesfrihed det giver at tage cyklen med i toget ind til København.

Endelig kom det som en overraskelse for flere, at de korte cykelture godt kunne være hurtigere end i bil, og at den tid, det tog at cykle til arbejde, ikke var længere. Dette understreger erfaringen om, at det er opfattelsen af forholdene, og ikke forholdene som sådan, der bestemmer valget af transportmiddel. Cykling viste sig som det mest populære alternativ til at køre i bil. Flere familier har efter forsøgets afslutning anskaffet sig en cykelanhænger.

Det tager imidlertid tid at ændre indgroede vaner. På spørgsmålet om én forsøgsuge var for kort tid, svares der typisk; ja, helst to til fire uger.

Konklusioner

Man kan af projektet uddrage følgende erfaringer:

- På forhånd motiverede familier kan, når omverdenen interesserer sig for deres færden, reducere bilbruget markant.
- Et projekt af den pågældende type vækker stor interesse, og det er let at få pressen til at formidle resultaterne.
- En videreudvikling af konceptet vil kunne gøre det lettere både at skaffe deltagere og at være deltager.

5 Kan kampagner ændre unges transportadfærd?

Af Mette Lolk, Rådet for Større Færdelssikkerhed/Handelshøjskolen

Kan kampagner ændre unges transportadfærd? Et såre simpelt spørgsmål som desværre ikke lader sig besvare med samme selvfølgelighed, som det lader sig stille.

Det følgende er baseret på et ph.d. projekt om forebyggelseskommunikation i relation til unge trafikanter, med arbejdstitlen "Informativ regulering af unge i trafikken". Projektet er finansieret og iværksat af Rådet for Større Færdelssikkerhed udfra et ønske om at få mere viden om de unge trafikanters syn på trafiksikkerhed og på de informationskampagner om trafiksikkerhed, som de eksponeres for.

Anvendelsen af begrebet informativ regulering som betegnelse for den informationsindsats der praktiseres af myndighederne understreger, at selv om vi betragter information og kommunikation som bløde alternativer til de andre reguleringsmidler (som f.eks lovgivning, kontrol og vej-, køreteknik), der er til rådighed på trafikområdet, så er en informationskampagne om trafiksikkerhed et forsøg på at påvirke målgruppens og i det her tilfælde altså de unges viden, holdninger og/eller praksis i trafikken - eller deres transportadfærd om man vil.

Problemstillingen om informativ regulering af de unge trafikanter indkredses via to forskellige veje:

1. Ved at sætte fokus på de unge trafikanter: hvordan forstår, håndterer og udveksler unge trafikanter viden om risiko i trafikken - herunder hvordan opfatter og vurderer de udvalgte kampagnematerialer om trafiksikkerhed.
2. Ved at sætte fokus på systemets interesse for unge som risikogrube i trafikken og dermed som objekt for forebyggelseskommunikation. Med andre ord den rolle systemet tildeler de unge og den tænkemåde, der ligger bag forebyggelsesideologien.

Ph.d. projektet har været drevet af et ønske om at stille spørgsmål til de forudsætninger det forebyggende arbejde hviler på såvel kommunikationsteoretisk som sociologisk. Det skyldes, at det er nødvendigt at blive be-

vidst om sin hidtidige praksis, og hvilke implikationer den har, før man eventuelt kan ændre på denne. Projektet er tværfagligt i den forstand, at det består af fire "klumper", der hver for sig udgør hele forskningsfelter, og som det derfor heller ikke har været muligt at gå i dybden med. Hensigten har været, at forsøge at afdække noget nyt og forhåbentlig interessant ved at gå på tværs af felterne *ungdomsforskning, trafiksikkerhed, risikokommunikation og offentlig styring*.

Projektets hovedempiri er fokusgruppeinterview med 16-19 årige unge på relevante uddannelsesinstitutioner samt skriftlige kilder både i form af informationsmaterialer, artikler og politiske tekster. De temaer, der har udkrystaliseret sig af det empiriske arbejde, har været styrende for projektet. Med andre ord er teorierne valgt ud fra deres evne til at belyse de spørgsmål som empirien aktualiserer.

I det følgende vil jeg vende tilbage til udgangspunktet, nemlig spørgsmålet: Kan kampagner ændre unges transportadfærd? Svaret herpå består af tre forskellige men dog sammenhængende ekskurser. Først diskuteres - eller måske snarere problematiseres - vores forestilling om unge som risikopopulation. Derefter angives nogle grunde til, at det er vanskeligt at ændre holdninger endsige adfærd med informative virkemidler. Afslutningsvis diskuteres nogle af de forudsætninger, der skal være til stede, hvis kampagnerne skal have (større) effekt på de unge trafikanters transportadfærd.

Unge i trafikken – hvad er problemet?

Der er næppe tvivl om, at unge er et særligt problem i trafikken. Selvom der også på dette område er sket en positiv udvikling, når man ser på ulykkesstatistikkerne, så er der stadig alt for mange unge trafikanter, der skader sig selv og andre i trafikken.

At unge - og i særdeleshed unge mænd - er særligt udsatte i trafikken er således en statistisk kendsgerning, som har været kendt i mange år. Alligevel er det noget relativt nyt, at unge bliver defineret som en særlig målgruppe for informationsindsatsen på trafikområdet - og faktisk skal vi helt frem til midten af firserne før den første landsdækkende kampagne rettet specielt mod de unge bliver en realitet. Det er den efterhånden legendariske KURT-kampagne, som mange formentlig stadig vil huske.

Går vi lidt længere tilbage i historien var indsatsen i bl.a. Rådet for Større Færdselssikkerhed koncentreret om at øge opmærksomheden omkring konkrete faremomenter i trafikken - det være sig vigepligt, lygteindstilling, glatføre og naturligvis spirituskørsel og fart. Det handlede groft sagt om at ændre adfærd ved at øge trafikanternes opmærksomhed og viden om de mulige konsekvenser af typiske færdselsforseelser. Og man gik - lidt fir-

kantet sagt - udfra at det i høj grad var et spørgsmål om at få proppet den rigtige viden ind i hovedet på folk; for når de bare fik at vide, hvad der var godt, rigtigt og sikkert ville de selvfølgelig handle i overensstemmelse med anbefalingerne. Forskningen var i den periode leverandør af viden om, hvilke forseelser, der var mest udbredte og farlige for trafikikkerheden, og efterfølgende bestod informationsindsatsen så i at gøre trafikanterne opmærksomme på disse problemer.

At systemet begynder at interessere sig for trafikanterne eller problembærerne, om man vil, i stedet for udelukkende at koncentrere sig om færdselsforseelserne (problemet) - hænger sammen med erkendelsen af, at folks opførsel i trafikken ikke kan ses som et isoleret fænomen, men må ansues i en bredere sammenhæng - som en del af folks tilværelse i øvrigt. Man bliver med andre ord opmærksom på, at vores adfærd i trafikken er underlagt stærke psykiske og samfundsmæssige kræfter. Som følge af denne nye erkendelse fik psykologien som forklaringsramme en opblomstring i forebyggelsessammenhænge. På trafikområdet rettes opmærksomheden mod de følelsesmæssige, symbolske og kulturelle betydninger, der kan ligge til grund for en bestemt adfærd i trafikken. Samtidig forlader man også rationalitetsforestillingen om, at formidling af viden alene kan løse problemerne og bliver opmærksom på, at folk må føle og mene det for at kunne handle anderledes end de gør.

Når der går følelser i trafikken flyttes fokus således fra de konkrete begivenheder i trafikken til de personer, der som fodgængere, cyklister, bilister osv. udløser de begivenheder. Sagt lidt populært flytter interessen sig fra bolden til manden. For hvem er de egentlig disse trafikanter, hvad tænker og mener de, og hvorfor handler de som de gør i trafikken?

Det er ikke underligt, at man som en naturlig følge af det perspektivskifte fik øjnene op for gruppen af unge. For det første var der, dengang som nu, statistisk belæg for, at der her var tale om en særlig problematisk gruppe - en *risikogruppe*. For det andet var ungdommen også på andre områder end trafik blevet meget synlige. Der var opstået en egentlig ungdomskultur med særligt sprog, musik, tøjstil osv. De unge blev italesat som en særlig befolkningsgruppe med særlige livsbetingelser og bestemte karakteristika. Og forebyggerne finder ud af, at hvis man skal gøre sig håb om at ændre på denne gruppes trafikale praksis, kræver det mere viden om, hvem de unge er, hvad de føler, og hvilke særlige omstændigheder, der er forbundet med at være ung. Det skaber en efterspørgsel efter forskning og undersøgelser, der fokuserer på ungdomsgruppens særlige karakteristika. Forskningen er i dag raffineret yderligere, så man nu ikke længere betragter unge som en homogen gruppe, men i stedet taler om forskellige subgrupper eller livsstile.

Pointen med dette hurtige rids af udviklingen på synet af unge som risikogruppe er at vise, at vores syn på de unge trafikanter ikke er noget konstant og objektivt, men en kombination af kendsgerninger på den ene side og bestemte tidsbundne forestillinger og synspunkter på den anden.

Hvorfor gør de ikke bare, som vi siger?

Selv om vi i dag har mere præcis viden om unge som målgruppe i det informative forebyggelsesarbejde, og er blevet opmærksomme på de kulturelle og følelsesmæssige faktoreres betydning for trafiksikkerhed, er det desværre ikke ensbetydende med, at det er blevet meget nemmere at få de unge til at agere mere sikkert i trafikken. Så hvorfor gør de ikke bare som vi siger?, kunne man meget vel spørge. Og det er jo det, der kaldes et godt spørgsmål, og som de fleste gode spørgsmål lader det sig da heller ikke entydigt besvare, men jeg vil give et par bud på hvorfor det er så svært, at få de unge til at gøre det, vi (forebyggerne) gerne vil have dem til at gøre - eller rettere til at holde op med at gøre det vi ikke vil have, de gør.

Hvis informationsindsatsen overfor de unge trafikanter skal have en positiv effekt, er det ikke nok at satse på viden. Vi ved, at der ikke nødvendigvis er nogen sammenhæng mellem den viden vi har, og så det vi faktisk gør. Det fremgår også tydeligt af de gennemførte fokusgruppeinterview, at de unge har en relativt stor viden om, hvad der er rigtigt og forkert i trafikken. De kender hastighedsgrænserne, bødetaksterne og bremselængderne, og de kan lire alle de politisk korrekte holdninger af i søvne. Men det interessante er, at når det kommer til deres egne erfaringer, står de ofte i skærende kontrast til de rigtige holdninger og gode hensigter.

Som forebyggere på trafikområdet skal vi - sat lidt på spidsen - sælge et produkt, der har alle de forkerte egenskaber. Vores opgave er at få de unge til at ændre på en praksis, som de måske ikke finder problematisk, eller som de ligefrem oplever som praktisk eller sjov. Og i modsætning til f.eks. kommercielle reklamers budskaber er den gevinst, vi tilbyder dem temmelig usikker og abstrakt: Hvis du kører for stærkt kan det *måske* gå galt, og hvis du lader være kan du *måske* undgå at komme til skade i trafikken. Vi vil altså have de unge til at vinke farvel til en øjeblikkelig tilfredsstillende praksis til fordel for en fremtidig og usikker gevinst.

Ungdomsperioden er kendetegnet ved at være en tid hvor man typisk træder i karakter som individ, og det medfører ikke sjældent, at man lægger afstand til forældre og andre autoriteter i øvrigt. Og da offentlig information om f.eks. trafiksikkerhed pr. definition handler om at staten eller andre myndigheder forsøger at påvirke modtageren af informationen i en bestemt retning, er der tale om en asymmetrisk magtrelation, der nødvendigvis in-

stallerer afsenderen af informationen som autoritet, og dermed potentielt som medie for de unges oprørstrang.

Det er også værd at huske på, at unge, der pr. definition befinder sig i den første del af livet naturligt nok har svært ved at forestille sig, at de kan komme alvorligt til skade eller ligefrem dø. Derfor er det nok ikke helt ved siden af, når direktøren for Danmarks Pædagogiske Universitet Lars-Henrik Schmidt siger, at unge tænker mere i chancer og liv end i risiko og død. En antagelse jeg genfinder i flere af mine fokusgruppeinterview med unge. En af deltagene i fokusgruppeundersøgelsen – en handelsskoleelev - formulerer det meget præcist, når han siger: *"Hvis man altid skulle tænke over, hvad der er farligt, så kunne man ligeså godt lukke sig ind på sit værelse og aldrig nogensinde komme ud. Så jeg synes ikke man tænker over, at det er farligt, og jeg tror, at alle tager chancer i trafikken - alle tager chancer! Og i de fleste tilfælde går det jo også godt, så"*.

Et andet vigtigt skisma, der vanskeliggør kommunikationen er, at de, der arbejder professionelt med trafiksikkerhed, måske indimellem glemmer, at de statistisk begrundede synspunkter og anbefalinger, der ligger til grund for arbejdet, ofte er i konkurrence eller endog i konflikt med de unges egne erfaringer. Hvis en ung bilist gentagne gange har listet branderten hjem i bil efter festen lørdag aften (eller har set sin far gøre det) uden problemer, kan det være svært at komme igennem med et budskab om at spritkørsel er dødsensfarligt. Med andre ord, der er andre sandheder derude end risikoberegninger og statistik.

Endvidere er det også en potentiel barriere i kommunikationen, at nutidens samfund er præget af selvmodsigende krav til unge. Der er et paradoks i, at samfundet på den ene side hylder egenskaber som frækhed, individualisme, selvstændighed og risikovillighed (se blot på en typisk jobannonce) og på den anden side kræver, at de unge agerer sikkert og snusfornuftigt og efter forskrifterne f.eks. i trafikken. Disse modsatrettede signaler kan være med til at forplumre, og i værste fald, obstruere budskaber om trafiksikkerhed.

Så kan kampagner ændre unges transportadfærd?

Det er umuligt at svare entydigt ja eller nej til dette spørgsmål. Svaret her bliver derfor: ja - men det kommer an på. Afslutningsvis angives derfor nogle af de forudsætninger der skal med i overvejelserne, hvis kampagner skal have (bedre) effekt på de unges adfærd i trafikken.

Først og fremmest - hvor banalt det end lyder – er det nødvendigt at acceptere, at det er umådeligt svært at ændre holdninger og praksis med informative virkemidler. Det er således vigtigt at have realistiske forventninger

til effekten af de enkelte tiltag. Det er de færreste informationstiltag, der i sig selv gør den store forskel, men i forening med andre midler og i et mere langsigtet perspektiv kan de være vigtige skridt på vejen til holdnings- eller adfærdændringer. Det er de seneste 25-30 års fortløbende spritkampanje et godt eksempel på.

Desuden er det afgørende at fokusere informationsindsatsen omkring de problemer, der faktisk lader sig løse med information. Der er ingen grund til at forsøge at påvirke den kriminelle misbruger, der kører ræs i stjalne biler med information; her skal der en meget bredere socialpolitisk indsats til. I informationsarbejdet bør vi efter min mening koncentrere indsatsen om de almindelige unges almindelige færdselsforseelser. Det er også en halsløs gerning at forsøge at løse praktiske transportproblemer med informationskampagner. Hvis de unge ikke kan komme hjem fra fest, fordi der ikke kører offentlige transportmidler, eller det er umuligt at få en taxa, er det sandsynligvis mere effektivt at forsøge at afhjælpe transportproblemet end at bruge pengene på en holdningsbearbejdende kampagne. Pointen er at fokusere informationsindsatsen til de problemer, der egner sig til at blive løst med information.

Endelig skal der være en større bevidsthed om de helt forskellige problematikker, der knytter sig til de forskellige risikofaktorer, vi har at gøre med i trafikken. F.eks. er det fremgået af fokusgruppeinterviewene, at der knytter sig meget forskellige omstændigheder til henholdsvis fart- og spritproblematikken. Som en ung fyr i gymnasiet siger:

"Det er sjovt at køre stærkt - det er også derfor det er så svært at stoppe. For lige når man har fået sit kørekort, så er det sgu' sjovt. Og det er jo ikke sjovt at køre spritkørsel. Det er nok derfor, det har været lidt nemmere at stoppe".

Og en klassekammerat tilføjer:

"Jeg kender overhovedet ikke nogen, der synes det er fedt at køre rundt og være fuld - men jeg kender en hel masse, der synes det er fedt at køre hurtigt".

Hvad angår spritkørsel, er der således ifølge de interviewede unge, ingen oplevelsesværdi forbundet med denne praksis, mens flere til gengæld taler om "sus", "adrenalin" og "kick" i forbindelse med fart. Ligeledes er der betydelige forskelle i legitimiteten. Groft sagt, så anses spritkørsel for uacceptabelt, mens fart ikke på samme måde er tabuiseret, men tværtimod er en praksis man godt kan blære sig med overfor vennerne. Disse forskellige holdninger skaber naturligvis også meget forskellige forudsætninger for

forebyggelsesindsatsen i relation til hhv. sprit og fart og bør følges også resultere i kampagner af forskellig karakter.

Det er ligeledes af afgørende betydning at inddrage de unge selv og deres forældre i forebyggelsesarbejdet. Ikke mindst fordi det viser, at de bliver taget alvorligt og bliver tildelt et medansvar. I den forbindelse er det vigtigt, at vi ikke blot afviser deres holdninger og adfærd som uansvarlig og irrationel, men udviser forståelse f.eks. for, at der kan være oplevelseskvaliteter forbundet med at køre stærkt - og så forsøge at sætte ind med gode argumenter og handlingsalternativer. Med andre ord gælder det om at komme de unge i møde; gå i dialog i stedet for at opretholde den asymmetriske énvejskommunikation, der er indlejret i mange forebyggelsesinitiativer.

Endvidere burde den lovgivningsmæssige forankring udnyttes bedre. Dermed menes, at på trods af ligheder med andre forebyggelsesområder indenfor f.eks. sundhed, er der den helt særlige omstændighed ved trafiksikkerhed, at vi har at gøre med et område, der er lovreguleret. De fleste af de kampagner og informationsmaterialer, der laves til unge handler om at få dem til at ændre en praksis, der faktisk er ulovlig - f.eks. spritkørsel eller overtrædelse af fartgrænserne. Alligevel fokuseres der i kampagnerne sjældent på lovbrudselementet - at det rent faktisk er uacceptabelt. Ikke kun fordi det indebærer en personlig risiko, men fordi samfundet har besluttet, at det er ulovligt. I stedet kan det næsten komme til at virke, som om der eksisterer et legitimt valg: "skal-skal ikke køre". Denne underspilning eller udeladelse af lovbrudselementet kan i yderste konsekvens medføre, at respekten for færdselsloven mindskes med deraf følgende negative implikationer for trafikikkerheden. I den forbindelse skal det slås fast, at ærindet ikke er argumentere for en autoritær kampagneindsats fyldt med bedrevenhed og løftede pegefingre. Pointen er blot at påpege det (muligvis) problematiske i, at forebyggelseskampagnerne på trafikområdet implicit prætenderer et individuelt valg og ansvar og dermed gør et samfundsanliggende til et primært personligt anliggende.

Til sidst skal kørelærerne nævnes. Alle der arbejder med kommunikation ved, at alt andet lige, så er face-to-face kommunikation mere effektiv end f.eks. brede informationskampagner. Den omstændighed er man måske ikke god nok til at udnytte i trafikikkerhedsarbejdet. På trafikområdet er vi i den enestående situation, at alle nye bilister er igennem mange timer i selskab med en kørelærer. Det giver en oplagt mulighed for at målrette information om trafikikkerhed tilpasset den enkelte køreskoleelev. Men det er lige så klart, at en opgradering af kørelærernes rolle i forebyggelsesindsatsen ville kræve en udbygning af de pædagogiske/psykologiske elementer i kørelæreruddannelsen.

Litteratur

- Andersen, J. G. (1998). *Borgerne og lovene*, Århus Universitetsforlag.
- Bay, J. (1989). Mobile fantasier. I: *Årbog for ungdomskulturforskning 3*, p. 9 - 35, Nyt fra samfundsvidenskaberne.
- Beck, U. (1997). *Risikosamfundet*. Hans Reitzels Forlag.
- Beck, U., Giddens, A., Lash, S. (1994). *Reflexive Modernization. Politics, Traditions and Aesthetics in The Modern Social Order*, Polity Press.
- Bemelsmans-Videc, M. L., et al. (1998) (ed.). *Carrots, Sticks and Sermons. Policy Instruments and Their Evaluation*, Transaction Publishers.
- Bennett, P., Calman, K. (1999) (ed.): *Risk Communication and Public Health*, Oxford University Press.
- Breck, T. (2001). *Dialog om det usikre – nye veje i risikokommunikation*, Akademiske håndbøger.
- Dahl, H. (1993). Har du overvejet at ændre hele dit liv? – studier i den uopfordrede henvendelses teori og praksis. I: *Dansk Sociologi, 1993, nr. 1, vol. 4., pp. 14 - 34*.
- Danmarks Statistik (2001). *Færdselsuheld 2000*, Danmarks Statistiks Trykkeri.
- Foucault, M. (1977). *Overvågning og straff*, Gyldendal.
- Giddens, A. (1996). *Modernitet og selvidentitet*, Hans Reitzels Forlag.
- Jacobsen, E. T. (1996). Sundhedsoplysende kampagner, *Dansk Sygehus Institut*.
- Jensen, T. B. (2000). *Fra viden til handlingsændring – en undersøgelse af unge, tobak og sundhedsoplysning*, Københavns Universitet Amager.
- Johansen, H. J. (1968). *Færdselspsykologi for motorførere*, Dansk Kørelærerunion.
- Kvale, S. (1997). *Interview. En introduktion til det kvalitative forskningsinterview*, Hans Reitzels Forlag.

- Linderholm, I. (1997). *Målgruppen och budskapet. En modell för målgruppsanalys och utformning av budskap om trafiksäkerhet till unga manliga trafikanter*, Lund University Press.
- Maibach, E., Parrott, R. L. (1995) (ed.). *Designing Health Messages. Approaches from communication theory and public health*, Sage Publications.
- Morgan, D. L. (1997). *Focus Groups as Qualitative Research*, Sage Publications.
- Mørch, S., Laursen, S. (1998). *At lære at være ung. Modernitetens pædagogik*, Meiers forlag.
- Reventlow, S., Lauritzen, T. (1998). *Risiko og forebyggelse. Urealistisk forventninger?*, Foreningen af Danske Lægestuderendes Forlag.
- Rice, R. E., Atkin, C. K. (1989) (ed.). *Public Communication Campaigns*, Sage Publications.
- Rogers, E. M. (1995). *Diffusion of Innovations*, The Free Press.
- Rådet for Større Færdselssikkerhed: Diverse årsberetninger og 50 års jubilæumsskrift.
- Salmon, C. T. (1989). *Information Campaigns: Balancing Social Values and Social Change*, Sage Publications.
- Schmidt, L. H. (1999). *Diagnosis III. Pædagogiske forhold*, Danmarks Pædagogiske Institut.
- Sepstrup, P. (1999). *Tilrettelæggelse af information*, Forlaget System.
- Trafikministeriet (2000). *Hver ulykke er én for meget – trafiksikkerhed starter med dig. Mod nye mål 2001-2012*.
- Ziehe, T. (1989). *Ambivalenser og mangfoldighed*, Politisk Revy.

6 Bilens rolle i ungdomslivet

Af Mette Møller, Danmarks TransportForskning

At unge bilister mellem 18 og 24 år har stor uheldsrisiko er en kendsgerning, såvel i Danmark som i de øvrige nordiske lande (Gregersen, 1996; Danmarks statistik, 2001). En dansk opgørelse viser, at mandlige bilister i denne aldersgruppe har en uheldsrisiko, der er ca. tre gange større end uheldsrisikoen blandt mandlige bilister i aldersgruppen 25 - 64 år (Bernhoft, 2001). Blandt de kvindelige bilister mellem 18 og 24 år er uheldsrisikoen ca. dobbelt så stor som blandt kvindelige bilister mellem 25 og 64 år. Unge bilister har således generelt større risiko for at blive involveret i et færdselsuheld end ældre bilister. Blandt unge mænd er risikoen dog yderligere forøget.

Færdselsuheld medfører betydelige samfundsmæssige omkostninger. Bl.a. som følge af behandlingskrævende tilskadekomst samt tab af forventet levetid. I Danmark koster hvert rapporterede personskadeuheld i gennemsnit 1.975.581 kr. De samlede registrerbare færdselsuheldsomkostninger beløber sig årligt til ca. 11.704 mio. kr. hvortil skal regnes et yderligere velfærdstab på 3.553 mio. kr. (Vejdirektoratet, 2002). I USA koster færdselsuheld ca. 90 mia. dollars årligt, mens sociale omkostninger ved bilismen herunder trafikpropper, forsinkelser, vejskader, uheld mv. samlet nærmer sig en udgift på en billion dollars årligt (Hawken, 1999). Biluheld er den femte hyppigste dødsårsag på verdensplan, men vil snart være den tredje hyppigste. På den baggrund hævder Hawken (1999), at hvis bilisme var en sygdom, ville der blive sat enorme ressourcer ind på at bekæmpe den.

Men bilisme er jo netop ikke en sygdom og skal derfor ikke "bare" bekæmpes. Bilkørsel er som transportform, en vital del af tilværelsen for mange mennesker i det moderne samfund, og kan derfor være meget vanskelig at undvære (Gudmundsson, 2000), også for unge mennesker. At bilen nødigt vil undværes skyldes dels, at en bil kan levere den frie og fleksible mobilitet som mange oplever at have brug for, dels at bilen af nogle bruges som redskab i ungdomslivets kampe og udfordringer og dermed får en psykosocial indlejring i ungdomslivet der rækker ud over det rent transportmæssige (Møller, 2002). Konsekvensen af dette er, at der i mange tilfælde er andre dynamikker på spil, når unge kører bil, end blot det at blive transporteret. Et nuanceret kendskab til disse dynamikker er en vigtig forudsætning for succes ved forsøg på at ændre unge bilisters transportvaner og trafikale handlinger.

I det følgende præsenteres en empirisk baseret analyse af bilkørselens rolle i ungdomslivet baseret på en socialpsykologisk forståelsesramme¹. Indledningsvis skitseres udviklingen i forståelsen af trafikale handlinger. Dernæst introduceres den undersøgelse hvis resultater nærværende analyse er baseret på. Efterfulgt af en indkredsning af begreberne ungdom og ungdomsliv Afslutningsvis eksemplificeres bilkørsels psykosocial indlejring i ungdomslivet.

Forståelse af trafikale handlinger

Den øgede uheldsrisiko blandt unge bilister har gennem tiden ført til en række forskellige teorier vedr. faktorer, der fører til færdselsuheld. De fleste har været formuleret i relation til risikoadfærd (Englund et al., 1998).

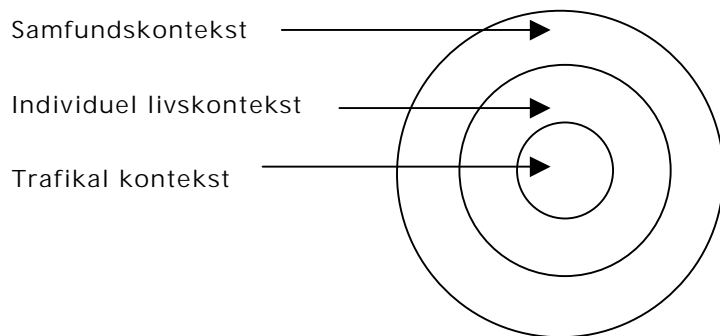
I 1950'erne og 1960'erne var "ulykkesfugl-teorien" fremtrædende. "Ulykkesfugl-teorien" er teorien om, at nogle mennesker, som følge af aspekter ved deres personlighed, forårsager en stor del af de faktiske færdselsuheld. I slutningen af 1960'erne ses færdselsuheld som en konsekvens af menneskelig inkompetence i relation komplekse trafikale situationer. Dernæst udvikles teorier om, at trafikanters oplevelse af risiko er afgørende for vedkommendes trafikale handlinger. Disse teorier er fremtrædende i 1970'erne og 1980'erne, og afløses af hierarkiske kontrolteorier, hvor trafikalfærd opdeles i færdigheder og opgaver på forskellige niveauer. Færdselsuheld bliver i den forbindelse set som et resultat af menneskelige fejl på et eller flere af disse niveauer.

Omkring 1990'erne sker der en væsentlig ændring, idet forståelsen af mennesket som et socialt væsen inddrages i forståelsen af trafikale handlinger. Det fører blandt andet til inddragelse af trafikantens livskontekst i bred forstand samt af begrebet livsstil. Livsstilsbegrebet oplever på det tidspunkt en omfattende renæssance i en række forskellige sammenhænge indenfor en bred vifte af fagområder (Reimer, 1995). Den stigende interesse for livsstil i relation til problemstillinger vedrørende trafiksikkerhed er delvis et resultat af livsstilsbegrebets generelle popularitet. Ikke desto mindre er det samtidig en konsekvens af en forskningsbaseret erkendelse af, at unge bilisters trafikale handlinger er resultat af et komplekst samspil mellem en række faktorer indenfor såvel som udenfor den trafikale situation. Inddragelse af den individuelle livskontekst er således et led i en proces mod en mere helhedsorienteret orienteret tilgang til forståelse af trafikale handlinger adfærd. Den helhedsorienterede tilgang baserer sig på den

¹ Socialpsykologien placerer sig mellem sociologien der forsøger at forstå samfundets funktionsmåder og psykologien der forsøger at forstå menneskets psyke. Socialpsykologiens genstandsområde er, at udvikle viden om hvorfor individet handler som det gør, og udvikler i den forbindelse stadig mere nuancerede diskurser, der forbinder samfundsmæssig forandring og udfordring med menneskelig handlen (Andersen & Mørch, 2000).

antagelse, at der er sammenhæng i menneskers handlinger på tværs af kontekster.

Teoriudviklingen forandres på denne måde gennem tiden i retning af en gradvis udvidelse af fokus i relation til unge bilisters trafikale handlinger, jf. figur 1 nedenfor.



Figur 1 *Kontekster for forståelse af trafikale handlinger*

Frem til 1990'erne er forståelsen af trafikale handlinger overvejende baseret på den enkelte bilists handlinger i den trafikale situation, og dermed på forståelse af den trafikale kontekst. Bl.a. via livsstilsbegrebet udvides forståelsen af trafikale handlinger til også at inddrage aspekter af bilistens individuelle livskontekst. I forbindelse med nærværende analyse af bilkørsels rolle i ungdomslivet udvides rammen for forståelse af trafikale handlinger yderligere, idet aspekter af den samfundskontekst som den trafikale adfærd finder sted indenfor inddrages.

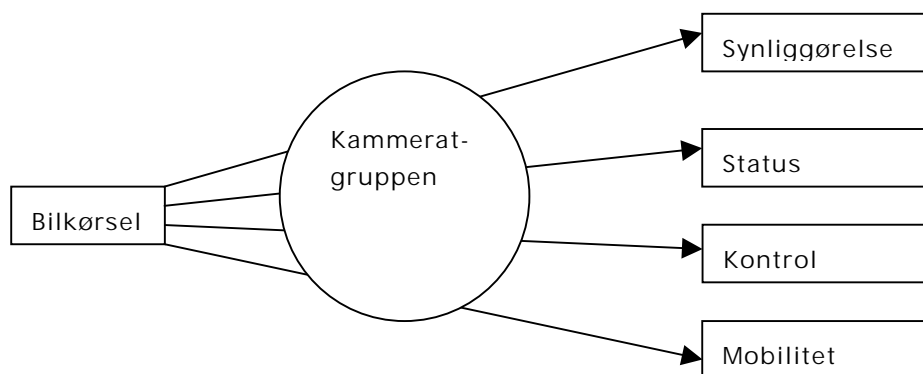
Den empiriske undersøgelse

Analysen af bilens rolle i ungdomslivet er baseret på en fokusgruppeinterviewundersøgelse. Undersøgelsens formål var, at få indsigt i sammenhænge mellem livsstil og trafikale handlinger, herunder de komplekse dynamikker der er på spil, når unge mennesker kører bil. Undersøgelsen omfattede 29 unge fra 18-24 år bosiddende i Storkøbenhavn. De unge kørte i gennemsnit bil mindst en gang ugentligt².

Undersøgelsen viser, at bilkørsel ikke blot er et transportmiddel men har en psykologisk betydning der er central for at forstå unge bilisters handlinger i trafikken. Foruden at være et transportmiddel indgår bilen i den enkeltes tilværelse som et redskab, der på linie med andre muligheder og

² Den pågældende undersøgelse er gennemført som første del af et Ph.d. projekt. For yderligere detaljer vedr. undersøgelsen henvises der til Møller (2002).

betingelser unge har til rådighed, kan benyttes i forbindelse med ungdomslivets udfordringer. Samværet indfor kammeratskabsgruppen og bilers rolle i den sammenhæng er vigtig for, hvor central en rolle bilkørsel har i ungdomslivet. Undersøgelsen viser, at bilkørsel i særlig grad indgår i ungdomslivet i relation til synliggørelse, status, kontrol og mobilitet, jf. figur 2 nedenfor.



Figur 2 *Bilkørslens potentielle funktioner i ungdomslivet. Bilens rolle og funktion indenfor kammeratskabsgruppen influerer i hvilket omfang og på hvilken måde bilkørslens potentiale realiseres.*

Da den empiriske undersøgelse viser at bilkørsel indgår som redskab i centrale processer i ungdomslivet, er det interessant at se på, hvorledes de empirisk funderede resultater relaterer sig til udvalgte dele af moderne ungdomsteori, og dermed bilkørslens rolle i ungdomslivet.

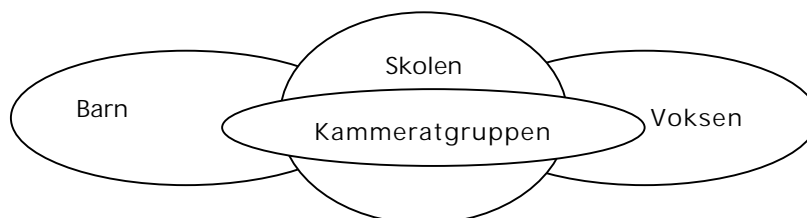
Ungdom og det moderne ungdomsliv

Begrebet ungdom associeres ofte med alder. I praksis er ungdom ofte knyttet til en bestemt aldersgruppe, men at forstå ungdom som et fænomen der alene er defineret ud fra alders kriterier er for snævert (Illeris, 2002).

Ungdom er et historisk fænomen, der som generel samfundsmæssig kategori, er en konsekvens af det moderne samfund (Mørch, 1990). Ungdom er en personlig funktionsmåde, der opstår som svar på det moderne samfunds krav til udvikling af individualiserede kvalifikationer. Ungdom er vejen til individualisering for alle, og en succes i at udvikle sig med ungdomslivet er afgørende for at kunne fungere indenfor det moderne samfund. En sådan succes indebærer blandt andet, at blive i stand til at forstå verden og sin egen betydning og placering i den, for på den baggrund at blive i stand til at gøre noget selv og etablere sin egen livsbane. Ungdom er hverken en kvalitet inde i den enkelte eller en periode for forsøg på at finde sig selv eksistentielt. "At være ung, og besidde ungdom betyder, at man udvikles og formes ved at være placeret indenfor en udviklingssammenhæng,

hvor man bliver samfundsmæssigt individualiseret ved at udvikle kvalifikationer til at fungere som individ i denne sammenhæng" (Mørch, 1990, p. 92).

Historisk er ungdom knyttet til skoletiden. Skolen var tilbage i 1700-tallet stedet for individuel kvalificering for de højere klasser, og udgjorde en overgang mellem barn og voksen. Ungdom var dog på det tidspunkt kun en mulighed for drenge. I dag er ungdom en udviklingsbetingelse for alle, men den enkelte må lære at blive i stand til at udnytte sine muligheder udviklingsrettet, og dermed at udvikle kvalificeret selvbestemmelse (Mørch, 1990). Skolen er stadig central i relation til ungdom. I dag er ungdom dog knyttet til yderligere to arenaer, hhv. det organiserede fritidsliv og kammeratgruppen.



Figur 3 *Det moderne livs ungdomsarenaer (Fra Mørch & Laursen, 1998, p. 112).*

Skolen er konteksten for udvikling af de unges formelle faglige kvalifikationer og kompetence. Klubber og andre former for organiseret fritidsliv udgør konteksten for udviklingen af uformelle sociale kompetencer. Kammeratgruppen er en kontekst, der udgør et fællesskab, der på forskellig måde etablerer en livsverden omkring de unge ved at organisere centrale sider af ungdommens praksis, uddannelsesforståelse og forbrugsmønstre. Kammeratgruppens væsentligste opgave er ikke at bidrage til den enkeltes frigørelse fra forældre etc. Kammeratgruppen er central for udvikling af en diskursiv bevidsthed og refleksive handlinger, og er dermed konteksten for udvikling af tanker om ungdomslivets forskellige baner og deres betydning (Mørch & Laursen, 1998).

I det moderne ungdomsliv kan unge udvikle sig ved at indgå i og bruge tilbud fra forskellige ungdomssammenhænge. Unge skal i dag i stigende grad opbygge deres egne kompetencer dvs. deres egen kombination af kvalifikationer for egen social bevægelighed. De unge kan vælge, men de kan også vælge fra. Det gør dem sårbare i det omfang de fravælger aktiviteter, der er afgørende for deres samfundsmæssige udvikling. Det er karakteristisk for nutidens unge, at de træder tydeligt frem i samfundet på iøjnefaldende måder, og i dag er ungdomslivet en selvstændig del af det moderne liv.

Ziehe (1983) beskriver, at der siden 1950'erne har fundet en kulturel frisættelse sted. Det indebærer, at moderne mennesker, tendentielt og ideologisk, er frigjort fra faktorer der i det traditionelle samfund sikrer at holdninger og normer overføres fra en generation til den næste, og dermed skaber ensartethed, forudsigelighed og kontinuitet. Det drejer sig f.eks. om faktorer som stand, slægt og religion. Kulturel frisættelse indebærer endvidere en individualisering af tilværelsens problemer. Bauman (Pedersen, 2000) hævder, at der i det postmoderne samfund ikke eksisterer fælles problemer, men kun individuelle problemer. Hvorvidt det danske samfund bedst beskrives som postmoderne (Bauman), sensommeren (Giddens) etc. skal ikke diskuteres her. Det centrale er, at unge mennesker i dag i høj grad oplever, at de selv er ansvarlige for at udnytte deres muligheder og betingelser så deres liv former sig som de ønsker det. Deres bevidsthed er formet af en oplevelse af, at alle muligheder er åbne for dem, og opnår de ikke den ønskede succes i tilværelsen, oplever de en massiv individuel utilstrækkelighed (Simonsen, 1999; Illeris, 2002).

Bilkørsel

- en kontekst for modernitetens individualisering?

Ungdom er, som beskrevet ovenfor, en konsekvens af samfundets krav til individualisering. Som led i deres individualisering indgår de unge i mange forskellige kontekster og sammenhænge, der adskiller sig fra hinanden via de optrin der fremvises, og de rekvisitter der gøres brug af (Andersen & Mørch, 2000). Et diskotek er et eksempel på en kontekst som unge mennesker kan indgå i. Diskoteket er en kontekst for præsentation af sig selv. Samtidig bidrager diskoteket som kontekst at sætte rammerne for på hvilken måde, præsentationen kan finde sted. Den høje musik f.eks. medfører, at samtale er vanskelig, og at selvpræsentationen som følge deraf må finde sted via præsentation af krop, tøj, makeup etc. Diskoteket som kontekst definerer, hvilke aspekter af den enkelte der er vigtige, og hvad der gør, at man som aktør kan være med til at bestemme, hvordan diskoteket skal være (ibid.). Bilkørsel er et andet eksempel på en kontekst som unge kan indgå i, og gøre brug af, i forbindelse med deres individualisering. I det følgende vil dette blive belyst baseret på resultaterne af den empiriske undersøgelse.

Synliggørelse

Alle interviewpersoner understreger bilkørsel som et potentielt redskab til *synliggørelse* af dem selv, dvs. som en måde at træde ud af mængden på, blive set, skille sig ud, få opmærksomhed. Således udstyrer nogle f.eks. deres bil med store højtalere, der kan spille højt mens de kører, og dermed

skabe opmærksomhed omkring deres eksistens. En ung kvinde fortæller tilfreds:

"Mine højtalere tiltrækker sig en del opmærksomhed".

Det er en udbredt opfattelse blandt de interviewede unge, at den måde bilens fører fremtræder på, bidrager til at fortælle omverdenen hvem den pågældende person er. Dels som følge af bilen der køres i, dels som følge af måden der køres på, men også bare det at køre i bil i en given situation. En ung mand fortæller:

"Man signalerer utrolig mange ting alt efter, hvad det er man kører i".

Alt efter hvilken bil der køres i, siger det noget om den person der kører bilen, - hvem vedkommende er, hvad vedkommende står for etc. Den unge kan aktivt bruge bilkørsel som redskab til at fremtræde på den ønskede måde. Blot det at blive lagt mærke til er ikke tilstrækkeligt. Fremtrædelsen skal ske i overensstemmelse med den enkeltes selvforståelse. I den sammenhæng er den enkeltes opfattelse af, hvorledes vedkommende ønsker at fremstå afgørende. En ung kvinde fortæller:

"Jeg vil helst køre i en gammel spand. Så kunne det med større sandsynlighed have været min egen. (...). Hvis man kører i en stor ny bil, lyser det langt væk, at det ikke er ens egen bil".

Til forskel herfra fortæller en ung mand:

"Man føler sig helt anderledes, når man sidder i en stor bil fremfor en lille potte. På en eller anden måde....Man kan kalde det en følelse af magt. Man har en helt anden følelse af at kunne følge med de store".

Netop synliggørelse og iscenesættelse af sig selv er et centralt element i individualiseringsprocessen som den finder sted i det moderne samfund blandt andet i kraft af den kulturelle frisættelse. Giddens (1991) går så langt som til at hævde, at individet er, hvad det fremtræder som. I tråd med dette lægger de interviewede unge vægt på, at de gerne vil skille sig lidt ud fra mængden, hvilet øger chancerne for at blive set. Bilkørsel kan hjælpe dem til dette f.eks. ved at køre i den rigtige bil. En rigtig bil i den sammenhæng er en bil der adskiller sig fra mængden på en måde der er i overensstemmelse med kammeratgruppens normer. En af de unge mænd fortæller:

"Jeg synes at en BMW er en fed bil, men det er en Falaffelbil desværre. Det er for normalt".

Giddens (1991) beskriver, at fremtræden i den præmoderne kultur afspejlede den enkeltes sociale identitet. I det moderne samfund signalerer fremtræden i et vist omfang social identitet, men ikke desto mindre først og fremmest personlig identitet. Den enkeltes fremtræden er i det moderne samfund et centralt element i selvets reflektive proces og etablering af selvidentitet. Den enkeltes fremtræden integreres i en personliggjort fortælling med henblik på opretholdelse af personlig kontinuitet på tværs af tid og rum. Denne kontinuitet blev i det præmoderne samfund etableret og opretholdt via f.eks. stand, slægt og religion.

Den enkeltes fremtræden skal på den ene side imødegå nogle generelle krav, og på den anden side indpasses i forskellige afgrænsede lokaliteter (ibid.). I forbindelse med bilkørsel er kammeratgruppen et eksempel på en sådan afgrænset lokalitet, der i samspil med de generelle færdselsregler mv. har betydning for hvordan den enkelte unge kører bil.

I interviewpersonernes kammeratgrupper eksisterer der forskellige uskrevne regler for hvordan det er passende at synliggøre sig selv som bilist. Blandt nogle interviewpersoner er synliggørelse via aggressiv og risikobetonet kørestil, store højtalere, striber på bilen etc. vigtige aspekter af synliggørelsen med kammeratgruppen som kontekst, mens dette blandt andre ikke var tilfældet.

Status

De unge oplever alle bilen som et statussymbol. Der kan dog skelnes mellem to former for status. Den første form for status er generel og en konsekvens af, at interviewpersonerne oplever, at det at køre i bil signalerer "voksenhed" samt en social status over et vist kritisk minimum. En ung mand fortæller:

"Forskellen på et barn og en voksen mand, det er jo prisen på deres legetøj ikke".

Bilkørsel er således et eksempel på, at fremtrædelse ikke entydigt er løsgjort fra socialstatus. De interviewede unge oplever generelt, at det at køre i bil, giver dem en højere status ikke mindst i kraft af, at det koster mange penge at køre i bil.

Foruden den generelle status kan bilkørsel anvendes som redskab til at opnå en mere individualiseret form for status, først og fremmest indenfor den enkeltes omgangskreds. Blandt interviewpersonerne er der stor forskel på i hvilket omfang og på hvilken måde (dvs. baseret på hvilken form for trafikal adfærd) bilkørsel indgår som redskab til opnåelse af status blandt kammerater. Tendensen er, at blandt de unge der er i gang med en er-

hvervsfaglig uddannelse, har bilkørsel en central placering i kammeratgruppen. Blandt disse unge anvendes bilkørsel aktivt til opnåelse af status og anerkendelse indenfor gruppen. Blandt de unge der er i gang med en mellemlang eller videregående uddannelse er tendensen, at bilkørsel ikke har en central placering i samværet med kammerater. Disse unge benytter andre redskaber til opnåelse af status og anerkendelse f.eks. studierelevante jobs, reflekteret stillingtagen og nuanceret argumentation. Hvorvidt bilkørsel anvendes som redskab til opnåelse af status og anerkendelse afhænger således i høj grad, af bilkørsels rolle i den enkeltes samvær med kammerater.

Måden hvorpå den enkelte har mulighed for at opnå status og anerkendelse via bilkørsel afhænger af de uskrevne regler for bilkørsel der eksisterer inden for den enkelte kammeratgruppe. Bilkørsels funktion som redskab til øget status er dermed tæt sammenhængende med dens funktion som redskab til synliggørelse. De uskrevne regler adskiller sig fra de formelle færdselsregler ved ikke at være nedskrevet og ekspliciteret. De fungerer som en slags uformelle anvisninger for trafikale handlinger som kontinuerligt formes og forandres via de trafikale handlinger (Hjorthol, 1999).

Bilkørsels rolle i samværet med kammeratgruppen og den måde hvorpå den enkelte har mulighed for at opnå status og anerkendelse indenfor gruppen kan forstås ud fra Bourdieus begreber felt og kapital. Felt er Bourdieus betegnelse for en given kontekst (Jf. begrebet lokalitet ovenfor, der er Giddens betegnelse for en given kontekst). I denne sammenhæng er feltet kammeratgruppen. Indenfor feltet er der noget på spil (dvs. hhv. tabe eller vinde/give afkald på eller opnå), nemlig kapital (Nielsen, 1999). Bourdieu skelner mellem 4 former for kapital. De 3 primære er hhv. økonomisk kapital (penge og materielle ressourcer), kulturel kapital (eksamener, titler og finkulturelle færdigheder) og social kapital (medlemskab af specifik gruppe). Den fjerde kapitalform betegnes symbolsk kapital og er en slags overordnet kapitalform der vedrører den enkeltes præstige og ry, og som de øvrige kapitalformer kan transformeres til i det omfang en given adfærd giver mulighed for det indenfor et givent felt. Forskellige handlinger kan således give anledning til øget symbolsk kapital indenfor forskellige felter (Järvinen, 2000).

Som eksempel på en trafikal handling for nogle af de unge gav anledning til en øget symbolsk kapital kan nævnes det at kunne køre fra en kammerat i et lysreguleret kryds. En ung mand beskriver en sådan situation på følgende måde:

"Når man møder en kammerat i et kryds. Se hvis bil der er hurtigst".

Den der kommer først gennem krydset, har vundet. Ikke blot det aktuelle kapløb, men også den øgede status eller symbolske kapital i kammeratgruppen. Begge parter kender og er indforstået med de uskrevne regler der ligger bag, og begge parter deltager i legen/spillet om status og anerkendelse.

Blandt de interviewpersoner for hvem bilkørsel anvendes som redskab til status og anerkendelse indenfor kammeratgruppen er der tendens til, at en risikobetonet kørestil, f.eks. bilkørsel ved høj hastighed giver anledning til øget symbolsk kapital. Den uskrevne regel er, at det gælder om at bevæge sig lige til grænsen af hvad bilen og føreren kan håndtere, uden at komme galt af sted. Ender det med et uheld, trækker det fra. Klares manøvren giver det point. Til opnåelse af den øgede kapital kan der anvendes forskellige strategier. Ud over forskellige former for risikobetonet kørestil, kan dramatiske og underholdende fortællinger om trafikale bedrifter anvendes.

Kontrol og mobilitet

I det følgende omtales bilens rolle som redskab til kontrol og mobilitet i de unges tilværelse under et, idet bilkørselns forskellige funktioner i ungdomslivet generelt er tæt sammenhængende.

Kontrol og mobilitet anses af de unge for at være ressourcer i deres ungdomsliv, som de anser det for væsentligt at have til rådighed. Når de kører i bil har de en oplevelse af at have kontrol over bilen. Denne oplevelse generaliseres til en oplevelse af at have kontrol over deres tilværelse, hvilket de sætter stor pris på. Bilkørsel er som noget fundamentalt knyttet til mobilitet. For de interviewede unge er bilens funktion som redskab til mobilitet, dog ikke kun forbundet med muligheden for konkrete køreture fra det ene sted til det andet. Lige så vigtigt for de unge er det, at bilen i deres bevidsthed repræsenterer muligheden for frit og ubesværet at kunne bevæge sig mellem kontekster, ikke kun fysisk, men også mentalt. En ung kvinde fortæller:

"I perioder hvor jeg har lånt bilen, der bruger jeg den jo ikke hele tiden. Jeg bruger den ikke, hvis jeg f.eks. skal ned til runddelen. Det ville simpelthen være for åndssvagt. Så tager jeg cyklen. Men jeg kan godt lide bevidstheden om at den holder der, også selv om jeg ikke bruger den. Jeg kan godt lide bevidstheden om, at jeg kunne tage den og køre til Afrika, hvis jeg fik lyst".

I relation til mobilitet er det moderne ungdomsliv markant anderledes end ungdomslivet i det traditionelle samfund var. I det traditionelle samfund var livets reting og mål angivet på forhånd via stand, slægt og religion. I det moderne ungdomsliv er det i langt højere grad op til den enkelte selv

at forme sin livsbane. Til beskrivelse af denne forskel anvender Furlong og Cartmel (1997) hhv. en rejse med tog og en rejse med bil som metaforer.

Rejsen med tog er kendetegnet ved, at der følges en bestemt rute. Ruten er fastlagt på forhånd, og der er bestemte steder den rejsende har mulighed for at stige af. Rejsen med tog er en metafor for det unge menneskes rejse ind i voksentilværelsen som den finder sted i det traditionelle samfund. Hvor den enkelte blev ført hen, afhang af hvilken billet vedkommende var blevet udstyret med, hvilket igen afhang af f.eks. køn og socialklasse. Rejsens mål er på forhånd kendt og defineret ud fra den slægt den unge kommer fra.

Ungdomslivet i det moderne samfund anskueliggøres via bilen som metafor. De unge finder selv deres egen vej i ungdomslivet både hvad angår destination og rute. Den enkelte styrer selv, og det er derfor nødvendigt både at kunne manøvrere og finde steder at køre hen. En anden vigtig forskel mellem ungdomslivet før og nu er, at hvor det i det præmoderne eller traditionelle samfund først og fremmest var vigtigt at komme et bestemt sted hen, er det i det moderne samfund først og fremmest vigtigt at være mobil, at være i bevægelse mellem kontekster, så kan den specifikke destination og rute justeres undervejs.

Det at være mobil er af meget stor betydning i ungdomslivet i det moderne samfund. Blandt de interviewede unge kom dette til udtryk ved, at muligheden for fleksibel og individuel bevægelse mellem kontekster blev fremhævet som noget positivt ved bilen. En ung kvinde fortæller:

"Hvis du sidder i et tog, så er man på vej præcis derhen, og hvis man så får lyst til at køre et andet sted hen, så skal man først til at finde ud af, hvilket tog der kører der hen, og det kan hurtigt blive bøvel. Når man sidder i en bil, så kan man hurtigt vende 180 grader og køre en anden vej".

En ung mand fortæller i det følgende på sin vis det samme, men på en lidt anden måde:

"Jeg hader, undskyld, men for at sige det mildt, det offentlige. Er der en lille smule rim på sporet, så går toget i stå. Det er det værste. Hvis man bare kunne sætte sig ned i sin bil og den starter og så kunne man køre derhen du vil (.....) Det er fantastisk".

Afrunding

Som det er fremgået ovenfor, er bilkørsel et redskab der kan indgå i centrale processer i det moderne ungdomsliv. Dermed får bilkørsel en psykosocial indlejring i den unges tilværelse, der medfører, at bilkørsel ikke blot

afspejler et transportbehov. For de unge, for hvem bilkørsel har en central rolle i kammeratgruppen og dermed også i ungdomslivets kampe og udfordringer, kan bilkørsel derfor ikke "bare" erstattes af f.eks. transport med offentlige transportmidler. De unge, for hvem bilen er et centralt redskab til manøvrering i ungdomslivet, opgiver ikke uden videre et så vigtigt redskab. Dertil står der alt for meget på spil.

Litteratur

- Andersen, H. & Mørch, S. (2000). Socialpsykologiens verdener. I: *Psyke og Logos, nr. 1, årg. 21*. København, Dansk Psykologisk Forlag.
- Bernhoft, I. M. (2001). Risiko i trafikken 1997 - 1999. *DTF notat 9, 2001*. Lyngby, Danmarks TransportForskning.
- Christensen, L. & Gudmundsson, H. (2002). En prognosemodel for persontrafik og dens anvendelse. *DMU rapport, in press*.
- Danmarks statistik (2001). *Færdselsuheld 2000*. København, Danmarks Statistiks trykkeri.
- Englund, A., Gregersen, N. P., Hydén, C., Lövsund, P., Åberg, L. (1998). *Trafiksäkerhet. En kunskapsöversikt*. Lund, Studentlitteratur.
- Furlong, A. & Cartmel, F. (1997). *Young people and social change. Individualization and risk in late modernity*. Buckingham, Open University Press.
- Giddens, A. (1991). *Modernitet og selvidentitet*. Dansk udgave 1996. København, Hans Reitzels Forlag.
- Gregersen, N.P. (1996). Ungdomars bilkörning. Varför är ungdomar så olycksdrabbade? Hur kan utbildning förbättra situationen? *VTI rapport nr. 409*. Linköping.
- Gudmundsson, H. (2000). *Mobilitet og bæredygtighed – strategier, mål og institutioner i regulering af persontransport*. Handelshøjskolen i København, det økonomiske fakultet, Ph.D. serie 8.2000.
- Hawken, P., Lovins, A. B., Lovins, L. H. (1999). *Naturlig kapitalisme. Den Næste Industrielle Revolution*. Dansk udgave, 2001. Forlaget Hovedland.

- Hjørthol, R. (1999). Kvinners og menns oppfatning av transportmidlenes egenskaper og symbolværdi. I: *Sosiologisk Tidsskrift Vol. 7, No. 2*, pp. 113-132.
- Illeris, K., Katzenelseon, N., Simonsen, B., Ulriksen, L. (2002). *Ungdom, identitet og uddannelse*. Center for Ungdomsforskning, Roskilde Universitetsforlag.
- Järvinen, M. (2000). Pierre Bourdieu. I: I: Andersen, H. & Kaspersen, L.B. (red.). *Klassisk og moderne samfundsteori, kap. 20*, pp. 342 - 363, 2. udg. København, Hans Reitzels Forlag.
- Møller, M. (2002). Livsstil og trafikale handlinger. En fokusgruppeinterviewundersøgelse men unge bilister. *DTF rapport 2, 2002*, Kgs. Lyngby.
- Mørch, S. (1990). Ungdomsteori og intervention. I: *UDKAST - dansk tidsskrift for kritisk samfundsvidenskab, nr. 1, 18. årg.*, pp. 81-118.
- Mørch, S. & Laursen, S. (1998). *At lære at være ung - modernitetens pædagogik*. København, Ungdomsringen.
- Nielsen, K. (1999). Praxis, habitus, livsstil - et essay om Pierre Bourdieu, krop og kultur. I: Hansen, J. T. & Hermansen, M. (red.). *Sociologisk udfordring til psykologien*, pp. 53 - 66. København, Klim.
- Pedersen, P. P. (2000). En postmoderne nutid?. I: Andersen, H. & Kaspersen, L.B. (red.). *Klassisk og moderne samfundsteori, kap. 26*, pp. 458 - 478., 2. udg. København, Hans Reitzels Forlag.
- Reimer, B. (1995). Youth and modern lifestyles. I: Fornäs, J. & Bolin, G. (ed.). *Youth culture in late modernity, kap. 7*, pp. 120-144, London, Sage.
- Roberts, K. (1995). *Youth and Employment in Modern Britain*. Oxford , Oxford University Press.
- Simonsen, B. (1999). 90'ernes krævende unge - og nogle mulige pædagogiske konsekvenser. I: Størner, T. & Hansen, J.A. (1999). *Ungdom - uddannelse og kultur, pp. 7 - 18*. København, Danmarks erhvervspædagogiske læreruddannelse (DEL).
- Vejdirektoratet (2002). *Trafikøkonomiske enhedspriser 2000*. www.vd.dk.

Ziehe, T. & Stubenrauch, H. (1983). *Ny ungdom og usædvanlige læreprocesser*. København, Politisk Revy.

7 De bilfrie og de billøse

Af Mirjam Godskesen, Institut for Produktion og Ledelse, DTU

Dette kapitel omhandler familier der lever uden bil. Den omtalte empiri stammer fra materiale indsamlet i forbindelse med et Ph.d. projekt og er derfor afgrænset til at handle om børnefamilier i Storkøbenhavn. En grundig beskrivelse og analyse af de nævnte familier og deres transportmønstre kan læses i afhandlingen (Godskesen, 2001).

I afhandlingen fokuseres der meget på forskellene mellem at leve med og uden bil. Denne skelnen er vigtig, når man interesserer sig for, hvordan mere eller mindre bæredygtige transportmønstre etableres og vedligeholdes. Dette kapitel går tættere på den gruppe af familier, der lever uden bil. For man kan også leve uden bil på forskellige måder. Den måde man indretter sig på, når man lever uden bil, og især den indstilling, man har til sin egen transportsituation, har stor betydning for, om man er tilfreds med sin daglige transport, eller om man tværtimod skynder sig at anskaffe en bil, så snart økonomien tillader det. Familierne uden bil opdeles i to grupper: De bilfrie og de billøse. Forskelle og fællestræk for de to grupper trækkes frem, og til sidst diskuteres mulighederne for at fremme bæredygtig transport ved at undgå, at flere familier anskaffer bil.

At definere sig selv i forhold til bilsystemet

Man kan måske undre sig over, at familierne kaldes "*bilfrie*" og "*billøse*". Hvorfor ikke bare kalde dem kollektivbrugere, cyklister og fodgængere? Mette Jensen (1997) laver en skelnen, som jeg er inspireret af, der langt hen ad vejen svarer til de bilfrie og de billøse. Hun opdeler gruppen af ikke bilister i henholdsvis "*cyklister/kollektivbrugere af hjerte*" og "*cyklister/kollektivbrugere af nød*".

Når familierne uden bil i stedet defineres i forhold til bilsystemet, er det fordi, de selv gør det, når de interviewes. Familiemedlemmerne bruger måske ikke lige ordene bilfrie og billøse, men de er meget optaget af, at de lever uden bil, og at de derfor er anderledes. Og de begynder spontant at forklare, hvorfor de lever uden bil. Det er i analysen taget som udtryk for, at bilerne er så dominerende en del af transportsystemet i dag, at alle andre transportformer bliver målt og vurderet i forhold til det at køre i bil. Med andre ord, så har man brug for at forklare, hvorfor man afviger fra normalen ved at leve uden bil. Derfor bruges betegnelserne bilfrie og billøse, som i øvrigt også anvendes af Lykke Magelund (2000).

De bilfrie

Vibeke, Michael og deres 1-årige datter Helene bor på Frederiksberg. De arbejder henholdsvis i centrum af København og på Amager, og cykler begge på arbejde. Cyklerne og barnevognen er deres daglige transportmidler, men af og til låner de bil af Vibekes far, så de kan komme i sommerhus i weekenden. De har to gode jobs og kunne sagtens have råd til at købe bil, men de synes ikke, de har brug for egen bil. Vibeke fortæller:

"...Men jeg vil sige, ligegyldig hvor mange fine jobs og hvor mange penge vi kommer til at tjene, så hvis vi bliver ved med at have de samme bilvaner, som vi har nu, så vil jeg altid tænke, at det er lidt fråds at have bil for det...[..].. hvor kan man køre meget i taxa, hvis det nu endelig skulle være, ikke".

De oplever ikke bilen som nødvendig i dagligdagen og betegner det at have bil i deres situation som "fråds". De forholder sig kritisk over for, at der er så mange biler i byen. De føler sig usikre, når de cykler på de meget trafikerede veje, og synes, der er meget forurening. Men samtidig er de på ingen måder "antibilister". De synes, det skal være et frit valg, om man vil køre i bil, og de vil heller ikke selv "lide afsavn for miljøets skyld". De lægger vægt på, at de vil købe en bil, hvis de en dag oplever, at de har behov for den. Men bilkøb indgår ikke i deres umiddelbare fremtidsplaner, som Vibeke siger:

"Det er ikke drømmen at have en bil eller flytte ud på landet. Det er mere drømmen at bo tæt på byen. Og så skulle give de mange flere penge for at bo i byen, men så undvære bilen".

Det er karakteristisk for de bilfrie familier, der indgår i undersøgelsen, at de forestiller sig deres fremtid uden bil. De betragter deres eget transportmønster som "det naturlige valg" i deres situation. Men de er samtidig meget bevidste om, at de vælger anderledes end det store flertal. Det måske mest overraskende hos de bilfrie familier er, at de ikke er "antibilister". De forholder sig mere kritisk til bilens nødvendighed i hverdagen, end familierne med bil gør, men det er ikke et ønske om at redde miljøet, der afholder dem fra at købe bil. Miljøhensynet er højst ét element i det meget komplekse billede, der danner familiernes transportmønster.

De billøse

Susanne bor i Ballerup sammen med sine to børn, Mejse på 4 år og Astrid på 7 år. De havde netop købt en bil, da Susanne blev interviewet. Når familien alligevel bruges som et eksempel på en billøs familie, er det fordi, de har levet uden bil, siden Susanne blev alene med børnene og ikke selv hav-

de råd til at købe bil. Men hun har hele tiden ønsket sig en bil. Susanne fortæller:

"Hvorfor jeg også har anskaffet bilen, det er netop for at kunne gøre lidt mere af det impulsive...jeg forestiller mig, at man lige kan tage til stranden, ikke".

Bilen forbindes her med det impulsive og sjove, noget der ikke er særlig meget plads til i en hverdag med fuldtidsarbejde og to små børn.

På de daglige ture til daginstitutioner og arbejde er bilen ikke specielt nødvendig. Susanne har faktisk efterfølgende konstateret, at det kan være mere hensigtsmæssigt at køre hjem og stille bilen og derefter hente børnene på cykel. Det er om aftenen, når de skal til forskellige fritidsinteresser, at bilen er en fordel:

"..til og fra arbejde, det kunne jeg rimeligt nemt klare, ikke. Det er nok aktiviteterne bagefter. Det er i fritiden, at jeg har brug for bilen, ikke".

Susanne klarede som sagt hverdagens ture fint ved hjælp af cykel, og hun kunne også låne bil af sin far, når de skulle noget særligt, men hun oplevede det som en begrænsning at leve uden bil. Hun følte sig begrænset i forhold til, hvilke fritidsinteresser familien kunne vælge, og hvilke aktiviteter de kunne lave i weekenden. Hun var således ikke tilfreds med sin transportsituation som billøs, fordi hun forestillede sig, at en bil ville give adgang til en række impulsive og sjove aktiviteter, der ville øge hendes livskvalitet.

Forskelle mellem de bilfrie og de billøse

Hvad er det så, der adskiller de billøse og de bilfrie? De billøse er i en eller anden grad ufrivilligt billøse. Typisk har de ikke råd til bil, men det kunne også tænkes, at de af en eller anden grund ikke kan få kørekort. Men der er *ikke* tale om en simpel skelnen mellem dem, der *ikke har råd til bil*, og dem, der lever uden bil, men *potentielt ville have råd til at købe bil*. Det er således *ikke* kun et spørgsmål om, hvorvidt der er tale om et frit valg.

Bent og Lisbeth skal her trækkes frem som et eksempel på en bilfri familie, der ikke havde råd til at købe en bil. De solgte i sin tid deres bil for at få råd til at købe et hus. De var således, i en eller anden grad, ufrivilligt billøse, fordi de ikke havde råd til både hus og bil. Men de valgte at købe et hus, der var placeret meget hensigtsmæssigt i forhold til deres arbejdspladser og offentlig transport. Og i stedet for bilen købte de to nye cykler. De indrettede sig, så deres daglige transport fungerede godt, og de ikke på nogen måde savnede en bil i hverdagen. Når de skulle i sommerhus lejede

de en bil. Senere har de så fået mere luft i økonomien og ville have råd til at købe en bil, men de opfatter det som unødvendigt. Familien kan således betegnes som bilfrie både i den situation, hvor de ikke havde råd til at købe bil og senere hen, hvor fravalget af bil i højere grad kan betegnes som et frit valg.

Forskellen mellem de billøse og de bilfrie kan derfor ridses op som følger: Mens de billøse er utilfredse med deres transportmuligheder og ønsker sig en bil, så kan de bilfrie familier karakteriseres ved, at de er tilfredse med deres transportsituation, de har et velfungerende transportmønster, og de har en forestilling om, at de vil fortsætte med at leve uden bil i den nærmeste fremtid.

Fælles problemer for familier uden bil

Der er således forskel på, hvordan familier uden bil har indrettet deres transport i hverdagen, og hvor tilfredse de er med deres transportmuligheder. Men der er enkelte situationer, som både de bilfrie og de billøse fremhæver som vanskelige at klare uden bil. Her giver også de bilfrie familier udtryk for at de savner en bil. Der er tale om situationer, der er vanskelige "at organisere sig ud af".

Når de skal *sent hjem om aftenen* er en af disse situationer. Den offentlige transport har ikke så hyppige afgang om aftenen, og børnene er trætte. Som Anna fortæller:

"De der gange, hvor man tager hjem i toget og Thorbjørn bare helst skulle sove nu, og der sidder nogen og larmer ved siden af eller at dørene i toget bare smækker hele tiden eller et eller andet, eller vi mister et tog, fordi det er forsinket og skal vente i laaang tid. Så står man altså bare der og næsten skriver under på en kontrakt – nu vil jeg have bil!"

De andre ture, der fremhæves som vanskelige, er *weekendture*, f.eks. når familien skal ud i naturen eller på museum. Det kan også være familiebesøg. Endelig er der *sommerhusture*, som er meget vanskelige at klare uden bil. Enkelte af de bilfrie familier låner eller lejer en bil, når de skal i sommerhus.

Det er karakteristisk for alle de nævnte ture, at de ikke indgår i den daglige transport, men kan karakteriseres som periodisk tilbagevendende. Man kan godt have et velfungerende transportmønster i dagligdagen og alligevel opleve det som et afsavn, at det er meget besværligt at komme på ture i weekenden. Derfor kan det være afgørende for familiens tilfredshed med dens generelle transportmuligheder, at de har rimelig let adgang til at leje eller låne bil i disse særlige situationer.

Mod bæredygtig transportadfærd?

Set i et bæredygtighedsperspektiv er den væsentligste forskel mellem de bilfrie og de billøse, at de billøse er potentielle bilkøbere, mens de bilfrie ikke har et umiddelbart ønske om at anskaffe bil. De billøse forestiller sig, at livet vil blive bedre med en bil og undværer den typisk af økonomiske grunde. De bilfrie er derimod tilfredse med deres daglige transport og synes ikke de mangler en bil i hverdagen.

Resultaterne fra mit Ph.d. projekt tyder på, at det er nemmere at bevare de bilfrie uden bil, end at få familier med bil til at afskaffe den. Det skyldes, at den daglige transport hos familier uden bil er tilrettelagt uden bilen som forudsætning - bilen er ikke en integreret del af hverdagens rutiner. Hos familier med bil kræver det derimod en grundlæggende omorganisering af hverdagen, hvis de skulle skille sig af med bilen.

Hvis man derfor skal prioritere sin indsats for at fremme udviklingen af mere bæredygtige transportmønstre i hverdagen, så bør man sætte en del kræfter ind på, at undgå at familier uden bil anskaffer en bil. Men kan man tillade sig at anlægge en strategi for en bæredygtig udvikling på transportområdet, hvor man vil forsøge at undgå at familierne anskaffer bil? Er det ikke en urimelighed, at nogen skal frarøves dette gode, der både er prestigegivende og af mange anses for at bidrage til bedre livskvalitet?.

Hvis man forestiller sig, at alle uden bil er billøse, så tror man, at alle uden bil lider afsavn i hverdagen, fordi de *mangler* en bil. Den næste (kort)slutning bliver, at de straks ville købe en bil, hvis de havde råd til det. Inden for denne tankegang er den eneste mulighed for at bevare så mange som muligt uden bil, at familierne fortsat har så lav en indkomst (eller bilerne er så dyre), at de ikke har råd til at købe bil. Denne strategi for at fremme bæredygtig transportadfærd er samfundsmæssigt uacceptabel. Derfor bliver konklusionen hurtigt, at "så er der alligevel ikke noget at gøre". Hvis indkomsten og levestandarden øges, og man skal tilstræbe større social lighed, så må vi acceptere, at flere familier anskaffer bil.

Hvis man i dette perspektiv skal fremme bæredygtig transport, så må man satse på "fornuftig bilbrug". Det kan man f.eks. gøre gennem oplysningskampagner, benzinafgifter, parkeringsafgifter og etablering af cykelstier og stilleveje. Det er alt sammen gode og nødvendige initiativer, men ud fra empirien i mit ph.d. studie har jeg begrænset tiltro til, hvor meget man kan flytte transporten i en bæredygtig retning ved at opfordre familier, der har bil, til at lade den stå i en række situationer, hvor andre transportmidler kunne være lige så hensigtsmæssige. Der er en tendens til, at når bilen først er anskaffet, så står den ude foran huset og siger "brug mig". Det er slående at se, hvordan familier med stor viden om bilers forurening og

markante meninger om, at lokalmiljøet bør fredeliggøres, alligevel bruger bilen på meget korte ture, hvor den forurener meget, og ikke engang er hurtigere end cyklen.

Helt anderledes positivt bliver perspektivet, hvis man er opmærksom på, at der også findes bilfrie familier, der er tilfredse med at leve uden bil. Gruppen er måske ikke særlig stor¹ men der findes familier, der lever uden bil og er tilfredse med deres daglige transport. De har muligvis råd til at anskaffe bil, men det er ikke afgørende. De føler ikke et behov for bil i hverdagen og vil således ikke anskaffe bil, bare fordi deres indkomst øges.

Denne forståelse giver helt andre muligheder for at fremme bæredygtig transport, for så er der ikke længere en nødvendig sammenhæng mellem at være fattig og det at leve uden bil. Det bliver legalt at undersøge strategier for, hvordan man kan øge andelen af bilfrie familier. Fra politisk side drejer det sig om at tilrettelægge transportbetingelserne på en måde, så flere familier kan blive tilfredse med at leve uden bil. Men hvad betyder det mere konkret? Man kan i første omgang tage udgangspunkt i de forhold, som familierne uden bil oplever som besværlige i hverdagen. Uden at forsøge at lave nogen fuldstændig liste kan der peges på følgende forhold, som blev fremhævet af familierne i undersøgelsen.

Angående de ture, hvor de skal sent hjem om aftenen, på weekendtur eller ture til sommerhus, så vil det være en fordel, hvis familierne kunne få lettere adgang til at låne eller leje bil. Andre former for organisering af bilbrug end én-familiebilen ville gøre biler mere tilgængelige i disse periodisk tilbagevendende situationer, hvor bilen er det absolut mest hensigtsmæssige transportalternativ. Man kunne f.eks. gøre det fordelagtigt at eje biler i fællesskab. Dermed fik man biladgang uden at have den ubegrænsede biladgang, der medvirker til, at man "bruger bilen til det hele".

Sikkerheden for cyklister i byen blev gentagne gange fremhævet som et problem. Især et ønske om flere cykelstier. En anden barriere for at cykle er den dress-code, der forlanges i en række firmaer. Bilfrie boligområder gav klart cyklerne en fordel, især fordi børn kunne færdes mere frit, når der ikke var biler i området. Bedre offentlig transport, især mere præcise og mindre fyldte busser, blev gentagne gange efterspurgt.

Firmabilordninger viste sig at have en markant indflydelse på hele familiens transportmønster. Her følte familierne sig økonomisk presset til at bruge bilen, "fordi den allerede var betalt". Den nuværende konstruktion af

¹ Mit ph.d. projekt som denne artikel bygger på, er udelukkende et kvalitativt projekt, og jeg kan derfor ikke udtale mig om størrelsesordener af de forskellige grupper. Det vil kræve en kvantitativ undersøgelse.

firmabilordningen modarbejder i høj grad en udvikling mod brug af mere bæredygtige transportformer.

Afslutningsvis kan man sige, at det ikke er sådan, at man enten *er* bilfri eller billøs. Oplevelsen af, om familiens transportmuligheder er tilfredsstillende, næres hele tiden af de erfaringer, man gør sig i hverdagen. Der er således god grund til at fokusere på de mange familier i storbyen, der lever uden bil og støtte op om deres bæredygtige transportvaner. Med en indsats på dette område vil man kunne flytte nogle af de billøse til at blive bilfrie, og dermed dæmme op for en øget billisme, og i sidste ende vil disse initiativer også gøre det lettere for familier med bil at afskaffe bilen, hvis de ellers er motiverede for det.

Litteratur

Godskesen, M. (2001). *Rutiner og brud i hverdagens transport*. Ph.d. afhandling, Institut for Produktion og Ledelse, Danmarks Tekniske Universitet.

Jensen, M. (1997). Benzin i blodet - kvalitativ del. *Faglig rapport fra DMU nr. 191*.

Magelund, L. (2000). Billøs i bilsamfundet. *Transportrådet, rapport nr. 00/03*.

8 At få bil: Transformation i hverdagens tid og rum

Af Helene Hjorth Oldrup, Sociologisk Institut, KU

Introduktion

Opgørelser over mobilitet med bil viser en klar tendens: mobiliteten er stigende. Eksempelvis steg antal kørte personkilometer med bil 1/3 i perioden fra 1979 til 1999 (Jensen 1998:7). Hvordan kan vi forstå og forklare denne stigning? Indenfor transportadfærdsforskningen bruges især tre forklaringstyper, nemlig at mobilitet med bilen er *nødvendig*: den er, hvad der får vores hverdag til at hænge sammen; den ses som *frihedsgivende*: at vi har mulighed for at komme til mange former for aktiviteter; eller den ses som *livsstilselement*: vi får identitet og status gennem bilen (se f.eks. Læssøe 1999; Jensen 1997, Oldrup 2000). Med disse perspektiver på mobilitet med bilen er den imidlertid altid betinget af noget andet: af vores hverdagslivsstrukturer, byens rumlige strukturer, eller sociale differentieringsprocesser. Hverdagsmobilitet med bil har derfor sin funktion på grund af disse andre strukturer eller kontekster. Den måde at forstå og forklare hverdagsmobilitet med bil på betyder, at selve mobiliteten ikke kommer i fokus. Som Shove (uden dato) har udtrykt det: 'bilen bliver i garagen'.

Hensigten i det følgende er at sætte fokus på mobiliteten i bilismen. Hvad er det egentlig for en *erfaring af mobilitet*, der kommer til udtryk gennem bilisme? I forlængelse heraf: hvordan kan mobilitet forstås som bevægelse i sociologisk forstand?¹ I det følgende introduceres først det mobilitetsbegreb, der arbejdes med i denne undersøgelse; dernæst præsenteres mobilitetstyper med udgangspunkt i sociologisk teori. Til sidst diskuteres mobilitetsforståelse udfra empirisk materiale indsamlet blandt bilister i det københavnske område anno 2000. Tesen er, at mobilitetsforståelsen i bilismen er ved at ændre karakter fra det jeg kalder en traditionel form for mobilitet til en fragmenteret form for mobilitet. Diskussionen er baseret på en første bearbejdning og fortolkning af kvalitative interviewdata, og som en forsøgsvis pilotanalyse af dataene. Der er i alt foretaget 9 interview, med udgangspunkt i den narrative og semistrukturerede interviewform (Kvale, 1996). De interviewede er mellem 25 og 40 år og opvokset i et bilsamfund. De bor i Københavnsområdet hvor den offentlige transport er veludviklet

¹ Diskussionen er en del af et ph.d. projekt med arbejdstitlen "Transformation i hverdagslivets mobilitet - bilisme, mobilitetskultur og hverdagsliv".

og repræsenterer så stor uddannelsesmæssig spredning som muligt. Der gives ingen anvisninger på hvordan transportadfærden kan ændres i en bæredygtig retning, men afslutningsvis antyde hvordan man bør tænke handling ud fra denne analyse.

Mobilitetsbegrebet

Mobilitet begrebsliggøres ofte med inspiration fra tidsrum geografien, hvor Hägerstrand (f.eks. Gren 2001) er et ofte citeret eksempel. Her ses mobilitet som bevægelse mellem to eller flere rumlige punkter og to eller flere tidspunkter. I denne forståelse bliver tid og rum altså matrix'er som bevægelse sker igennem, tid og rum er Euklideansk: rummet er tomt og tiden lineær.

Mobilitetsforståelsen i denne undersøgelse er inspireret af kvalitative tilgange, mere specifikt fænomenologien. Fænomenologien ønsker forståelse og beskrivelse af fænomenet som subjektet oplever det (Moustakas, 1994). Erfaring skabes i interrelation med verden, og er altid temporal og rumlig. Det er derfor gennem disse relationer, at tid og rum bliver til (Merleau-Ponty, 1962). Tid og rum er altså 'levet', det er måder at være i verden på. Med udgangspunkt i fænomenologien forstås mobilitet som bevægelse, der skaber tid og rum, og ikke bevægelse gennem tid og rum (Game, 1999; Crang, 2001). Man kan derfor sige, at tid og rum udøves gennem bevægelsen. Et kritikpunkt af den fænomenologiske tilgang er, at den er for subjektiv og individuel. Denne kritik kan imødegås ved hjælp af konstruktivismen, hvor betydningen af fortællinger er vigtig. Hverdagslivet er fuld af kommunikation, fortællinger, tale akter. Gennem sådanne fortællinger skabes fællesskaber. Lyotard (se Jackson, 1996, p. 38-39) siger eksempelvis, at "a collectivity finds its raw materiel not only in the meaning of narratives, but also in the act of reciting them". Det sociale medieres derfor gennem fortællinger, men objectificeres samtidigt (Jackson, 1996).

Metodologisk har den kvalitative tilgang derfor andre implikationer end tidsrum-geografien. Man kan sige, at hvor man i geografien er interesseret i at tegne kort for at forstå mobiliteten, er man i den kvalitative tilgang interesseret i at indsamle fortællinger om mobilitet. Det 'kvalitative' mobilitetsbegreb er derfor udgangspunkt for den empiriske del af undersøgelsen, hvor der er indsamlet fortællinger om hverdagsmobilitet med bil.

Forskellen mellem den kvantitative og kvalitative tilgang er opsummeret i figur 1.

| Tilgang til mobilitet | Forståelse af tid og rum | Metodisk tilgang |
|--|------------------------------------|---------------------------|
| "Kvantitativ mobilitet" (f.eks. tid-rum geografien) | Tid og rum som punkter i en matrix | Kort der tegnes |
| "Kvalitativ mobilitet" (Inspiration fra fænomenologien) | Tid og rum udøves gennem bevægelse | Fortællinger om bevægelse |

Figur 1 *Tilgange til mobilitet*

Teorier om mobilitet

Metaforer om mobilitet, bevægelse og rejse optræder hyppigt i nyere samfundsteori og kulturteori. I det følgende tager jeg udgangspunkt i tre forskellige måder at tænke mobilitet på i disse teorier, og som vil fungere som baggrund for at diskutere det empiriske materiale.

Traditionel mobilitet

Traditionel mobilitet er et udtryk for mobilitet, der er klassisk. Denne type mobilitet har rødder i f.eks. dannelsesrejsen og turistrejsen. I denne forståelse har rejsen sin egen kronologi: man rejser ud, oplever verden og kommer hjem igen. Rejsen har altså en lineær temporalitet, med en retning, den har et begyndelsespunkt, en midte og et slutpunkt. Rejsen har også en rumlig opsplitning mellem ude og hjemme – man rejser ud og dermed væk fra det hjemlige (van Abbele 1992, Morris 1998).

Flere forfattere hævder, at vi er på vej væk fra traditionel mobilitet. Her gives to bud på hvad der karakteriserer udviklingen af en ny mobilitet, nemlig fragmenteret mobilitet og hypermobilitet.

Fragmenteret mobilitet

Med begrebet den fragmenterede mobilitet tages udgangspunkt i sociologen Zygmunt Baumanns arbejde (1994, 1995), inspireret af hans brug af mobile figurer, som han bruger for at diskutere skiftet mellem moderne og postmoderne livsstrategier. Disse mobile figurer kan læses som fænomenologiske beskrivelser af dominerende måder at opleve verden på. Centralt i disse livsstrategier er, at de udtrykker forskellige måder at bevæge sig på i tid og rum. Som del af skiftet til postmoderniteten siger han, at vi nu le-

ver livet som en række af korte spil. Man må ikke lade sig fastholde til et sted, et job, men være parat til at flytte sig. I den postmoderne livsstrategi er tiden ikke længere lineær og har retning, men er i stedet en række episoder, som er afskåret fra hinanden, fra fortid og fremtid. Hver episode er sig selv, lukket om sig selv. I den fragmenterede mobilitet er tiden derfor blevet episodisk, opdelt i enheder. Bauman bruger turisten som metafor og taler om, at vi alle er blevet turister. Turisten bevæger sig hele tiden for at opleve noget andet, for at opleve nyt og anderledes. Turisten har nok et hjem at komme tilbage til, men det er mindre vigtigt, og somme tider kan det være svært at sige, hvor hjemme er. Afgrænsningen mellem ude og hjemme er, om end ikke er ophævet, så i hvert fald utydelig.

Hypermobilitet

Den tredje og sidste form for mobilitet er her repræsenteret ved den franske byplanlægger Paul Virilio (1993, 1997). Virilio har en dystopisk og kritisk indfaldsvinkel til mobilitet. Han beskæftiger sig med hastighed, som han ser som det grundlæggende princip bag den samfundsmæssige udvikling. Fra hestevognen, til toget, bilen, jetflyet og internettet har det samlede princip været at hastigheden er accelereret. Hastigheden betyder ifølge Virilio, at 'stedet' ophører, at kun cirkulationen eksisterer, og så punkter for afgang og ankomst. Denne udvikling er repræsenteret ved motorvejssystemer, moteller, shoppingcentre, og betyder, at stedet ophører med at være udgangspunkt for erfaring. Ligeledes ophæver hastigheden tiden: hastigheden er blevet så høj, at kronologien afgang-rejse-ankomst er ophævet: man er ankommet, uden at man behøver at rejse. Han taler altså om ophævelse af den lineære tid, og om at den fragmenterede og episodiske tid, som Bauman taler om, er blevet erstattet af 'øjeblikket'. For Virilio er hverdagstransport blevet overtaget af hypermobilitet, af mobilitet med hastighed så høj, at man ikke behøver at bevæge sig.

De tre mobilitetstyper udtrykker forskellige måder at være mobil på, med vidt forskellige tid og rum erfaringer. Forfatterne postulerer, at der med disse mobilitetsforståelser er sket store forandringer i hverdagslivets mobilitet. I figur 2 er en oversigt over de vigtigste forskelle.

| | Traditionel mobilitet | Fragmenteret mobilitet | Hypermobilitet |
|------------|-------------------------|----------------------------------|--|
| Tid | Lineær Med retning | Episodisk Uden retning | 'Øjeblikket' |
| Rum | Opdeling ude/ hjemme | Utydelig opdeling ude /hjemme | Ophævelse af sted Kun cirkulation |

Figur 2 *Tre Mobilitetstyper*

Der er imidlertid tendens til at associere disse forandringer i mobilitet til afgrænsede områder: til brugen af visse nye teknologier (medier, Internet, kommunikation) eller til visse privilegerede grupper i samfundet med særlig høj mobilitet. Heroverfor står bilismen som en meget almindelig teknologi, brugt af de fleste mennesker: den er så hverdagslig, at den næsten er usynlig.

Fortællinger om bilen og mobiliteten i hverdagen

I indledningen fremførtes den tese, at der er sket et skift i bilismens mobilitet, fra den traditionelle mobilitet til den fragmenterede mobilitet. Før jeg undersøger fortællinger om bil og mobilitet i hverdagen, vil jeg derfor se nærmere erfaringer med bilismen. 1960'erne er den periode, hvor bilen for alvor bliver hvermandseje. Mobilitetserfaringerne med bilen kan aflæses i en række kulturelle artefakter, for eksempel road movies og bøger². Samme tendens er udtrykt i reklamer, om end knapt så vidtgående som i road-movies³. I reklamer fra 1960'erne vises de mange steder man kan tage med bilen: i skoven, til vandet, til lufthavnen. I reklamerne vises bilen med bilisten ved siden af, klar til at nyde det fritidsrum, som han/hun/bilen er i. Bilen er altså et medium, hvormed man rejser hjemmefra til et andet, fritidssted. Det er en måde at komme væk hjemmefra, væk fra hverdagen på, en måde at opleve 'time-out' fra hverdagens 'trummerum'. Mobilitet med bilen er derfor traditionel, det handler om at rejse ud hjemmefra.

Men hvordan erfarer nutidens storkøbenhavnske bilister den mobilitet de har med bilen? I min kvalitative interviewundersøgelse har jeg undersøgt

² 'On the Road' af Jack Kerouac (1957). Carolyn Cassady 'Off the Road' (1990) er beretningen om hvad der skete hjemme imens. Se Cesswell (1993). Cohan og Hark (1997) om road-movie genren. Se også Eyerman og Löfgren (1995).

³ Følgende gengivelse af reklamer fra 1960'erne er baseret på gennemgang af Det Kongelige Biblioteks samling af reklamer fra denne periode. Primært fra Opel, Ford og Fiat.

mobilitetserfaring blandt yngre bilister. I interviewene har jeg især fokuseret på, hvad der sker med folks erfaringer og oplevelse af tid og rum, når de får bil.

Hvorfor blive mo-bil

For de fleste interviewede er det konkrete begivenheder og forandringer i deres hverdagsliv der gør at de vælger at anskaffe sig en bil. De har måske nok 'altid vidst', at de ville have en bil, men beslutningen om at få bil begrundes med konkrete begivenheder. Det er enten begivenheder i forhold til deres eget eller samleverens arbejde, eller det er i forbindelse med at få børn.

- For flere af de interviewede er det begivenheder i forbindelse med deres arbejde, eller deres samlevers arbejde, der gør, at de overvejer at anskaffe sig bil. Her fortæller de, at det nye arbejde ligger så langt væk, eller upraktisk i forhold offentligt transport, at det vil være for tidskrævende ikke at have bil. Det er derfor nødvendigt at anskaffe sig bil, for at 'spare tid', for at få hverdagen til at hænge bedre sammen.
- For andre af de interviewede er det i forbindelse med ankomst af deres første barn. Her er det i forbindelse med besøg, weekend og ferier, at det anses som nødvendigt at have en bil til at transportere barnet med: de fortæller, at der er meget ekstraudstyr, man skal have med, når man har barn. De fortæller også, at de ikke ønsker at være 'låst fast' og at 'det er nemmere' hvis de har en bil.

Det er altså bestemte rejser, nemlig arbejdsrejsen og fritidsrejsen, som de interviewede har fået et problem med, og som de ønsker at løse. Når de tænker deres mobilitet før de får bil, kan det ses som en traditionel form for mobilitet: det er bestemte rejser mellem ude og hjemme, der skal ændres.

Rumlige og temporale erfaringer ved at være mo-bil

Anskaffelse af bil medfører ikke blot – som man måske kunne tro – at de interviewede nu har løst problemet i forhold til de bestemte rejser. Anskaffelsen af bil har bredere implikationer. En implikation ved at få bil er *rumlig*. Bilen betyder ikke blot, at den bruges til de aktiviteter, den blev indkøbt til, den begynder at blive brugt til andre aktiviteter også. De interviewede begynder at bruge bilen til mange små ærinder, og kører flere steder hen og længere for at gøre disse ærinder/aktiviteter. Flere oplever, at rummet 'åbnes', en kvinde fortæller for eksempel: 'det er fedt at kunne

drøne hvorhen man vil'. Hvad betyder det for forholdet mellem ude og hjemme? Et eksempel på dette er nedenstående citat der stammer fra en kvinde, som fortæller om en periode før hun fik børn:

"...da jeg selv fik bil, [da] boede [jeg] ude på Amager. Det synes jeg simpelthen var så langt væk, jeg havde ikke rigtigt noget tilhørsforhold til Amager. Jeg synes Amager var så - Åh - , der brugte jeg bilen tit til at tage ud, det var nødvendigt...Jeg har nok brugt den meget, jeg tror ikke jeg var så meget hjemme".

I den periode, hvor hun fik bil boede hun altså på Amager, et sted hvor hun ikke har tilknytning. Hun tager derfor tit i byen, når hun er 'hjemme'. Man kan derfor spørge, hvad det betyder for grænsen mellem ude og hjemme. Er hun hjemme, når hun bor på Amager?, eller når hun tager på besøg hos sine venner og familie?.

Kvinden er nu i 30'erne, har 3 børn, mand og fast fuldtidsarbejde. Hun bor i det hus hun selv voksede op i. På overfladen har hun derfor tilsyneladende fundet et tilhørssted, hun manglede før. Hun fortæller:

"Når vi om morgenen starter en weekend en lørdag formiddag - så kunne vi lige tage i byggemarkedet, og så kunne vi tage over i Ikea, og når vi så lige er ude, så kunne vi køre i Lyngby Storcenter, altså som ikke er lokale butikker...Sådan nogle ting gør vi. Og hvis vi alligevel ikke har noget at lave, så kan vi lige tage en tur ud at besøge Peters forældre i Hvidovre, så bliver vi der og spiser".

Her kan man se, at i weekenden, når familien har fri og skal være sammen, så kører de af sted på indkøb eller tur. At være hjemme, at være sammen med familien, implicerer derfor mobilitet, de er sammen, når de er på farten. Det rejser derfor spørgsmål om, hvad det vil sige at være hjemme, og dermed hvad det vil sige at være mobil. Grænsen mellem ude og hjemme kan siges at være i opløsning.

En anden implikation ved at få bil er ændring af *temporaliteten*. De interviewede oplever en anden temporalitet med bil: mulighed for impulsive besøg, at have en kort planlægningshorisont i forhold til besøg og aktiviteter, at de ikke behøve at hænge sig i klokkeslæt, at de sparer tid. Kvinden ovenfor udtrykker en temporalitet præget af impulsivitet, når hun siger, 'så kan vi lige det ene og det andet'. En mand, der bor alene fortæller:

"...nu kan jeg lige hurtigt sige, nå, jeg kommer lige ned forbi, og jeg har kammerater i København, jeg kommer lige forbi...jeg har det meget lettere, hvis jeg er ude at besøge folk, jeg skal ikke tænke på, nå men nu skal jeg nå den sidste bus".

Han fortæller på en anden måde om vigtigheden af at kunne tage af sted, når det passer ham, at kunne være impulsiv. Man kan sige, at den tidsdimension, der præger dem er Baumans episodiske tid, en tid fulgt af punkter, der ikke har sammenhæng: de vil have muligheden for at bevæge sig fra det ene øjeblik til det andet, uden at være afhængig af at planlægge.

Vigtigt er det, at dette nye rumlige og temporale univers opleves meget positivt af fortællerne: de tager forskellige metaforer i brug for at værdilade den positive oplevelse, de havde ved at få bil.

Skift i mobiliteten

Denne analyse af interviewene antyder, at der er sket et skred i den måde bilisterne tænker over deres mobilitet. Mens de overvejer at få bil er det især den traditionelle mobilitet, de er præget af. Nemlig at forbedre bestemte rejser. Efter de har fået bil er det imidlertid en helt anden erfaring de gør sig med bilens mobilitet. Det er ikke længere bestemte rejser, der er i fokus, men muligheden for at kunne komme og gå når man vil, om muligheden for at bevæge sig, når man vil. Samtidigt er det ikke bevægelse mellem enkelte punkter, mellem hjemme og ude (arbejde, indkøb). Snarere er det et rum, hvor grænserne er i opløsning. Der er ikke skarp adskillelse mellem ude og hjemme, og derfor er rummet præget af at være mere flydende. Jeg mener derfor, at en vigtig tendens blandt de interviewede stor-københavnske bilister er, at deres mobilitet er præget ved at være 'fragmenteret', snarere end ved at være 'traditionel'.

Det skift har betydning for, hvordan vi tænker mobilitet i hverdagslivet. Når mobiliteten er traditionel er den afgrænset rumligt til bestemte rejser mellem punkter, og temporalt mellem bestemte tidspunkter i hverdagen. Mobiliteten er derfor en afgrænset del af hverdagslivet. Når mobiliteten er 'fragmenteret' kan mobiliteten ikke længere afgrænses rumligt og temporalt i hverdagslivet. Når mobiliteten er 'fragmenteret', er den, som vi har set, præget af muligheden for at kunne bevæge sig når man vil, og af at der ikke er grænser i rummet. Mobiliteten er derfor ikke længere afgrænset til bestemte ture, men bliver derfor konstituerende for hverdagslivet.

Efterord: konsekvenser for bæredygtighed

Med denne analyse af mobilitetsforståelse blandt bilister følger ikke en færdig recept for hvordan transportadfærden ændres, men snarere et andet perspektiv på diskussionen, en anden måde at tale om ændringer i mobilitet og transportadfærd. Hvis mobilitet er blevet konstituerende for hverdagslivet, er det ikke tilstrækkeligt at tale om at *begrænse* mobiliteten – hvis mobiliteten med bil drejer sig om at kunne bevæge sig *når* man vil, i et 'åbent' rum, hvor grænserne er under opløsning, er mobilitet ikke noget,

der kan begrænses eller forkortes. Jeg mener derfor, at vi må tage udgangspunkt i, at mobiliteten er fragmenteret og at vores diskussion om bæredygtighed derfor snarere handler om hvordan vi vil være mobile, og hvilke værdier vi er mobile med, end om mere eller mindre mobilitet.

Litteratur

Bauman, Z. (1994). Desert Spectacular. I Tester, *The Flâneur*. (pp. 138-157). London: Routledge.

Bauman, Z. (1995). *Life in Fragments*. Oxford, Blackwell.

Crang, M. (2001). Rhythms of the City. (pp. 187-207). I: May, J. & Thrift, N. (Eds.), *Timespace. Geographies of Temporality*. London, Routledge.

Eyerman, R. & Löfgren, O. (1995). Romancing the Road: Road movies and Images of Mobility. *Theory, Culture & Society*, 12, pp. 53-79.

Featherstone, M. (1992). The Heroic Life and Everyday Life. *Theory, Culture & Society*, 9, pp. 159-182.

Game, A. (1998). Travel. *International Sociology*, 13, pp. 41-58.

Gren, M. (2001). Time-geography Matters. I: May, J. & Thrift, N. (Eds.), *Timespace. Geographies of Temporality*. London, Routledge.

Gullestad, M. (1989). Hverdagsliv og kultur. Diskusjon av begreber. I: Gullestad, M. (Ed.), *Kultur og hverdagsliv*. Oslo, Universitetsforlaget.

Jackson, M. (1996). Introduction: Phenomenology, Radical Empiricism, and Anthropological Critique. I: Jackson, M. (Ed.), *Things as They Are*. Bloomington, Indiana University Press.

Jensen, M. (1997). Benzin i Blodet. Miljø- og Energiministeriet, Danmarks Miljøundersøgelser. *Faglig rapport fra DMU nr. 191*.

Jensen, M. M.fl. (1998), Bilisme og Miljø – en svær balance. *Tema-rapport fra DMU 18/1998*. Roskilde: DMU.

Kvale, S. (1996), *InterViews*. London: Sage.

Læssøe, J. (1999). Mobilitetsbehov. *Notat 99-03*. Copenhagen, Transportrådet.

- Merlau-Ponty, M. (1962). *The phenomenology of Perception*. London: Routledge.
- Morris, M. (1998). *Too Soon Too Late. History in Popular Culture*. Bloomington, Indiana University Press.
- Moustakas, C. (1994). *Phenomenological Research Methods*. London: Sage.
- Oldrup, H.H. (2000), Mod en sociologisk forskning i transportadfærd. *Dansk Sociologi*, nr. 1/11. København.
- Shove, E. (u.d.). Upubliceret oplæg.
- Urry, J. (2000). *Sociology beyond Societies: mobilities for the 21st century*. London, Routledge.
- van Den Abbeele, (1992), *Travel as Metaphor*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Virilio, P. (1993). Third Interval: A Critical Transistion. I: Conley, V. A. (Ed.), *Rethinking Technologies*. University of Minnesota Press.
- Virilio, P. (1997). *Open Sky*. London: Verso.

9 Forestillinger om noget andet - en betingelse for forandring

Af Mette Jensen, Afdeling for Systemanalyse, Danmarks Miljøundersøgelser

Mobilitet blandt travle voksne og unge

“Goethe’s perspective and visions can help us see how the fullest and deepest critique of modernity may come from those who most ardently embrace its adventure and romance. But if Faust is a critique, it is also a challenge – to our world even more than to Goethe’s own – to imagine and to create new modes of modernity, in which man will not exist for the sake of development, but development for the sake of man” (Berman 1997: 86).

Det paradoks der opstår i sammenstødet mellem, på den ene side, transportens miljøbelastning og ønsket om at finde varige løsninger på problemerne, og på den anden side, behovet for en konstant voksende mobilitet i befolkning og samfund, var udgangspunktet for en undersøgelse af mobilitetens betydning i hverdagslivet, og hvis resultater lægges frem i denne artikel. Spændingen mellem de to sider står skarpt overfor hinanden og vil blive belyst og diskuteret. Selvom det fra starten var meningen med undersøgelsen at pege på mulige forandringspotentialer så vil nogle skråsikre løsninger på problemerne ikke blive lagt frem. Dertil er de for store og komplicerede. Men hvis resultaterne af undersøgelsen kan give en lidt større forståelse for rationalerne bag hverdagens transport, kan det på sin side danne udgangspunkt for en diskussion af nogle løsninger på problemerne.

Helt kort var det ambitionen med undersøgelsen, **at indkredse det moderne liv for at undersøge mobilitetens og bilismens betydning for tilværelsen i det moderne samfund, og på denne baggrund at pege på eventuelle forandringspotentialer.**

Undersøgelsen baserer sig på såvel kvalitative som kvantitative interview med moderne bymennesker. Der er således både foretaget lange, intensive interview med 14 enkeltpersoner og en spørgeskemaundersøgelse omfattende i alt 500 mennesker i en udvalgt bydel i København.

Resultatet af undersøgelsen er i sin helhed lagt frem i bogen ‘Tendenser i tiden’ som blev udgivet på forlaget Samfundslitteratur i efteråret 2001 (Jensen, 2001). Artiklen her fokuserer på nogle væsentlige pointer i den

kvalitative del af undersøgelsen samt på enkelte resultater vedr. løsninger på transportens miljøproblemer fra den kvantitative del.

Moderne samfund og transport

Udviklingen indenfor transportområdet adskiller sig ikke væsentligt fra den generelle udvikling i samfundet. Det moderne samfund skaber nogle muligheder, og er netop karakteriseret ved konstant at frembringe nye muligheder som vælter ind over os i en kaotisk strøm, og disse muligheder er på en og samme tid efterstræbte og uoverskuelige. De mange muligheder gør at man som moderne menneske er nødt til at træffe en række valg tilværelsen igennem – muligheder og valg hænger m.a.o. sammen. Konsekvenserne af vore valg kan ingen forudsige. Selvom vi ikke konkret kender de risici der er forbundet med de valg vi træffer, er usikkerheden overfor fremtiden udtalt. Alligevel insisterer vi på muligheden for at vælge. I senmoderne samfund tåles ingen begrænsninger i dette valg som identificeres med frihed. Og denne frihed kan ikke anfægtes uden at reaktionerne bliver voldsomme. Vi ser m.a.o. en generel samfundsmæssig udvikling som er parallel til udviklingen på transportområdet. På den ene side ønsket og kravet om mobilitet, muligheden for at vælge en stadig større mobilitet, og på den anden side, den miljømæssige risiko ved at køre videre og stadig længere som om intet var hændt. Mobiliteten er blot et af de valg man stilles overfor, og som man vælger, vel vidende at den indebærer nogle betydelige risici. Valg af mobilitet er således en del af og uløseligt forbundet med de øvrige valg man står overfor i det moderne samfund.

Samtidig med det stærke ønske om mobilitet, er mobiliteten strukturerende både for den enkelte og samfundet (Urry, 2000). Mobiliteten giver *nogle* muligheder, men er samtidig en indskrænkning af *andre* muligheder. Desuden kan den i mange tilfælde være umulig at vælge fra, fordi den er blevet en forudsætning for deltagelse i stort set alle aktiviteter i det moderne samfund (Hjorthol, 1998; Berge, 1997). Den sætter m.a.o. nogle strukturer op som ikke eller kun med mange afkald, kan fravælges. Og som det vil fremgå af artiklen, er afkald ikke noget moderne mennesker ønsker at give på ret mange områder – om overhovedet.

Valget af travle voksne og unge i Vanløse

Når ambitionen er at undersøge moderne menneskers mobilitet og mulighederne for forandring falder det naturligt at sætte fokus på folk i byen, dels fordi bylivet i sig selv repræsenterer det moderne (Bauman 1991, Bech 1999, Giddens 1996, Virilio 1994, Frisby 1992), dels fordi det oftest vil være i byerne der vil være en god og udbygget kollektiv transport. Dette sidste er vigtigt, fordi der i forhold til valg af bil som transportmiddel skal

være nogle mulige alternativer for at man kan fastholde at der er tale om netop et valg.

Jeg ville således finde et område i byen og valgte Vanløse, fordi det er en bydel i København som er livlig, men også fredelig, med gode kollektive transportmidler, med en varieret boligsammensætning, med industri- og serviceerhverv samt gode indkøbsmuligheder. Der er tale om et almindeligt byområde med såkaldt almindelige mennesker.

Ved projektets begyndelse var det hensigten at undersøge to befolkningsgrupper som kunne være interessante i forhold til forandringer. *Unge som bærere af fremtiden*, som en gruppe i bevægelse, endnu ikke etableret og dermed heller ikke med faste rutiner.

Valget af den anden gruppe faldt på 'moderne mennesker', som siden blev til 'travle voksne'. Dette 'moderne' pressede sig på, fordi det blev mere og mere tydeligt at bilismens betydning i hverdagslivet kun kunne forstås i sammenhæng med det moderne liv i al dets mangfoldighed og kompleksitet. De *travle voksne ses som bærere af tendenser i tiden*.

Den kvalitative undersøgelse

Travle voksne

I bogen 'All That Is Solid Melts Into Air' (Berman, 1997) bruger forfatteren Goethes Faust til at illustrere det moderne menneskes rastløshed og evige stræben. Denne stræben som skal gøre mennesker i stand til at opnå stadig flere og større resultater og derved skabe konstante forandringer. Fausts pagt med Mefisto går ud på, at han – Mefisto – vil hjælpe Faust til at opnå rigdom, magt og indflydelse under den ene forudsætning at Faust til stadighed fortsætter sin stræben. I det øjeblik Faust ophører med at stræbe går han under. Da han til sidst i fortællingen vil fastholde øjeblikkets skønhed og udtaler de berømte ord, "Verweile doch, du bist so schön", er han fortabt og går sin undergang i møde. De skæbner han trådte under gode undervejs, Gretchen, Philemon og Baucis m.fl. stillede sig hindrende i vejen for udviklingen og blev dens nødvendige ofre. Den moderne samfundsudvikling lader sig ikke standse af nogen eller noget, men fortsætter ufortrødent i et stadig mere hæsblæsende tempo. Fra Goethes tid til i dag. Og det er tempoet, rastløsheden og stræbsomheden der er omdrejningspunktet i analysen af mobilitetens betydning i de travle voksnes hverdagsliv.

For at undersøge mobilitetens betydning i det moderne hverdagsliv, er det vigtigt at tage udgangspunkt i hvordan hverdagslivet er indrettet og fungerer. Derfor blev både arbejds-, familie- og fritidslivet inddraget i analysen

af de travle voksne. Kun ved at inddrage de sider der er relevante for mobiliteten, kan baggrunden for den forstås og forklares. Selvom der er en tendens til at skellet mellem arbejde og fritid udviskes, har jeg i struktureringen af materialet/interviewene valgt at opretholde det. En vigtig grund til det er, at de interviewede selv under samtalerne fastholdt og ønskede at fastholde forskellen.

Moderne mennesker er underlagt et stort tidspres og deres mobilitet er mangfoldig og kompleks; den er både fysisk/kropslig og virtuel. De travle flytter sig hele tiden fra et sted til et andet og kommunikerer i en konstant strøm via e-mail, mobiltelefon, tv etc. (Hylland Eriksen, 2001). Mobiliteten er en del af den travlhed som både er kendetegnende for moderne menneskers hverdagsliv og udtryk for et generelt træk i samfundet.

De interviewede var alle moderne mennesker i den forstand, at de levede et aktivt, travlt liv med mange forpligtelser. Først og fremmest forpligtelser overfor arbejdet, som de alle var engagerede i, men også overfor familie og fritidsaktiviteter. De var, havde været og ville blive stillet overfor nogle valg som havde indflydelse på deres tilværelse. De var alle bevidste om disse valg og fandt det ind imellem vanskeligt at træffe dem/det rigtige. De mente at udviklingen gik meget hurtigt, og stadigt hurtigere, og at det kunne være et problem at følge med, men de havde svært ved at se nogle brugbare eller umiddelbare alternativer. De mente hverken, at man kunne forhindre udviklingen eller nedsætte tempoet. Selvom flere af dem ikke selv havde en opfattelse af at være moderne mennesker, må de alle betegnes som sådanne ud fra et sociologisk perspektiv. De var i større eller mindre grad underlagt et tidspres som måske nok havde sit udgangspunkt i arbejdslivet, men flød ud over tilværelsen som sådan.

I orkanens øje

Faust-figuren¹ kan i dag bruges til at begribe hvorfor det i moderne samfund ikke kan lade sig gøre at hænge på vognen halvt. Man er nødt til at være med – at stræbe – helt og fuldt, eller lade være. Der er – som for Faust – ingen mellemvej for det moderne menneske: enten er man fuldtidsarbejdende og karriereorienteret eller også kommer man ikke rigtig i betragtning på arbejdsmarkedet. Med den amerikanske sociolog Richard Sennetts udtryk må man være fleksibel og hænge på, det bedste man har lært og formår, hvis man vil sikre sin plads blandt de heldige med arbejde (Sennett, 1999). At være fleksibel vil bl.a. sige, at stå til rådighed for arbejdsgiveren eller arbejdspladsen når der er brug for det. Meget af det arbejde der i dag udføres foran en computer kan også udføres ved en computer i hjemmet, og det bliver på den måde muligt at arbejde om aftenen, i week-

¹ Brugen af Faust-figuren i analysen er inspireret af Bermans (1997) gennemgang og diskussion af Goethe (og Faust) i et forsøg på at forstå modernitetens oprindelse.

ender og ferier med de opgaver man ikke lige nåede at gøre færdig i arbejdstiden. Skellet mellem arbejde og fritid får derved en tendens til at udviskes, ofte med det resultat at arbejdet flyder ud over fritiden. Deadline skal overholdes og så må andre hensyn komme i anden række. Hvis toget kører derudad med en stadig stigende hastighed, kan det være svært eller umuligt for den enkelte at få det til at køre langsommere. Sennett beskriver hvordan mennesker i dag er nødt til at flytte sig konstant for at undgå at blive udelukket: "Umådelige sociale og økonomiske kræfter ligger bag denne insisteren på at flytte sig: opbruddet i institutioner og virksomheder, det fleksible produktionssystem – materielle realiteter, der selv er på vej i uvis retning. At blive siddende og holde lav profil er det samme som at lade sig lukke ude" (ibid.: 95).

Men moderne mennesker arbejder ikke kun fordi de er nødt til det, det er også noget de selv ønsker og stræber efter. På spørgsmålet om hvem der satte dagsordenen for familiens travle liv, svarede Mathilde, en af de interviewede travle voksne:

"Det gør vi selv. Det gør vi jo. Vi kan jo bare stå af. Det er det der er så mærkeligt ved det - det er den der skizofrene holdning, at det er enormt spændende at have et krævende job og være regnet for noget og tjene masser af penge og føle man bruger hovedet, for det er jo en meget turbulent branche vi er i. En rimelig hård branche også, meget arbejdstung branche. Det er en del af det, det er dødspændende, og man har været der så mange år, og man kender alle i branchen, og man er sådan, du ved, det er sådan et socialt sammenhold der også er spændende. Og på den anden side så er det det der andet med 'Øj, hvor jeg kaster op mand, nu er det mandag morgen! Nu starter toget igen. 'Så det er sådan en skizofreni med at hver anden uge kommer man hjem og siger 'Nej, nu skal du høre et spændende møde jeg havde!'. Og hver anden uge er det sådan, at jeg nærmest skal trække mig op ved de små nakkehår for overhovedet at komme ud af døren".

Matilde følte selv at hendes hverdag var presset og at arbejdet var en belastning og ind i mellem nærmest utåleligt, men på den anden side var det også enormt spændende og en udfordring hun nødigt ville undvære. Som hun selv udtrykte det havde hun en "skizofren holdning" eller man kunne også kalde det en ambivalent holdning til arbejdet.

Der er to sider af Mathildes daglige tidspres. Den ene side drejer sig om de mange timer hun arbejder som, sammen med transporten, gør at hun ikke har ret mange timer til familien, dvs. først og fremmest sønnen Marius på 3½ – manden ser hun ikke meget til om hverdagen pga. hans endnu flere arbejdstimer. Den anden side af tidspreset drejer sig om arbejdsintensiteten i den virksomhed hun er ansat i. Her gør de mange opgaver og et til-

svarende antal korte deadlines, at man konstant er nødt til at skynde sig med selve arbejdsopgaverne:

Mathilde: *"Altså, jeg synes faktisk at jeg skal skynde mig altid - jeg har altid travlt, nogle gange kan jeg ikke nå at gå på toilettet på mit job, fordi jeg skal skynde mig hele tiden".*

Når der ikke er tid til at gå på toilettet på jobbet er det heller ikke sikkert at der er tid til at spise frokost i ro og mag eller at holde en kaffepause ind i mellem hvor man kan slappe lidt af. Det stress der opstår i forbindelse med intensiveringen af arbejdet kan være svært at komme af med når man endelig kommer hjem, og de mange arbejdstimer medfører desuden, at man vil forsøge at blive aflastet fra så mange opgaver i hjemmet som muligt for derigennem at få lidt mere af den eftertragtede tid til familien eller sig selv.

Ud fra hensynet både til sin søn og til sig selv, beklagede Mathilde at hun havde så travlt med at arbejde. Hun var bevidst om, at det gik ud over tiden til andre ting. På spørgsmålet om hvad der drev hende til at arbejde så meget, svarede Mathilde:

"Hvorfor er det jeg har så meget speed? Dét bragte mig egentlig frem til den konklusion som jeg også selv havde lidt - jeg kan jo enormt godt lide det, jeg ville dø hvis jeg skulle sidde et sted og ikke være i centrum. Jeg kan jo enormt godt lide at være midt i orkanens øje hvor det hele hvirvler rundt om mig, og det synes jeg et eller andet sted er enormt spændende".

Mathilde kunne godt lide at være 'på' og 'med', det gav hende en umiddelbar oplevelse af at betyde noget og det bidrog tydeligvis til hendes selvfølelse. Derimod hun havde sværere ved at finde tilfredsstillende ved at tage sig af sønnen, fordi det tog al hendes tid uden at der kom noget konkret eller synligt ud af det. En tid som hun derfor egentlig hellere ville bruge på sig selv:

Mathilde: *"Så kan du så sige 'Men hvorfor får du så ikke et halvtidsjob, så får du tid til nogle af de ting?' Men det gør man jo ikke, for hvis jeg fik et halvtidsjob, så ville jeg hente Marius kl. 14, og så ville jeg lave en masse sammen med ham, og så ville dagen fortsætte op imod aftensmaden, og badningen og alt det man også skal, og så havde jeg ikke fået en smule mere tid til mig selv af den grund".*

For Mathilde, og mange moderne mennesker, er det lettere at være 'på' og 'med' end blot at være. Det giver en umiddelbar tilfredsstillende ved at være 'i orkanens øje' og føle at man bliver værdsat og betyder noget. Man bliver synlig og kan være med blandt andre der også har travlt og er af betyd-

ning. Man har fart på og der er ikke fart på det blot at være, det er noget eksistentielt som er langt mere kompliceret og måske for mange moderne mennesker mere foruroligende end at være 'på' eller 'med'. Mathilde lever i, og er et eksempel på det Sennett kalder, den moderne risikokultur. Han skriver at "Den moderne risikokultur er speciel derved, at selve det at forholde sig i ro ofte bliver betragtet som et tegn på fiasko. Stabilitet virker næsten som en levende død" (Sennett, 1999: 95). Det er måske at sætte tingene på spidsen at sige at for Mathilde, og for mange moderne mennesker med hende, er det at tage sig af børn med den ro og tid det kræver, et tegn på fiasko og at det med Sennetts ord "næsten kan virke som en levende død". Men ikke desto mindre peger hendes egen beskrivelse af forholdene på, at der er en snert af sandhed i det. Det er på arbejdet man 'føler livet pulsere i sig' (Lindgren, 1977: 9). Der er i denne formulering ingen moralsk afstandtagen fra Mathilde eller andre travle moderne mennesker, men blot en konstatering af hvordan tingene har udviklet sig, og hvilke konsekvenser det tilsyneladende har fået for børn og familieliv. Det kan være på sin plads her at understrege, at denne undersøgelse sætter fokus på travle voksne som bærere af tendenser i tiden, og således ikke nødvendigvis er et udtryk for hvordan børn og familieliv har det hos gennemsnitsfamilien. Men at tendensen er der, og at den er tydelig, lader undersøgelsen til gengæld ikke megen tvivl tilbage om.

Tidspres i familien

Som nævnt kan det være vanskeligt at lægge det stress der opstår på arbejdet fra sig når man kommer hjem. Man kan også formulere det sådan at arbejdstempoet smitter af på familie og fritid. Grunden til at det omvendte ikke kunne tænkes – at behovet for tid i familien smittede af på tempoet og timerne på arbejdet er i følge den amerikanske sociolog Arlie Hochschild, enkel: "Companies have far more power over families than families have over companies. So time demands at work come to seem implacable while those at home feel malleable" (Hochschild, 1997: 192). Med det resultat at "... Parents didn't challenge the company; they stole time from their children" (ibid.: 192). Magtforholdet mellem arbejdspladsen og familielivet er skævt og det enkelte individ eller den enkelte familie kan derfor heller ikke blot vælge at nedsætte tempoet. Det er naturligvis ikke det samme som at den enkelte ikke har nogen indflydelse på forholdene, man kan blot ikke frit ændre på tingene efter eget ønske.

Udover at bortrationalisere og effektivisere opgaver i hjemmet hvor det overhovedet er muligt, planlægger travle voksne de opgaver der er tilbage sådan at de kan udføres med mindst mulig spildtid imellem hver enkelt aktivitet. Hochschild skriver om fænomenet: "Paradoxically, what may seem to harried working parents like a solution to their time bind – efficiency and time segmentation – can later feel like a problem in itself". "They pack

one activity closer to the next and disregard the "framing" around each of them, those moments of looking back on an experience, which heighten its emotional impact". Man deler tiden op i segmenter og effektiviserer hvor det er muligt, *både* på den måde, at man fjerner de segmenter man kan, køber en opvaskemaskine i stedet for at vaske op, køber færdigretter i stedet for at lave mad, går på McDonalds i stedet for at holde børnefødselsdag etc., *og* på den måde, at man pakker aktiviteterne så tæt sammen det er muligt. Der bliver ingen 'luft' i mellem det man skal, med det resultat at alle gøremål mases sammen, man bliver sent på den med alting og tidspresen vokser.

Tidspres i fritiden

Tanker om fritid og tid til sig selv gik igen i alle interviewene med de travle voksne. Det var forskelligt hvor meget tid til fritid de havde, nogle arbejdede så meget, at der næsten ikke blev tid tilovers til at holde fri, andre havde mere, nogle mindre fritid. Fælles for de travle var, at deres fritid var optaget af aktiviteter som ofte lå så tæt oven i hinanden, sådan at den travlhed de oplevede på arbejdet også prægede deres fritidsliv. De havde m.a.o. overført effektiviteten og intensiveringen fra arbejdslivet, ikke kun til familielivet, men også til fritidslivet. Tid uden nogen form for konkret aktivitet, var for de travle voksne spild af tid.

Tiden – den eneste begrænsning

De travle voksne vil det hele, de vil ikke give afkald på noget, og den eneste virkelige begrænsning i deres liv er tid – den har de generelt for lidt af. De vil have alt når som helst og hvor som helst. Både hvad angår oplevelser: rejser, kulturtilbud m.v. og rent materielt: biler, boliger, udstyr etc. De vil både være "i orkanens øje", men de vil også og have tid til familie og fritid til sig selv. På et tidspunkt bliver de måske nødt til at vælge. I hvert fald hvis de vil være med til som Berman skriver i indledningscitateret, at "create new modes of modernity, in which man will not exist for the sake of development, but development for the sake of man" (Berman, 1997: 86).

Unge bymennesker

De unge interviewpersoner var unge i storbyen, og som de fleste unge mennesker var de i gang med at søge sig en identitet. Dermed søgte de også efter nogle værdier og et ståsted. Dvs. at de stillede sig nogle spørgsmål som drejede sig om hvem de i det hele taget var - hvad der var kulturelt, socialt og måske politisk vigtigt for dem - hvordan det fundament de skulle stå på kom til at se ud, og hvordan og om de overhovedet kunne forme det selv. De havde som alle unge nogle forestillinger og drømme om hvad fremtiden ville bringe. I dagens samfund er unge 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.

Biler er mest til besvær

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 som var vokset op i en lille by i Jylland.

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 (Asplund, 1983), 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 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 parkere. 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.

En af de unge interviewpersoner, Susanne, følte sig ikke tiltrukket af tanken om at komme til at køre i en stor bil:

Spørgsmål: 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. Og jeg ved ikke - alt det der statussymbol, og penge der er hæftet ved det - som om at jeg har råd til at køre i den her bil, eller min far låner mig den lige - det virker, jeg ved ikke hvorfor, så vil jeg hellere være en fattig studerende der kører på sin cykel eller et eller andet. Selvom det måske er praktisk nok at have en far der kan låne én sin bil”.

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. De er byboere med den blasethed der ligger i det (Simmel, [1903] 1998; Bech, 1992). De holder distance 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. Men de er i bund og grund uimponerede af biler og skeptiske overfor bilismen.

Rejser og mobilitet

Selvom de unge bymennesker 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 drage ud 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.

Flere af de unge interviewpersoner udtrykte ønsker om lange rejser:

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. Men det er også noget med at jeg tror at man måske i højere grad, at du kommer ind på et samfund på en anden måde hvis du ligesom imødegår det på dets egne præmisser, i stedet for at komme som en fed turist udefra".*

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".*

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. At disse rejser indebærer 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 indimellem 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, var de unge ikke opmærksomme på. 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. I betragtning af at mobiliteten er en vigtig del af, og uløseligt forbundet med moderniteten (Urry, 1999), er der ikke noget besynderligt i at moderne unge bymennesker betragter det at være mobil som noget helt 'naturligt', en ret og noget de ikke grundlæggende anfægter.

Kritisk holdning til bilismen

Analysen af de unge peger på at forandringspotentialet ligger i den holdning og kritik man finder hos de unge overfor biler og bilisme. Om det vil få nogen praktisk betydning, om potentialet vil blive realiseret, er langt 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. Og *hvis* der bliver truffet nogle beslutninger der gør at de unge engang skal indrette sig på en tilværelse uden bil, er deres kritiske holdning til bilismen en god forudsætning for at det kan lade sig gøre uden de store komplikationer, men det afhænger af, at der etableres nogle gode og effektive alternativer som sikrer en fortsat mulighed for mobilitet. For mobile, det er de unge, og der er ikke noget i denne undersøgelse der tyder på, at de ikke fortsat vil ønske og stille krav om at være det.

Kvantitativ analyse

I det følgende vil som nævnt kun blive bragt nogle ganske få af resultaterne fra den kvantitative del analysen. Hvad angår de dele der handler om mobilitet, arbejde, familie- og fritidsliv henvises til 'Tendenser i tiden' (Jensen, 2001) hvor de samlede resultater af undersøgelsen kan læses.

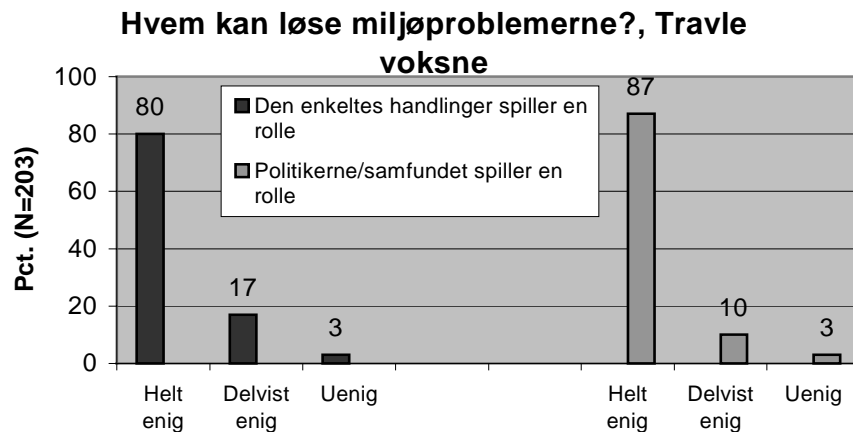
Løsninger

Afsnittet sætter fokus på respondenternes svar på spørgsmål om hvad og hvem der kan løse transportens miljøproblemer, samt hvilke forudsætninger det kræver. Svarene på disse spørgsmål supplerer gennemgangen af den kvalitative analyse i det foregående som belyste mobilitetens *betydning* for de travle voksne og unge bymennesker. I det følgende drejer det sig om deres forestillinger om løsninger på problemerne.

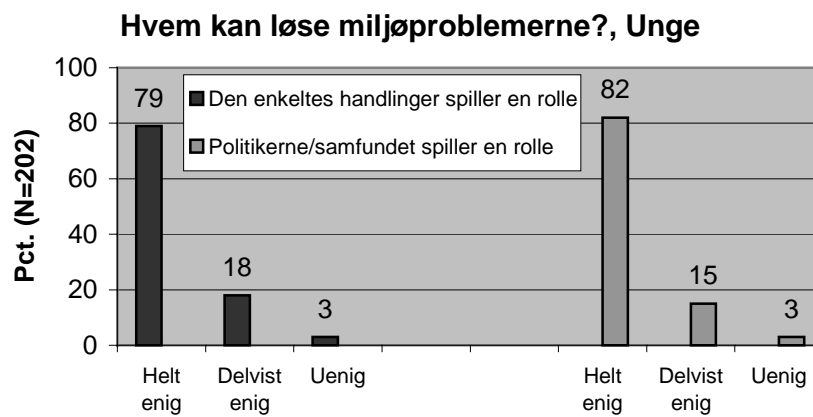
Svarene på spørgsmålene i figurerne 1 og 2 vedr. hhv. voksne og unge, fordeler sig – stort set – ens. Spørgsmålene drejer sig om hvem der kunne tænkes at spille en rolle i forbindelse med en løsning af transportens miljøproblemer.

Måske afspejler svarene, at moderne mennesker sætter individet i højsædet. Lige ved fire femtedele af respondenterne, hvad enten de er travle voksne eller unge, mener at det spiller en rolle for løsningen af miljøproblemerne hvad den enkelte foretager sig. På den anden side kan man også

sige at svaret – for de flestes vedkommende – er oplagt fordi den enkelte er en del af samfundet, og alle dermed spiller en rolle. Endelig kan man betragte tallene sådan, at hvis spørgsmålet skal tages som udtryk for hvor løsningerne skal findes, er det overraskende, at så mange af respondenterne tror på den enkeltes handlinger, fordi det måske ikke er særligt realistisk at der så reelt sker ret meget for at løse problemerne.



Figur 1 *Figuren viser de travle voksnes svar på om de er enige i at det spiller en rolle hvad hhv. 'den enkelte' og 'politikerne og samfundet' gør for at løse miljøproblemerne.*



Figur 2 *Figuren viser de unges svar på om de er enige i at det spiller en rolle hvad hhv. 'den enkelte' og 'politikerne og samfundet' gør for at løse miljøproblemerne.*

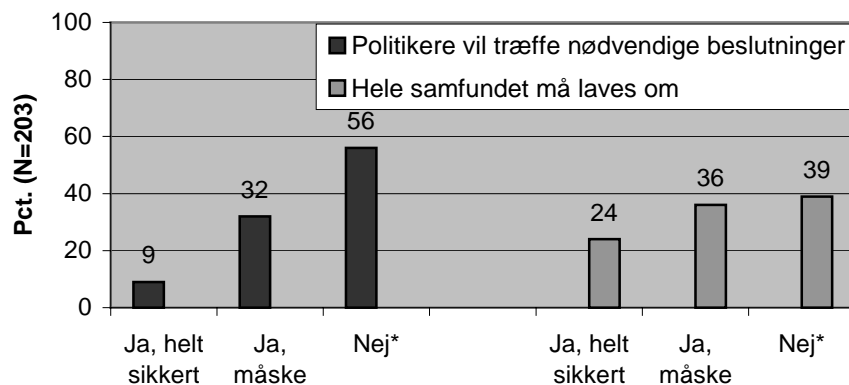
Endnu større tilslutning er der til spørgsmålet om hvorvidt politikerne og samfundet spiller en rolle når miljøproblemerne skal løses. Her erklærer

hhv. 87% og 82% sig helt og hhv. 10% og 15% sig delvist enige i spørgsmålet. Kun et forsvindende mindretal på 3% i begge grupper er uenige i at politikernes/samfundets handlinger spiller en rolle. Svarene er interessante fordi de viser, at et helt overvejende flertal af respondenterne er af den opfattelse at politikerne har en rolle at spille, og dermed mener de formentlig også, at de *kan* have en indflydelse på om problemerne bliver løst. Som det fremgår af det følgende, er der nemlig ikke nær så mange der tror at politikerne rent faktisk vil gøre noget ved dem.

Forandringer

Et vigtigt aspekt i diskussionen af forandringer må dreje sig om hvilke forudsætninger der skal være til stede for at noget forandrer sig eller bliver forandret. For at konkretisere spørgsmålet blev respondenterne bedt om at tilkendegive om hvorvidt de mente at politikerne ville træffe de nødvendige beslutninger, og/eller om de mente at hele samfundet skulle laves om før problemerne kunne løses.

Forudsætninger for forandring, Travle voksne

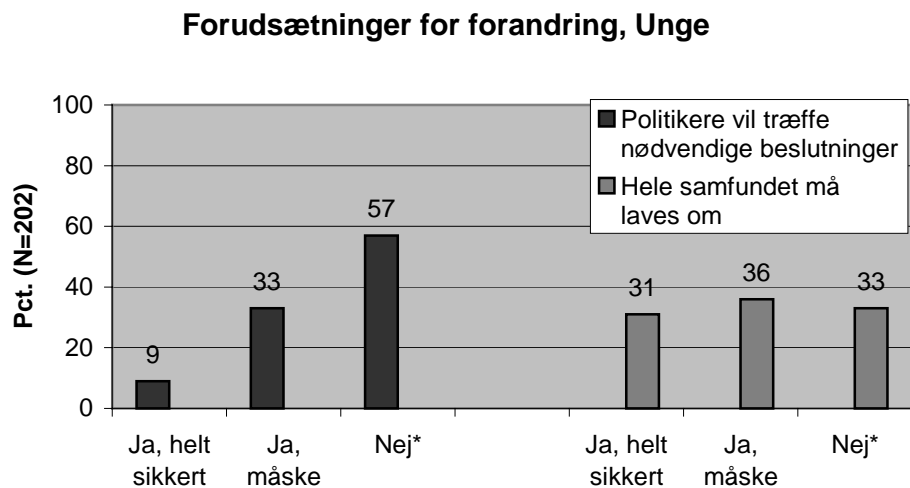


Figur 3 *Figuren viser de travle voksnes svar på om de tror "At politikerne vil træffe de nødvendige beslutninger, der for alvor kan løse problemerne?" og "At man er nødt til at lave hele samfundet om, hvis problemerne skal løses?" (* 1-3% 'ved ikke' svar udeladt).*

Selvom et betydeligt flertal (82%) af de travle voksne mener at det spiller en rolle hvad politikerne gør for at løse miljøproblemerne, så er tiltroen til at de faktisk gør det meget begrænset. Under 10% tror 'at politikerne helt sikkert vil træffe de nødvendige beslutninger der for alvor kan løse miljøproblemerne', 32% mener at de måske vil det, mens 56% afviser tanken.

Der er således ikke mange der forventer eller har tillid til det politiske system i disse spørgsmål.

På spørgsmålet om hvorvidt respondenterne tror at 'man er nødt at lave hele samfundet hvis problemerne skal løses' svarer 24% 'ja', 36% 'ja, måske', mens knap 40% svarer 'nej'. Selvom der således er i alt godt 60% der mener at man helt sikkert eller måske 'er nødt at lave hele samfundet om hvis problemerne skal løses', så er fordelingen alligevel mere jævn end det tilsvarende spørgsmål om politikernes vilje til (eller muligheder for) at løse problemerne.



Figur 4 *Figuren viser de unges svar på om de tror "At politikerne vil træffe de nødvendige beslutninger, der for alvor kan løse problemerne?" og "At man er nødt til at lave hele samfundet om, hvis problemerne skal løses?" (* 1-3% 'ved ikke' svar udeladt).*

Fordelingen af svarene på spørgsmålet om politikerne, ser ud på nogenlunde samme måde blandt de unge som vi så det blandt de travle voksne. Heller ikke de unge har tilsyneladende megen tiltro til at politikerne vil eller kan løse problemerne.

Hvad angår spørgsmålet om 'man er nødt til at lave hele samfundet om hvis miljøproblemerne skal løses', så ligner fordelingen blandt de unge og så her de voksnes, selvom der er lidt større afvigelser i dette spørgsmål. De unge fordeler sig med ca. en tredjedel på hver af de tre svarkategorier, 'ja, helt sikkert', 'ja, måske' og 'nej'. Det er klart, at et spørgsmål om hvorvidt 'man er nødt til at lave hele samfundet om' for at løse nogle givne problemer er et radikalt og lidt upræcist spørgsmål. I denne forbindelse kan det først og fremmest sige noget om respondenternes opfattelse af om

der kræves meget for at løse problemerne, ikke *præcist* hvor meget eller hvad det kræver, men blot at det kræver meget.

Hvad enten det er rigtigt at politikerne ikke vil træffe de nødvendige beslutninger, eller at hele samfundet (måske) skal laves om for at løse miljøproblemerne, giver svarene ikke udtryk for den store optimisme i respondenternes tro på at problemerne vil eller kan blive løst.

Ingen nemme løsninger

Denne manglende tillid til politikernes vilje eller evne til at løse problemerne kunne bunde i, at mange har oplevet, at når miljøproblemer skal løses, henviser de ansvarlige politikere ofte enten til at befolkningen som forbrugere skal eller bør være miljøbevidste i deres valg af produkter, og derigennem være med til at løse problemerne, eller til at problemerne ikke er tilstrækkeligt belyst og/eller dokumenteret, og at man/politikerne derfor er nødt til at afvente (yderligere) undersøgelser og dokumentation. Det var i hvert fald opfattelser der gik igen i flere af de kvalitative interview når samtalen kom ind på løsninger på problemerne. Lidt hårdt trukket op kunne det tyde på, at der er en opfattelse af, at ansvarlige politikere enten overlader til forbrugerne/befolkningen at løse problemerne, eller at de udsætter dem ved at afvente 'endelige' udsagn om problemernes stilling og omfang af eksperter og videnskabsfolk – udsagn som måske aldrig kommer fordi der altid dukker nye indvendinger op som så skal undersøges når resultaterne af denne eller hin undersøgelse foreligger. Tallene ovenfor er en støtte til antagelsen om, at ikke mange har troen på at politikerne magter at løse problemerne. Det er således ikke de nemme løsningers område vi bevæger os på.

Symbiose mellem travlhed og mobilitet – og forandringspotentialer

Selvom de voksne interviewpersoner ville have travlt og arbejde, ville de også have børn og god tid. I denne modsætning opstår en kamp mellem travlhed og langsomhed, og det er oplagt, at det får en betydning for mobiliteten fordi mobiliteten er så tæt knyttet til travlheden/det moderne. Travlhed og mobilitet virker gensidigt forstærkende, og en ændring i travlheden vil på den måde også medføre en ændring i det mønster mobiliteten sætter for moderne mennesker – og som de selv er med til at sætte. Det er så et spørgsmål om denne symbiose mellem travlhed og mobilitet kan brydes. Det er fremgået af undersøgelsen, at der finder en stadig kamp sted mellem ønsket om og behovet for at arbejde, og ønsket om og behovet for at opholde sig ved andre dele af tilværelsen end arbejdet. Denne kamp bliver først og fremmest til en kamp om tiden, og hvis langsomheden vinder terræn vil det givet kunne ændre på både travlheden og mobiliteten.

De forandringspotentialer der kom frem gennem analysen af de travle voksne og unge bymennesker var, at de unge udtrykte en skepsis og kritik af både bilismen som system og af biler i byen. De voksne drømte om et enklere liv hvor de havde mere tid til sig selv og familien, og i denne drøm kunne også ligge kimen til en ændret mobilitet. De unges skepsis overfor og kritik af bilismen, og de voksnes forestillinger om et enklere liv udgør begge dele potentialer til forandring, men med mindre der sker nogle strukturelle forandringer samtidig, er der ingen garanti for at de nogensinde bliver realiseret. Tallene fra den kvantitative del af undersøgelsen viste, at tiltroen til at transportens miljøproblemer vil blive løst, var lille hos respondenterne. Men både den kvalitative analyse, og andre tal fra spørgeskemaundersøgelsen (Jensen, 2001) viste dog, at mange var bekymrede over miljøproblemerne og ønskede dem løst – men på samfundsniveau. Hvis nogen i samfundet en dag gør noget ved problemerne, vil det sandsynligvis have en betydelig opbakning blandt mange moderne mennesker, og deri ligger vel også et forandringspotentiale.

Referencer

- Asplund, J. (1983). *Tid, rum, individ och kollektiv*. Stockholm, Lieber.
- Bauman, Z. (1991); *Modernity and Ambivalence*. Cambridge, Polity Press.
- Bech, H. (1992). Bylivets tidsrum. Et by/kultur/sociologisk essay, i *Tendens*, 4.årg., nr. 1, København, pp. 7-15.
- Beck, U. (1997). *Risikosamfundet - på vej mod en ny modernitet*. København, Hans Reitzels Forlag.
- Berge, G. (1997). *Livsstil, miljøbevissthet og transportatferd*. Oslo, TØI rapport 366/1997, Transportøkonomisk Institut.
- Berman, M. ([1982] 1997). *All that is solid melts into air: The experience of modernity*. London, Verso.
- Eriksen, T. H. (2001). *Øyeblikkets Tyranni. Rask og langsom tid i informasjonsalderen*. Oslo, Aschehoug.
- Frisby, D. (1992). *Simmel and since: Essays on George Simmel's social theory*. London, Routledge.
- Giddens, A. (1996). *Modernitet og selvidentitet. Selvet og samfundet under sen-moderniteten*. København, Hans Reitzels Forlag.

- Hjorthol, R. (1998); *Hverdagslivets reiser. En analyse av kvinners og menns daglige reiser i Oslo*. TØI rapport 391/1998, Transportøkonomisk Institut, Oslo.
- Hochschild, A. R. (1997). *The Time Bind. When Work Becomes Home and Home Becomes Work*. New York, Metropolitan Books.
- Jensen, M. (2001). *Tendenser i tiden – en sociologisk analyse af mobilitet, miljø og moderne mennesker*. København, Samfundslitteratur.
- Lindgren, A. (1976). *Grynet og lille Splint*. København, Gyldendal.
- Sennet, R. (1999). *Det flexible menneske*. København, Hovedland.
- Simmel, G. ([1903] 1998). Storbyerne og det åndelige liv, I: Simmel, G.: *Hvordan er samfundet muligt? Udvalgte sociologiske skrifter*. Samlerens Bogklub, København. S. 191-207.
- Urry, J. (2000). *Sociology beyond Societies*. London, Routledge.
- Virilio, P. (1994). *Krigen, byen og det politiske*. København, Forlaget politisk revy.