

ALTRANS

Benzin i blodet

Kvantitativ del

Faglig rapport fra DMU, nr. 200

Mette Jensen

Afdeling for Systemanalyse

Miljø- og Energiministeriet
Danmarks Miljøundersøgelser
August 1997

Datablad

Titel: Benzin i blodet
Undertitel: Kvantitativ del - ALTRANS

Forfatter: Sociolog Mette Jensen
Afdeling: Afdeling for Systemanalyse

Serietitel og nummer: Faglig rapport fra DMU, nr. 200

Udgiver: Miljø- og Energiministeriet.
Danmarks Miljøundersøgelser ©
URL: <http://www.dmu.dk>

Udgivelsesår: August 1997

Referees: Linda Christensen og Lykke Magelund
Layout: Annette Andersen
Foto: Sonja Iskov, 2. maj

Bedes citeret: Jensen, M. (1997): Benzin i blodet. Kvantitativ del - ALTRANS. Danmarks Miljøundersøgelser. 141 s. - Faglig rapport fra DMU, nr. 200.

Gengivelse tilladt med tydelig kildehenvisning.

Abstract: Rapporten er en kvantitativ analyse af befolkningens transportadfærd og holdninger til transport. Den bygger på 1000 telefoninterview af ½ times varighed ud fra et i forvejen fastlagt spørgeskema. Ud fra svarene inddeles befolkningen i 6 trafikanttyper: Liden-skabelige bilister, hverdagsbilister, fritidsbilister, cyklister/kollektivbrugere af nød, cyklister/kollektivbrugere af behov og cyklister/kollektivbrugere af hjertet. I rapporten vises hvordan bilen har vundet stor udbredelse både som transportmiddel, og som en integreret del af det sociale og kulturelle mønster som danner ramme om tilværelsen i det moderne samfund. Ud fra et sociologisk perspektiv sættes fokus på de, ofte kom-plekse og modsatrettede, sammenhænge mellem mennesker, bilisme og samfund, og resultaterne viser at en forståelse af disse sammenhænge er vigtig, hvis udgangspunktet er et ønske om forandring (læs: at mindske bilismen) for at reducere miljøbelastningen fra transporten.

Emneord: Transport, miljø, adfærd, holdninger, hverdagsliv, bilisme.

ISBN: 87-7772-338-4
ISSN: 0905-815x

Papirkvalitet: Colotech 100 g
Tryk: Hvidovre Kopi ApS
Sideantal: 141
2. oplag: 200

Pris: Kr. 100,00 (incl. 25% moms, excl. forsendelse)

Købes hos: Danmarks Miljøundersøgelser
Postbox 358
Frederiksborgvej 399
4000 Roskilde
Tlf. 46 30 12 00
Fax 46 30 11 14

Miljøbutikken
Information og Bøger
Læderstræde 1
1201 København K
Tlf. 33 37 92 92 (information)
Tlf. 33 92 76 92 (bøger)
Fax 33 92 76 90

Indhold

	Forord	5
1	Indledning	7
1.1	Baggrund for projektet	7
1.2	Den Kvalitative del	9
1.3	Gennemgang af rapportens kapitler	12
2	Metode	13
2.1	Den kvantitative undersøgelse	13
2.2	Kriterier for inddeling af typerne	14
2.3	Diskussion af de valgte kriterier	16
3	De seks trafikanttyper	19
3.1	Kvantificering af typerne	19
3.2	Karakteristik af de 6 trafikanttyper	20
3.3	Forskelle mellem typerne	32
3.4	Afslutning på trafikanttyper	37
3.4.1	Den kvalitative og den kvantitative undersøgelse	38
4	Transport i hverdagen	41
4.1	At undvære bilen	42
4.2	Bilismens råderum	47
4.3	Bilisternes holdning til kollektiv transport	50
4.3.1	Udbygning af det kollektive transportsystem	52
5	Bilen som kulturfænomen	54
5.1	Fællesskaber omkring bilen	55
5.2	Bilen som symbol	58
6	Transport og miljø	66
6.1	Modsætninger mellem bilisme og miljø	67
6.2	Restriktioner på bilismen	70
6.3	Hvis bilkørsel bliver dyrere	74
6.3.1	Holdning og handling	76
6.4	Frivillighed eller lovgivning	78
6.5	Prioritering mellem bilisme og miljø	81
6.6	Grønne vaner	83
7	Afslutning	86
	Litteraturliste	88
	Bilag A - C	

Forord

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

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

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

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

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

Endelig skal Thomas Rosenørn-Dohn have tak for et meget stort og godt statistisk databehandlingsarbejde som ligger til grund for rapportens tabeller og figurer, samt for mange konstruktive bidrag til analyse og diskussion af det store materiale. Uden ham var det ikke gået.

Mette Jensen
Afdeling for Systemanalyse
Danmarks Miljøundersøgelser

1 Indledning

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

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

Denne del udgør den kvantitative adfærdsanalyse i ALTRANS. En væsentlig hensigt med denne del er at opgøre størrelsen på/omfanget af en række af de problemstillinger som blev analyseret i den kvalitative del af undersøgelsen.

1.1 Baggrund for projektet

Baggrunden for ALTRANS er de stadigt voksende miljøproblemer som følge af persontransporten. Hvis disse skal løses, eller i første omgang blot reduceres, skal der indhentes viden dels om selve problemerne og deres omfang, luftforurening, CO₂-udslip, vand- og støjforurening etc., dels om transportens betydning for samfundet og den enkelte. Fokus i denne del af ALTRANS er transportens betydning for den enkelte som en del af en husstand eller familie. Men før der tages fat på selve emnet skal udviklingen i transportarbejdet og de miljøproblemer dette transportarbejde giver anledning til, kort skitseres.

Udviklingen i transportarbejdet

Når man opgør befolkningens transportforbrug bruger man persontransportarbejdet som et mål, dvs. hvor mange kilometer hver person i befolkningen transporterer sig på et år. Ifølge Finansministeriets budgetredegørelse² fra maj 1996 var persontransportarbejdet i 1994 på ca. 71 mia. km. (excl. cykel og gang). Af disse blev de ca. 80% udført med bil, mens den kollektive transport stod for 19%. Det samlede transportarbejde er i perioden 1970 til 1994 steget med næsten 70%, svarende til en stigning fra 42 mia. km. i 1970 til de 71 mia. km. i 1994³.

De mange kilometer køres i stadigt flere biler af stadigt flere mennesker. Antallet af personbiler i Danmark er steget fra ca. 1.063.000 i 1970 til ca. 1.600.000 i 1994⁴, svarende til en stigning på godt 50%. For

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

² Finansministeriet, Velfærdssamfundets veje, 1996

³ Tallene fremgår af 'Tal om vejtrafik, 1995' fra Vejdirektoratet

⁴ Tallene fremgår af 'Vejtransporten i tal og tekst 1995' fra Automobil-Importørernes sammenslutning

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

Fordelingen af rejser på kilometer så i 1992/93 sådan ud: 48% af de kørte kilometer foregik i fritiden, såkaldte fritidsrejser, 31% gik til bolig-arbejdsrejser, 18% til ærinderejser og 4% til forretningsrejser. Stigningen i bolig-arbejdsrejser (regnet fra 1981) var den højeste med omkring 50%.⁵

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

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

Transportens miljøproblemer

De vigtigste miljøproblemer transporten er årsag til er som nævnt CO₂-udslip, luftforurening og støj. Desuden er vejvandets forurening af grund- og overfladevand et miljøproblem. Andre ligeså væsentlige problemer er ulykker, arealanvendelse, utryghed og barriereeffekt.

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

70 - 80% af luftforureningen i byerne kommer fra vejtrafikken som langt overvejende består af biler. Luftforureningen indeholder forskellige sundhedsskadelige stoffer som kan medvirke til at udvikle en lang række alvorlige sygdomme, bl.a. kræftsygdomme, hjertekarsygdomme og luftvejslidelser - for at nævne de vigtigste. Desuden bidrager luftforureningen til forsuring (biologiske forandringer i form af skov- og fiskedød) og eutrofiering (næringsstofberigelse som giver problemer i vandmiljøet). Vejvandet kan indeholde store

⁵ Tallene fremgår af PETRA, 1994, s. 48

mængder af salt og tungmetaller samt andre miljøbelastende stoffer som har forskellige skadevirkninger på jord og vand.

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

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

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

1.2 Den Kvalitative del

Første del af 'Benzin i blodet' er en kvalitativ analyse af befolkningens transportadfærd og holdninger til transport. Den bygger på 20 intensive interview med i alt 30 personer. Rapporten blev udgivet i maj 1997.

I rapporten inddeles befolkningen i 'ideale' trafikanttyper ud fra de foretagne interview. Der er 2 hovedtyper bestående af hhv. bilister og cyklister/kollektivbrugere. Disse er hver især opdelt i 3 undertyper således at der bliver i alt 6 typer af trafikanter. Typerne kan kort beskrives således:

Lidenskabelige bilister

En lidenskabelig bilist holder af sin bil og elsker at køre i den. Han - det er som oftest en mand - kunne ikke drømme om sætte sine ben i de kollektive transportmidler. At undvære bilen ville være "som at få savet benene af". Tiden i bilen opfattes ikke som spildtid, men kan bruges konstruktivt til f.eks. at planlægge arbejdsopgaver.

En lidenskabelig bilist ser bilen som et symbol på frihed, og mener at bilmærket siger noget om personligheden, og at bestemte bilmærker afspejler succes. Lidenskabelige bilister mener ikke at bilismen giver anledning til store miljøproblemer, og fremhæver gerne at den kollektive trafik jo også forurener.

Hverdagsbilister

Hverdagsbilisten bruger bil til bolig-arbejdsrejser fordi det er det letteste, hurtigste og ofte det billigste. Han eller hun er vant til at køre bil, og værdsætter den uafhængighed bilen giver. Hvis det kollektive

transportsystem var mere effektivt og fleksibelt ville han eller hun ikke udelukke at det kunne være et alternativ til den daglige bilkørsel mellem hjem og arbejde.

Bilen ses som et statussymbol af mange hverdagsbilister som mener at "der er forskel på om man kører i en BMW, en Skoda eller en 2CV". Hverdagsbilister er ofte lydhøre overfor de miljøproblemer som bilismen skaber, men ønsker ikke at sætte problemerne i relation til deres egen bilkørsel. En del hverdagsbilister er rede til at betale omkostningerne ved en udbygning af det kollektive transportsystem over skatten.

Fritidsbilister

Fritidsbilisten bruger som navnet siger bilen i fritiden til formål som indkøb, kørsel af børn til og fra institution og fritidsaktiviteter. Til disse formål er bilen meget lettere, mere bekvem og hurtigere end kollektive transportmidler og cykel. Fritidsbilisten ser bilen som et behageligt transportmiddel der er dyrt, og sluger en stor del af husstandens økonomi som godt kunne bruges til andre ting. Bilen er et transportmiddel og ikke andet.

Mange fritidsbilister er af den opfattelse at hvis de kollektive transportmidler var bedre og kunne tilgodese deres transportbehov, så kunne de godt tænke sig at afskaffe bilen og bruge pengene til noget andet. De kan godt se miljøproblemerne i forbindelse med bilismen, og ved godt at det koster noget at gøre noget ved dem. De er også villige til at give deres bidrag hvis de er sikre på at pengene går til formålet og "ikke bare går ind i statens store kasse".

Cyklister/kollektivbrugere af hjertet

Cyklisten/kollektivbrugeren af hjertet har valgt at køre på cykel og bruge kollektive transportmidler ud fra et bevidst valg. Han eller hun holder af at cykle og finder de positive sider ved at køre kollektivt frem. Selvom det tager tid kan man bruge tiden til at læse eller "lade op når man skal på arbejde". Det er ikke fordi cyklisten/kollektivbrugeren af hjertet ikke har råd til en bil, men det er rart at have de penge en bil ville koste i anskaffelse og drift til andre formål.

Cyklisten/kollektivbrugeren af hjertet mener både at den kollektive transport er blevet forringet, og at den er blevet dyrere gennem de senere år og synes det er en samfundsopgave at sikre et godt og velfungerende transportsystem. Cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet er bekymrede for miljøet og klar over trafikens bidrag til problemerne. De er klar over at det koster noget (økonomisk) at sikre miljøet, og er villige til at betale det det koster - både personligt og over skatten.

Cyklister/kollektivbrugere af behov

Cyklister/kollektivbrugere af behov er byboere, ofte i de større byer, de er ofte unge eller forholdsvis unge. De er kollektivbrugere og cyklister fordi disse transportmidler tilgodeser deres transportbehov. De cykler hellere end de tager de kollektive transportmidler som de har et noget blandet forhold til.

Cyklisterne/kollektivbrugerne af behov har ofte en viden om trafikens miljøbelastning og er bekymrede over udviklingen. De unge i

denne type sætter sjældent deres egen adfærd i forbindelse med problemerne og gør ikke selv noget aktivt for at forbedre forholdene. De mener dog nok at den enkeltes indsats generelt set har en betydning, men synes på den anden side at det kan være svært at overskue hvad der kan gøres konkret.

Cyklister/kollektivbrugere af nød

Cyklister/kollektivbrugere af nød er først og fremmest folk der ikke har råd til bil. Når/hvis de får råd til det, vil de anskaffe sig en bil. Der er en del forholdsvis nyligt etablerede unge familier, en anden del består af enlige med børn i den lavere del af indkomstskalaen og en tredje del af personer udenfor arbejdsmarkedet - arbejdsløse, pensionister eller bistandsmodtagere.

De kan ofte godt lide at køre på cykel og har ligesom cyklisterne/kollektivbrugerne af behov, en meget forskellig opfattelse af det kollektive transportsystem. Deres viden om miljøproblemer spænder over et bredt felt lige fra en stor interesse og en 'grøn' adfærd og 'grønne' holdninger, til en manglende interesse for og afvisning af miljøproblemer overhovedet. Selv de meget 'grønne' af disse trafikanter har dog ønsket og intentionen om at købe bil når eller hvis de får råd.

Typerne beskrives mere detaljeret i første del af 'Benzin i blodet', og danner desuden baggrund for udformningen af det spørgeskema som er benyttet i nærværende undersøgelse.

Begreber som er knyttet til transporten, så som transportbehov og -vaner samt tid og komfort, belyses. Endvidere diskuteres hvordan bilen kan give identitet, hvordan man kan føle identifikation med bilen og hvordan den kan opfylde nogle behov i hverdagen.

Rapporten sætter fokus på begrebsparrene frihed og begrænsning samt uafhængighed og afhængighed. Det diskuteres hvordan bilen opfattes at give en stor grad af frihed, samtidig med at den begrænser mulighederne for udfoldelse, f.eks. og i særlig grad hos børn. Bilen giver en følelse af at være uafhængig, samtidig med at man bliver afhængig af den. Begrebet hastighed bliver berørt fordi også dette begreb rummer nogle kerneelementer i forholdet mellem transport og det moderne samfund. Alle disse begreber kaster lys over og giver en forståelse af transportadfærden som den foregår i dagens samfund.

Desuden gennemgår rapporten hvordan der er en betydelig modsætningsfyldthed hos mange af interviewpersonerne imellem deres konkrete adfærd/kørsel og deres holdninger til miljøet. På den ene side er man bekymret over miljøet, på den anden side ønsker man fortsat at køre bil, selvom man godt ved at det forurener.

Endelig diskuteres samfundets ansvar, sat overfor det ansvar der hviler på den enkelte, for at løse eller mindske transportens miljøproblemer, og det konkluderes at en løsning på problemerne *både* kræver at der træffes nogle anderledes politiske beslutninger, og at der sker nogle holdnings- og adfærdsmæssige forandringer i befolkningen.

1.3 Gennemgang af rapportens kapitler

Kapitel 2 - metode - gør rede for den kvantitative interviewmetode som er benyttet i undersøgelsen. Det indeholder desuden en detaljeret beskrivelse af kriterierne for udvælgelse af de 6 trafikanttyper der opereres med i rapporten. Kapitlet afsluttes med en diskussion af de valgte kriterier.

I kapitel 3 - de seks trafikanttyper - opgøres størrelsen på de 6 typer, og ud fra nogle baggrundsvARIABLE som køn, alder m.fl. samt rejseafstand mellem bolig og arbejde, karakteriseres de hver især. Nogle forskelle mellem typerne beskrives og analyseres. Endelig trækkes nogle linier tilbage til den kvalitative undersøgelse, og en sammenligning af typerne som de beskrives i de to rapporter, diskuteres.

Kapitel 4 - transport i hverdagen - indeholder en kvantitativ analyse af bilbrugen i hverdagen og af bilisttypernes indstilling til at undvære bilen på nogle konkrete områder så som bolig/arbejdsrejser m.fl. Begrænsninger af bilismen diskuteres ud fra de indsamlede data, og bilisternes holdninger til kollektiv transport belyses.

Kapitel 5 - bilen som kulturfænomen - rummer en analyse af trafikanttypernes deltagelse i fællesskaber omkring bilen og af bilen som hobby. Bilen som symbol analyseres ud fra typernes indstilling til forskellige udsagn om hvad bilen symboliserer - frihed, uafhængighed m.fl.

I kapitel 6 - transport og miljø - analyseres typernes holdninger til bilismens miljøbelastning. Der ses på nogle modsætninger mellem bilisme og miljø, på holdninger til restriktioner på bilismen, på vurderinger af hvilken virkning det ville have hvis det blev dyrere at bruge bilen i forskellige sammenhænge, om eventuelle ændringer kan ske i frivillighed eller gennem lovgivning. Endelig analyseres trafikanttypernes angivelse af hvordan de prioriterer mellem bilisme og miljø, samt om der er en sammenhæng mellem deres 'grønne' vaner på forskellige andre områder, og deres transport.

I kapitel 7 - afslutning - diskuteres de potentialer til forandringer i transportadfærden der kunne ligge i modsætningerne hos mange trafikanter mellem på en ene side hensynet til miljøet og på den anden side ønsket om at køre bil. Der peges til sidst ganske kort på nogle områder man kunne sætte ind overfor, hvis man ønsker at reducere den stadigt stigende bilisme.

2 Metode

Som det fremgik af det foregående kapitel er analysen i første del af 'Benzin i blodet' baseret på en kvalitativ metode med dybdeinterview med relativt få personer. Generelt kan man sige at en kvalitativ metode kan kaste lys over baggrunden for en given adfærd, og med dette som udgangspunkt forstå og beskrive en ønsket problemstilling. I denne del af 'Benzin i blodet' anvendes en kvantitativ metode som kan sige noget om hvor mange (procent) der f.eks. har en given adfærd eller nogle givne holdninger til persontransport. Det er hensigten at de to metoder skal supplere hinanden og belyse den samme problemstilling, persontransport, ud fra de forskellige perspektiver som metoderne repræsenterer. De skal således ikke be- eller afkræfte resultaterne hos hinanden. En nærmere diskussion af de to metoder vil blive taget op i tredjedelen af 'Benzin i blodet', med undertitlen sammendrag og metode.

2.1 Den kvantitative undersøgelse

Undersøgelsen er en landsdækkende interviewundersøgelse af transportadfærd og holdninger til transport blandt (brutto) 1000 danskere i alderen 16-70 år. Interviewene er gennemført som telefoninterview med en gennemsnitlig interviewtid på 30 minutter. Det egentlige datamateriale udgøres af besvarelser fra 788 personer, og opnåelsesprocenten har således været på 79, hvilket må anses for fuldt tilfredsstillende. Socialforsknings-Instituttet (SFI) har stået for udvælgelsen af interviewpersoner samt gennemførelsen af interviewene. Dataindsamlingen er faldet i to ensartede dele; den ene blev gennemført i februar, den anden i maj 1996. Der har været besøgsopfølgning af de respondenter der ikke har kunne træffes pr. telefon.

Spørgeskemaet

Interviewene er foretaget ud fra et struktureret og standardiseret 27 sideres spørgeskema¹ omfattende 57 spørgsmål med overvejende lukkede spørgsmål med flere svarmuligheder (multiple choice).

Spørgeskemaet er udformet på baggrund af de kvalitative interview som var indsamlet forud for påbegyndelsen af arbejdet med spørgeskemaet. De kvalitative interview har således været afgørende for formuleringen af spørgsmålene til den kvantitative undersøgelse. Uden dette udgangspunkt ville en lang række af de valgte spørgsmål ikke være medtaget, og dermed ville relevansen af og kvaliteten i undersøgelsen have været en anden end tilfældet er med de kvalitative interview som baggrund for spørgeskemaet.

¹ Spørgeskemaet findes bag i rapporten som bilag C.

Spørgeskemaet er bygget op i 5 hovedgrupper:

1) Baggrundsspørgsmål

Disse spørgsmål drejer sig dels om respondenternes køn, alder, civilstand, antal børn, boligtype, erhvervsuddannelse, stilling og indkomst (spm. 1-7 samt spm. 57).

2) Transportmiddel og -mønster

Denne gruppe spørgsmål skal primært kortlægge de interviewedes faktiske transportmønster og drejer sig om hvorvidt der er bil i husstanden, om respondenter har kørekort, om konkrete transportvaner samt behovet for transport i bolig-/arbejdsrejsen, i fritiden, til indkøb etc. Til respondenter med bil i husstanden er der desuden nogle generelle spørgsmål om husstandens bilkørsel (spm. 8 - 35).

3) Holdninger blandt trafikanterne

Disse spørgsmål er de centrale i undersøgelsen og skal belyse de interviewedes holdninger til biler, bilisme, kollektive transportmidler, trafikens miljøproblemer og disses løsningsmuligheder. Denne gruppe spørgsmål skal desuden kaste lys over bilen som kulturfænomen og bilismens sociale funktioner og -følger (spm. 36 - 50).

4) Spørgsmål vedr. muligheder for ændringer

Spørgsmål i denne gruppe drejer sig først og fremmest om bilbrugerens indstilling til en ændring af deres transportmønster. Da spørgsmålene er hypotetiske, må resultaterne naturligvis tages med et vist forbehold, men kan måske give et fingerpeg om hvad de interviewedes overordnede holdning til ændringer er (spm. 51 - 55).

5) Spørgsmål vedr. 'grønne vaner'

Disse spørgsmål stilles i et forsøg på at sammenligne hvor 'miljøbevidste' folk er på andre områder, i forhold til hvad de mener og gør på transportområdet (spm. 56a - g).

Behandling af datamaterialet

Den efterfølgende behandling af datamaterialet er foretaget med statistikprogrammet SPSS.

2.2 Kriterier for inddeling af typerne

I den kvalitative undersøgelse blev 6 typer af trafikanter defineret ud fra de foretagne interview. Her i den kvantitative del skal være en opgørelse af hvor mange der er i de forskellige typer, og hvor store de er i forhold til hinanden. Det er naturligvis ikke muligt her at foretage en inddeling helt parallelt med den i den kvalitative undersøgelse, men en tilnærmelse er mulig/forsøgt ved at tage udgangspunkt i hvordan interviewpersonerne har besvaret en række nøgle-spørgsmål i spørgeskemaet. En grafisk fremstilling af kriterierne kan ses i bilag A.

Allerførst er de interviewede inddelt i 2 hovedgrupper, bilister samt cyklister/kollektivbrugere, ud fra et spørgsmål om der er bil/biler i husstanden eller ej (spm. 13). Alle respondenter med en eller flere biler i husstanden hører til blandt bilisterne og de øvrige blandt cyklister/kollektivbrugere.

Næste skridt er en opdeling af trafikanterne i de 2 x 3 undertyper der udsprang af den kvalitative analyse som forklarede baggrunden for og gav en beskrivelse af de 6 trafikanttyper. De 6 trafikanttyper består som nævnt af 3 bilisttyper og 3 typer af cyklister/kollektivbrugere:

Bilister:

- 1) Lidenskabelige bilister.
- 2) Hverdagsbilister.
- 3) Fritidsbilister.

Cyklister/kollektivbrugere:

- 4) Cyklister/kollektivbrugere af nød.
- 5) Cyklister/kollektivbrugere af behov.
- 6) Cyklister/kollektivbrugere af hjertet.

Til brug for definitionen og en nærmere karakteristik af de 6 trafikanttyper, gennemgås i det følgende de nøglespørgsmål som har været udgangspunktet for opdelingen. Tallene i parentes refererer til spørgsmål med underpunkter (kan både være tal og bogstaver) som de fremgår af spørgeskemaet.

Lidenskabelige bilister og hverdagsbilister

Lidenskabelige bilister og hverdagsbilister er defineret som værende de interviewpersoner som tilhører en husstand med rådighed over 1, 2 eller flere biler (spm. 13 - 1, 2, 3). De benytter enten bil, ellert eller motorcykel/knallert som hovedtransportmiddel til arbejde/uddannelse (spm. 20 - 1, 3, 4). Det skal bemærkes at det kun er 1% der har svaret at de benytter motorcykel/knallert og ingen der benytter ellert, så udtrykket 'bilister' må i denne forbindelse siges at være dækkende.

Definitionen på de 2 trafikanttyper tilsammen er således sket ud fra bilejerskab og brug af bil m.v. i bolig/arbejdsrejsen.

1) Lidenskabelige bilister

Udover at være defineret ud fra ovennævnte kriterier er de lidenskabelige bilister udskilt fra hverdagsbilisterne ved at svare 'helt enig/lidt enig' (1, 2) på 5 af følgende underpunkter i spørgsmål 45:

1. Det er afslappende at reparere og ordne bil (a).
2. Bilen er en slags hobby for Dem (b).
3. Det kan være hyggeligt at beskæftige sig med biler sammen med andre (c).
4. Det betyder noget, hvor hurtigt bilen kan køre, hvor hurtigt den kan accelerere (e).
5. Bilen symboliserer for Dem frihed (f).
6. Bilen er ind imellem et fristed (j).
7. Når man får kørekort, er det en måde at blive voksen på (k).

Udskillelsen af lidenskabelige bilister fra hverdagsbilister er således sket ud fra bilisternes holdninger til ovennævnte spørgsmål.

2) Hverdagsbilister

Hverdagsbilisterne udgør resten af hele gruppen af lidenskabelige bilister og hverdagsbilister.

Definitionen af hverdagsbilister er således sket ud fra bilejerskab og brug af bil m.v. i bolig/arbejdsrejse, og efter at de lidenskabelige bilister er udskilt fra den samlede gruppe.

3) Fritidsbilister

Fritidsbilister er interviewpersoner med bil i husstanden som ikke benytter bilen til bolig/arbejdsrejse. For at sikre at de er bilister og dermed kan kaldes fritidsbilister, er de desuden defineret ved at de benytter bil, motorcykel, ellert eller knallert i fritiden (spm. 16 - a, b, f, g, h, i). Det skal bemærkes at det her kun er 1% der har svaret at de benytter knallert, og ingen der benytter motorcykel eller ellert, så udtrykket 'bilister' må også i denne forbindelse være dækkende.

Cyklister/kollektivbrugere

Alle cyklister/kollektivbrugere er defineret som værende interviewpersoner i husstande som ikke disponerer over bil i dagligdagen (spm. 13 - 0).

4) Cyklister/kollektivbrugere af nød

Cyklister/kollektivbrugere af nød er desuden defineret som personer som ikke har råd til bil. De har *både* angivet at de ikke har bil i husstanden fordi de ikke har råd til det (spm. 40 - a), og svaret ja til at de ville købe en bil hvis de fik råd (spm. 55 - 1).

5) Cyklister/kollektivbrugere af behov

Cyklister/kollektivbrugere af behov er dels de interviewpersoner uden bil i husstanden (spm. 13 - 0) som er blevet tilovers efter at de to øvrige trafikanttyper blandt cyklister/kollektivbrugere er blevet defineret. Dels de der har bil i husstanden, men som angiveligt ikke benytter den overhovedet.

6) Cyklister/kollektivbrugere af hjertet

Cyklister/kollektivbrugere af hjertet angiver at grunden til at de tager kollektive transportmidler på arbejde/uddannelse, er at det er:

1. miljøvenligt at køre med tog (spm. 22 - g),
2. miljøvenligt at køre med bus (spm. 22 - h) samt
3. at grunden til at IP cykler/går til arbejde/uddannelse skyldes at det er miljøvenligt (23 - h).

Ligesom ved definitionen af de lidenskabelige bilister er cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet således udskilt fra de øvrige v.h.j.a. nogle holdningsspørgsmål.

2.3 Diskussion af de valgte kriterier

Som det vil fremgå i de efterfølgende kapitler som beskriver typerne og analyserer de indsamlede data fra spørgeskemaet, er der konsensus på de fleste områder mellem interviewmaterialet i hhv. den kvalitative og den kvantitative undersøgelse. Ud fra den kvalitative analyse og en generel viden om området, kunne man have nogle formodninger om trafikanttypernes størrelse i forhold til hinanden. Opgørelsen af den procentvise fordeling mellem typerne ud fra ovennævnte kriterier, bekræfter disse formodninger (se figur 3.1 i kapitel 3).

Bilisterne udgør en forholdsvis stor del af populationen i undersøgelsen hvilket skyldes kriterierne for opdeling af de interviewede mellem bilister på den ene side og cyklister/kollektivbrugere på den anden. En stor del af fritidsbilisterne kunne ligeså godt have været cyklister eller kollektivbrugere bl.a. fordi de benytter disse transportmidler til bolig/arbejdsrejsen. Det drejer sig om knap halvdelen af fritidsbilisterne, mere nøjagtigt 47% der ikke kører i bil til arbejde (spm. 20 - 2,5,6), men kun i fritiden (spm. 16).

Når valget er faldet på at medtage denne del af det man med et andet udtryk kunne kalde blandingsbrugere, blandt fritidsbilisterne, så skyldes det at undersøgelsen her sætter fokus på persontransportens (læs: bilismens) miljøproblemer. Og når man tager i betragtning at fritidskørslen udgør op mod halvdelen af al persontransport, og at denne hovedsageligt foregår i bil, så forekommer det rimeligt at medtage blandingsbrugere i kategorien bilister.

Et andet problem drejer sig om kriterierne for udvælgelse af de lidenskabelige bilister. Der kunne have været lagt mindre vægt på at medtage personer som kan lide at beskæftige sig med at ordne og reparere biler i fællesskab med andre, og mere på bilen som et symbol på frihed, status, uafhængighed, magt etc. Derved kunne flere personer med de 'diskrete limousiner' have været placeret i denne type - hvor de ifølge beskrivelsen i den kvalitative analyse hører hjemme.

Dette kunne et andet udvalg af underspørgsmål under spm. 45 måske havde tilgodeset. I et forsøg på at afprøve dette valgtes i stedet andre af underspørgsmålene (der blev her valgt c,d,e,f,g,h, og i) som tilsammen lægger mindre vægt på bilen som hobby, og det viste sig at størrelsen af trafikanttypen blev den samme (helt præcist ville der have været 49 personer i stedet for 50), hvorimod sammensætningen viste sig at blive anderledes.

Som det mest markante gav en sådan anderledes sammensætning af de lidenskabelige bilister en ændret kønsfordeling, hvor der ikke længere ville være 16% kvinder, men derimod 35%. Ændringen i sammensætningen af de lidenskabelige bilister ville naturligvis få en afsmittende effekt også på hverdagsbilisterne.

Det har været et valg at kategorisere de lidenskabelige bilister som det er gjort, og den slags valg kan naturligvis altid diskuteres. At antallet af lidenskabelige bilister er det samme, uanset om man vælger det ene eller det andet sæt af kriterier, betragtes imidlertid som væsentligt, og det er således vurderingen at forskellen på om man gør det ene eller det andet ikke får afgørende betydning.

Endelig skal opmærksomheden henledes på at cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet numerisk kun udgør 11 personer, og derfor kun kan behandles statistisk med nogen usikkerhed og forbehold. Igen er det dog vurderingen at selve størrelsen på typen er realistisk, også i en større sammenhæng. Uden at sammenligne i øvrigt kan det siges at kun ét ud af de i alt 20 intensive interview i den kvalitative del kunne indgå i denne trafikanttype, og en analyse af statistikken over befolkningens transportadfærd ville med stor sand-

synlighed vise at den transportadfærd som cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet udviser, hører til sjældenhederne.

Med disse forbehold forekommer det således rimeligt at benytte materialet som det sker i de følgende kapitler.

3 De seks trafikanttyper

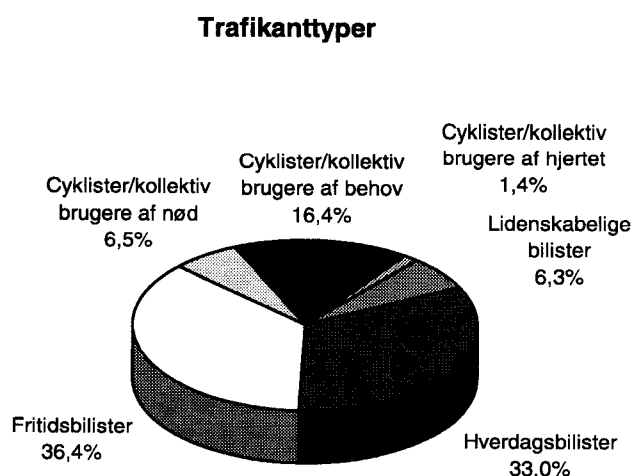
I foregående kapitel blev kriterierne for opdeling af de interviewede i forskellige typer af trafikanter gennemgået. Som det blev nævnt var opdelingen i 6 typer allerede sket gennem de kvalitative interview som blev foretaget forud for påbegyndelsen af nærværende undersøgelse. Dette kapitel består i en kvantificering og beskrivelse af de 6 typer og fremgår af det følgende.

3.1 Kvantificering af typerne

Tabel 3.1 viser en numerisk fordeling og figur 3.1 en procentuel fordeling af de interviewede i de 6 trafikanttyper. I alt 597 personer, svarende til 76% af de interviewede har bil i husstanden. Og det vil m.a.o. sige at kun 1 ud af hver 4 interviewet er cyklist og/eller kollektivbruger.

Trafikanttype	Antal personer
Lidenskabelige bilister	50
Hverdagsbilister	260
Fritidsbilister	287
Cyklister/kollektivbrugere af nød	51
Cyklister/kollektivbrugere af behov	129
Cyklister/kollektivbrugere af hjertet	11
I alt	788

Tabel 3.1: Numerisk fordeling af trafikanttyper.



Figur 3.1: Figuren viser den procentvise fordeling på de 6 trafikanttyper.

3.2 Karakteristik af de 6 trafikanttyper

I bilag B findes en detaljeret gennemgang af baggrundsvariablene for de 6 typer af trafikanter. Variablerne er: Køn, alder, antal børn, boligtype, indkomst og beskæftigelse. Beskrivelserne nedenfor indeholder kun korte beskrivelser af de 6 typer ud fra oplysningerne i bilaget. Hertil kommer en gennemgang af rejseafstand mellem bolig og arbejde samt antal årligt kørte km. for bilisternes vedkommende og tidligere bilejerskab for cyklisterne/kollektivbrugernes vedkommende.

Lidenskabelige bilister

Lidenskabelige bilister er som oftest mænd, mange er mellem 30 og 60 år, og knap halvdelen har børn. Det store flertal bor i enfamiliehus, og husstandens årlige indkomst er mellem 350.000 - 550.000 kr. pr. år.

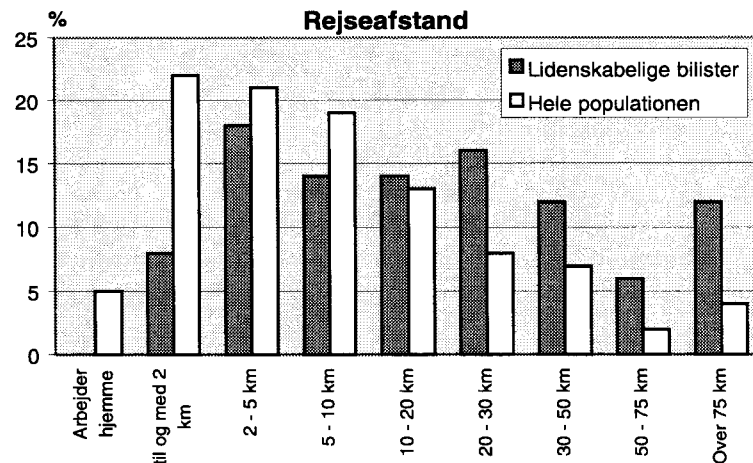
Godt halvdelen af de lidenskabelige bilister har gennemført efg-basisår eller en lærlingeuddannelse, mens det tilsvarende tal for hele populationen er 35%. Lidenskabelige bilister er i beskæftigelse, enten som selvstændige erhvervsdrivende eller som tjenestemænd, faglærte eller ufaglærte arbejdere.

Lidenskabelige bilister har bil til rådighed og bruger den i den daglige transport mellem bolig/arbejde eller uddannelse. Uanset om lidenskabelige bilister har kort eller langt til arbejde kører de meget i bil.



Rejseafstand bolig/arbejde

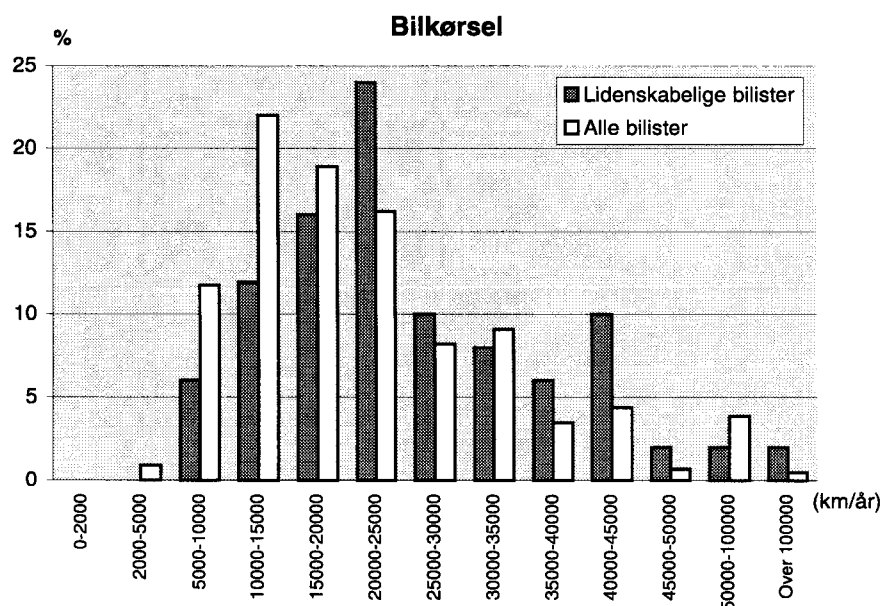
Som det fremgår af figur 3.2 fordeler lidenskabelige bilister sig nogenlunde jævnt på de forskellige kategorier af rejseafstande fra bolig til arbejde eller uddannelse. Set i forhold til den samlede population, der altså også omfatter cyklister/kollektivbrugere, kører lidenskabelige bilister til gengæld ofte længere for at komme til og fra arbejde/uddannelse. Det gælder især de meget lange rejser fra 20 km til over 75 km.



Figur 3.2. Figuren viser fordelingen af rejseafstanden i procent af lidenskabelige bilister sammenlignet med hele populationen (spm. 8).

Bilkørsel

Som det fremgår af figur 3.3 er de lidenskabelige bilister karakteriseret ved at køre længere end de to andre bilisttyper i undersøgelsen. De optræder dobbelt så hyppigt blandt bilister der kører mellem 40.000 og 50.000 km. pr. år og i forhold til de øvrige bilisttyper, findes de relativt sjældent blandt folk der kører mindre end 20.000 km. pr. år. Lidenskabelige bilister kører i gennemsnit mellem 25.000 og 30.000 km. pr. år., mod ca. 20.000 som er gennemsnittet for hverdagsbilister og fritidsbilister tilsammen.



Figur 3.3: Årlig bilkørsel blandt lidenskabelige bilister i forhold til alle bilister (spm. 14).

¹ Hvis husstanden har mere end 1 bil er der taget udgangspunkt i den bil der angivet kører længst pr. år. Dette gælder ligeledes i forbindelse med opgørelserne for hverdags- og fritidsbilisternes årlige bilkørsel.

Lidenskabelige bilister udgør 6,3% af de interviewede i undersøgelsen, og er således den mindste af bilisttyperne. Som det vil fremgå af analysen i de efterfølgende kapitler er det desuden på de fleste områder den mest markante bilisttype, både hvad angår adfærd/bilkørsel som sådan og holdninger til transport og miljø.

Hverdagsbilister

Hverdagsbilister, som er den næststørste af de definerede typer, kun overgået af fritidsbilisterne, udgør 33% af alle de interviewede. De består af personer af begge køn, dog med en vis overvægt af mænd. De fleste er mellem 30 og 60 år, over halvdelen har børn, og det er sandsynligt at de bor i enfamiliehus. Hverdagsbilisternes årlige husstandsindkomst ligger på mellem 250.000-550.000 kr. pr. år.

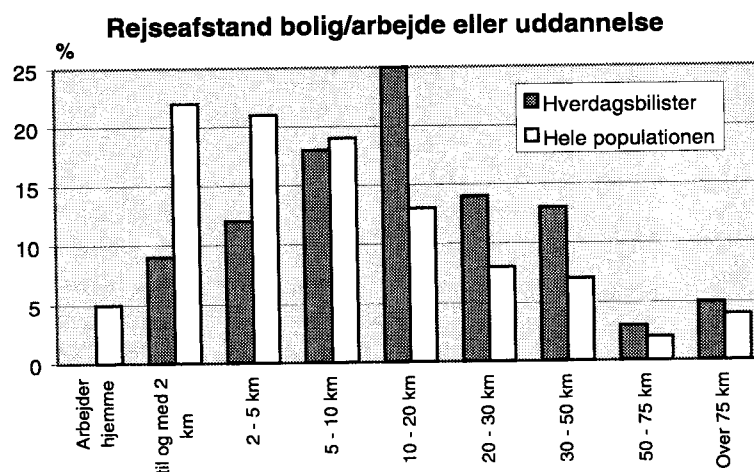
Det er kendetegnende for hverdagsbilisterne at de har en uddannelse bag sig. Op mod 40% af hverdagsbilisterne har gennemgået en lærlinge- eller efg-uddannelse, og ca. en tredjedel har en kort-, mellemlang- eller lang videregående uddannelse. En typisk hverdagsbilist er tilknyttet arbejdsmarkedet og gerne beskæftiget som funktionær.

Hverdagsbilister kører i bil til arbejde eller uddannelse. Og denne kørsel foregår - det har været et kriterium for udvælgelsen - som oftest i bil.



Rejseafstand bolig/arbejde

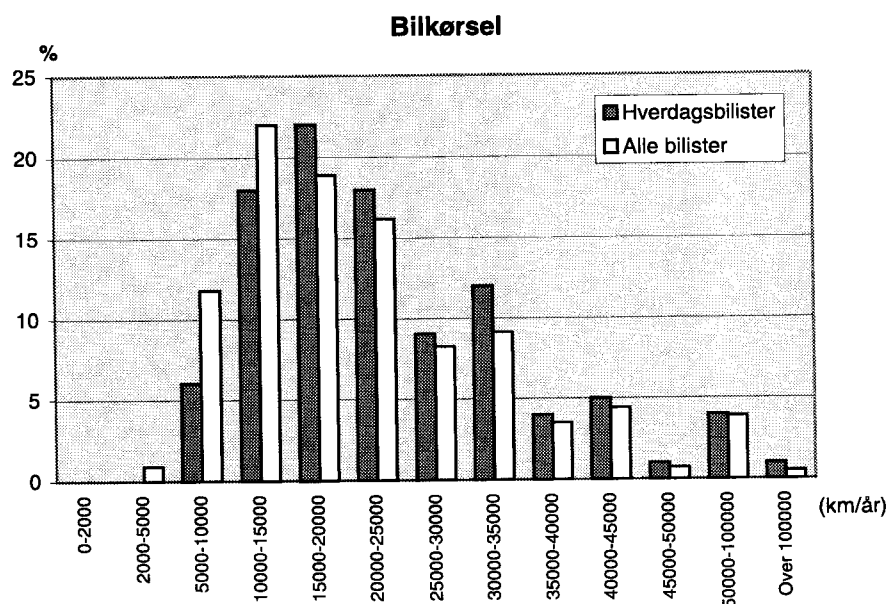
Det fremgår af figur 3.4 at 60% af hverdagsbilisterne har en rejseafstand mellem bolig og arbejde eller uddannelsessted på over 10 km, 35% har en rejseafstand på over 20 km., og kun hver femte kører mindre end 5 km. for at komme på arbejde eller uddannelse.



Figur 3.4: Rejseafstand mellem bolig og arbejde eller uddannelse i procent af hverdagsbilister (spm. 8).

Bilkørsel

Figur 3.5 viser omfanget af hverdagsbilisternes årlige bilkørsel. Det fremgår at hverdagsbilisterne, i forhold til gennemsnittet af alle bilisttyperne, er hyppigere (8,6%-point) repræsenteret i intervallet 15.000 - 35.000 kørte km. pr. år. Derimod optræder hverdagsbilisterne sjældnere (10,6%-point) blandt bilister der kører mellem 2.000 og 15.000 km. De kører i gennemsnit knap 25.000 km. årligt og ligger således lidt over gennemsnittet for alle bilisttyperne.



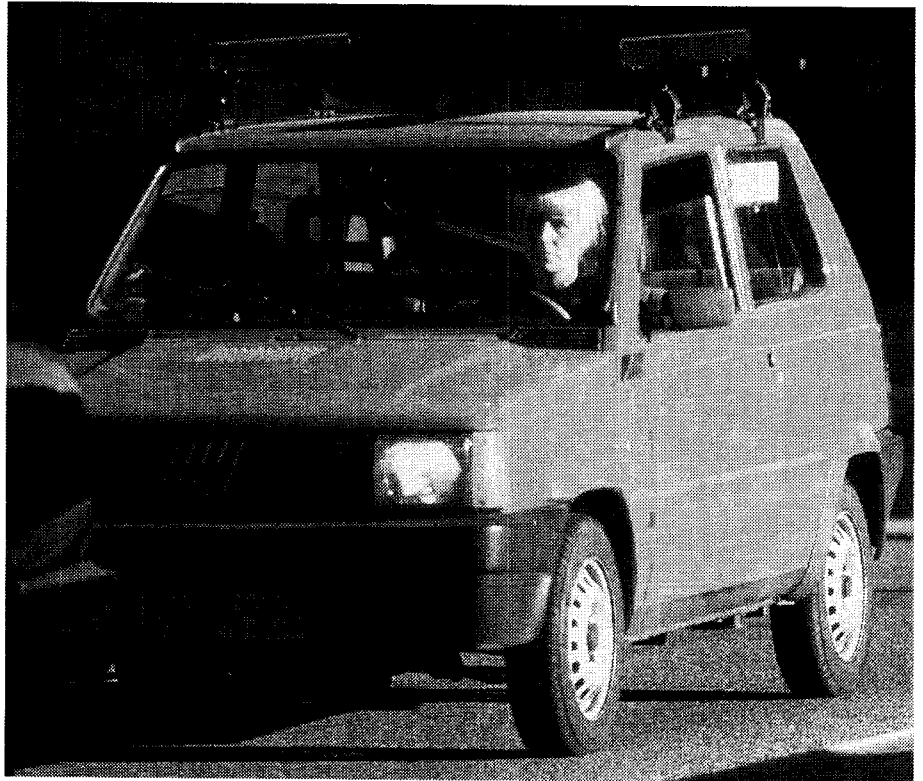
Figur 3.5: Omfanget af hverdagsbilisters og alle bilisters samlede årlige kørsel (bil 1) (spm. 14).

Fritidsbilister

Der er lidt flere kvinder end mænd blandt fritidsbilisterne, og de er aldersmæssigt spredt, dog med nogen større vægt på aldersgrupperne fra 50 til 70 år. Godt 1/3 af dem har børn, et tal der ligger lidt under gennemsnittet for hele populationen.

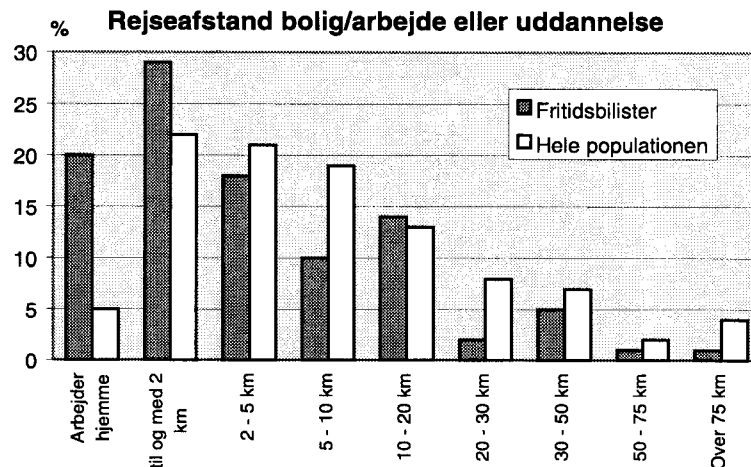
Fritidsbilisternes fordeling på indkomst ligner gennemsnittets, med udsving på under 5%-point i alle grupperne. Mere end hver tredje interviewet hører til blandt fritidsbilisterne, og af disse bor 3/4 i enfamiliehus. Der er sandsynlighed for at fritidsbilisten står uden for arbejdsmarkedet, men han eller hun vil også i mange tilfælde være funktionær indenfor det private eller i offentligt regi.

Godt 2/3 af fritidsbilisterne i beskæftigelse har under 5 km. til arbejde som de når på cykel, til fods eller med kollektive transportmidler. Fritidsbilisterne har bil i husstanden, men bruger den ikke mellem hjem og arbejde. De bruger, som navnet siger, bil i fritiden til besøg hos familie og venner, til at hente og bringe børn til institutioner og skole, til transport til fritidsaktiviteter, til ærinder m.v.



Rejseafstand bolig/arbejde

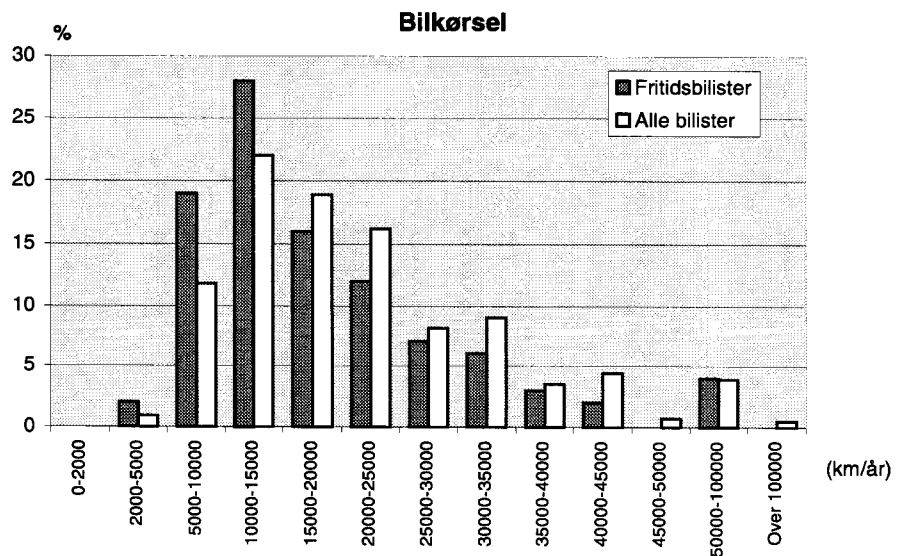
Figur 3.6 viser rejseafstanden mellem bolig og arbejde eller uddannelsessted. Figuren viser at 20% af fritidsbilisterne arbejder hjemme. Dette er langt flere end blandt hele populationen hvor det tilsvarende tal er på 5%. I øvrigt viser figuren at næsten 30% rejser mindre end 2 km, og over 75% har en rejseafstand på under 10 km. (inkl. de som arbejder hjemme).



Figur 3.6: Rejseafstand mellem bolig og arbejde eller uddannelse i procent blandt fritidsbilister (spm. 8).

Bilkørsel

Fritidsbilister er den bilisttype der kører mindst i bil, jf. figur 3.7. Det fremgår at de i forhold til gennemsnittet, er langt hyppigere repræsenteret i intervallerne under 15.000 km. årligt, idet godt halvdelen af fritidsbilisterne findes i disse intervaller. Samtidig er det den type af bilisterne der hyppigst anvender kollektive transportmidler i fritiden. De udgør den største af de seks trafikanttyper, svarende til 36,4% af alle interviewede i undersøgelsen.



Figur 3.7: Omfanget af fritidsbilisters og alle bilisters samlede årlige bilkørsel (bil 1) (spm. 14).

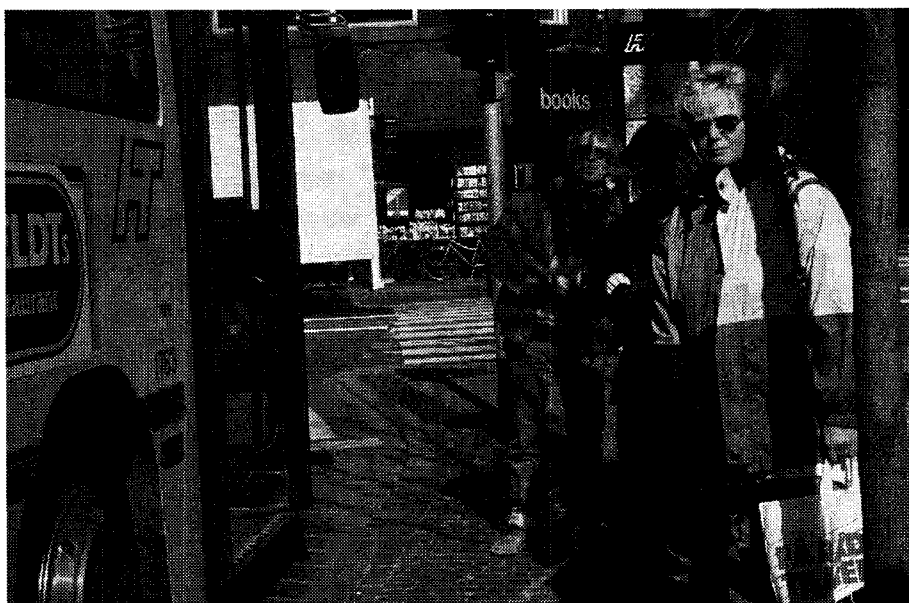
Cyklister/kollektivbrugere af nød

Der er mange unge blandt cyklisterne/kollektivbrugerne af nød, de vil ofte være under 30 år, men er ellers jævnt fordelt på de øvrige aldersgrupper. Der er lidt flere kvinder end mænd indenfor denne type af trafikanter, men forskellen er ikke markant.

Kun ca. hver femte cyklist/kollektivbruger af nød har børn, hvilket er betydeligt færre end gennemsnittet, og bunder i at mange er unge og/eller under uddannelse. Mange bor i lejlighed og en meget stor del har en husstandsindkomst på under 350.000 kr. om året.

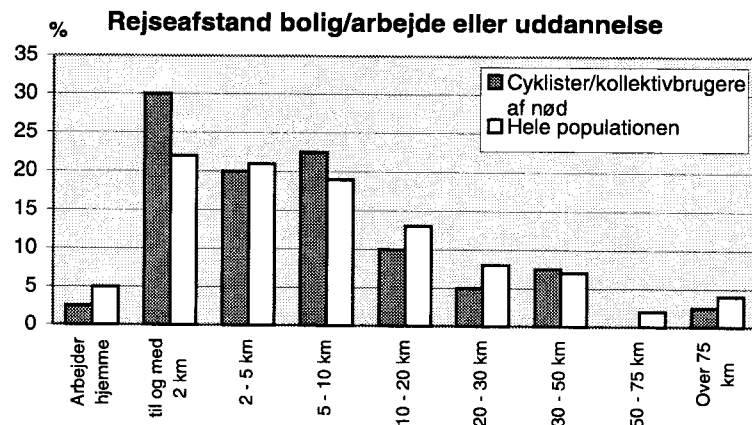
Mange af de interviewede cyklister/kollektivbrugere af nød har ingen erhvervsuddannelse hvilket for en stor dels vedkommende formentlig også hænger sammen med at de er unge under uddannelse.

53% af cyklister/kollektivbrugere af nød har en rejseafstand til arbejde eller uddannelsessted på 5 km. eller derunder, og 76% har en rejseafstand på højest 10 km.



Rejseafstand bolig/arbejde

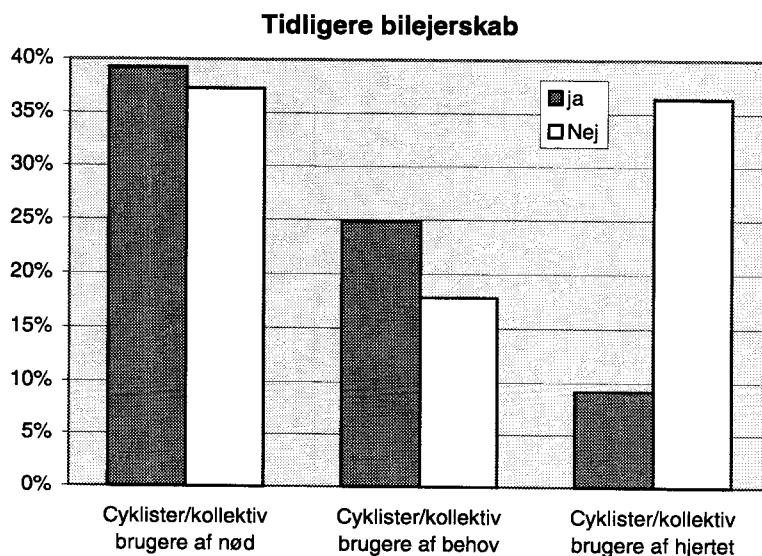
Cyklisterne/kollektivbrugerne af nød har en rejseafstand mellem bolig og arbejde eller uddannelse svarende til fordelingsmønstret for populationen som helhed. Det fremgår af figur 3.8 som dog også viser at denne trafikanttype hyppigere (8%-point) foretager de helt korte rejser mellem hjem og arbejde, dvs. rejser indtil 2 km. For cyklister/kollektivbrugere af nød som helhed har godt 1/4 en rejseafstand på over 10 km til arbejde eller uddannelse. Til sammenligning er dette tal 34% for hele populationen.



Figur 3.8: Rejseafstanden mellem bolig og arbejde eller uddannelse for hhv. cyklister/kollektivbrugere af nød sammenlignet med hele populationen (spm. 8).

Tidligere bilejerskab

For mange i denne trafikanttype er bilen noget der modvilligt må undværes. Godt 40% af cyklister/kollektivbrugere af nød har tidligere haft bil, og mange flere end blandt de øvrige cyklister/kollektivbrugere har således været vant til at have bil - med de fordele dette ofte opleves at have for den enkelte.



Figur 3.9: Søjlerne afspejler respondenternes tidligere bilejerskab i procent af de respektive trafikanttyper.²

Deres begrundelse for at cykle og køre kollektivt er at de ikke har råd til bil, og det kan derfor forventes at de fleste indenfor denne trafikanttype vil anskaffe sig en bil når eller hvis de får råd til det.

² Summen af 'ja/nej'-søjlerne er ikke 100%, idet besvarelsenerne alene omfatter personer der reelt har mulighed for at køre bil (spm. 15), f.eks. ikke personer uden kørekort. Dette gælder ligeledes i forbindelse med figurerne 3.11 og 3.13 som også drejer sig om tidl. bilejerskab.

Det vil således være en trafikanttype hvis sammensætning hele tiden vil ændres, måske ikke størrelsen som helhed, men mange af de konkrete personer der indgår i typen vil skiftes ud og nye komme til i takt med at de afslutter deres uddannelse, bliver ældre og/eller får stigende indkomster.

Cyklister/kollektivbrugere af nød udgør 6,5% af de interviewede, og er således den næstmindste trafikanttype blandt cyklisterne- /kollektivbrugerne.

Cyklister/kollektivbrugere af behov

Cyklister/kollektivbrugere af behov er ikke karakteristiske hvad angår alder eller køn, idet fordelingen her ligner den der er gældende for hele populationen. Andelen af personer med børn er derimod markant lavere, idet kun ca. 20% har børn. Et andet karakteristisk træk er husstandsindkomsten som hører til i den lave ende; for manges vedkommende ligger den under 250.000 kr. om året. Cyklister/kollektivbrugere af behov bor som oftest i lejlighed.

Endvidere er personer i denne trafikanttype hyppigt ikke erhvervsaktive. Over 40% er enten arbejdsløse, efterlønsmodtagere, på orlov eller hjemmegående.

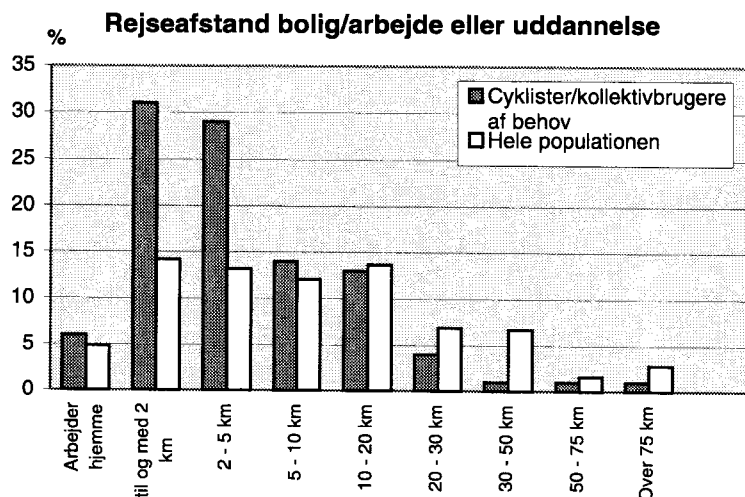
De cykler og bruger kollektive transportmidler fordi disse dækker deres behov for transport.



Rejseafstand

Cyklister/kollektivbrugere af behov har for 66%'s vedkommende en rejseafstand mellem bolig og arbejde eller uddannelse på 5 km eller derunder og findes kun sjældent i kategorierne over 30 km. I forhold

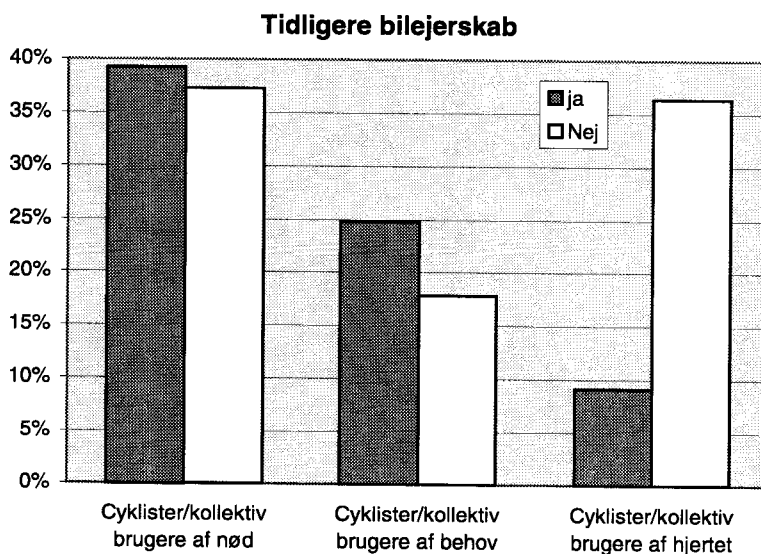
til populationen som helhed har de således kort mellem hjem og arbejde.



Figur 3.10: Rejseafstand mellem bolig og arbejde eller uddannelsessted blandt cyklister/kollektivbrugere af behov, sammenlignet med hele populationen (spm. 8).

Tidligere bilejerskab

Cyklister/kollektivbrugere af behov har ikke som cyklister/kollektivbrugere af nød, været forventet med at køre bil, idet kun 25% af cyklisterne/kollektivbrugerne af behov tidligere har haft bil i husstanden. Det kan skyldes at typen er sammensat af relativt mange ældre som måske altid har boet i byer og aldrig har haft behov for bil i husstanden.



Figur 3.11: Søjlerne afspejler respondenternes tidligere bilejerskab i procent af de respektive trafikanttyper (Spm. 15).

Cyklister/kollektivbrugere af behov udgør i alt 16,4% af hele populationen, hvilket gør den til den tredje største af alle trafikanttyperne og den største blandt cyklister/kollektivbrugerne.

Cyklister/kollektivbrugere af hjertet

Et flertal på 2/3 af cyklister/kollektivbrugere af hjertet er kvinder. De er desuden karakteriseret ved at være betydeligt yngre end gennemsnittet - godt 45% er mellem 20 og 29 år mod godt 15% i populationen som helhed. Mellem 1/4 og 1/3 af cyklister/kollektivbrugere af hjertet har børn, og over 60% bor i enfamiliehus, selvom også en betydelig del bor i lejlighed.

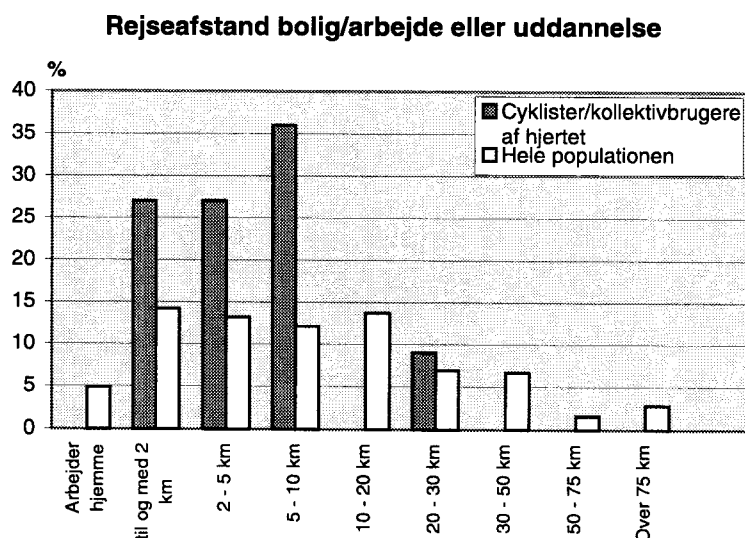
Indkomstmæssigt fordeler cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet sig over de fleste kategorier, dog med en top i gruppen mellem 250.000 og 350.000 kr. om året, og en bund i de høje indkomstgrupper på over 650.000 kr., hvor de slet ikke figurerer.

Mange har ingen erhvervsuddannelse, hvilket for en stor del formentlig skyldes at de er under uddannelse. Ingen af cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet er arbejdsløse eller selvstændige, godt 1/4 er funktionærer og lige så mange ikke faglærte arbejdere. Den største gruppe blandt cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet er under uddannelse - i alt godt 35%.



Rejseafstand

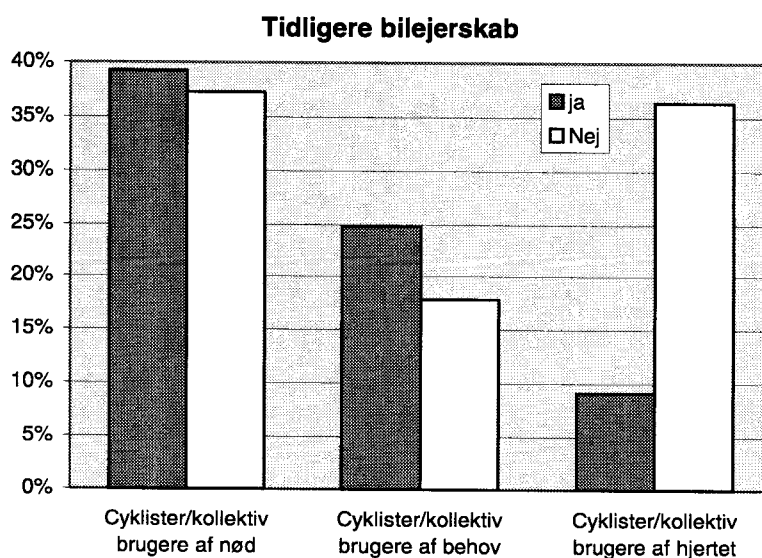
Cyklister/kollektivbrugere af hjertet er karakteriseret ved at hele 90% af respondenterne har en rejseafstand mellem bolig og arbejde eller uddannelse på under 10 km.



Figur 3.12: Rejseafstand bolig/arbejde eller uddannelse i procent af cyklister/kollektivbrugere af hjertet sammenlignet med hele populationen (spm. 8).

Tidligere bilejerskab

Til forskel fra de andre cyklister/kollektivbrugere er der kun et meget lille mindretal blandt cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet der har haft bil tidligere. Som det fremgår af figur 3.13 er andelen helt nede på under 10%.



Figur 3.13: Søjlerne afspejler respondenternes tidligere bilejerskab i procent af de respektive trafikanttyper (spm. 15).

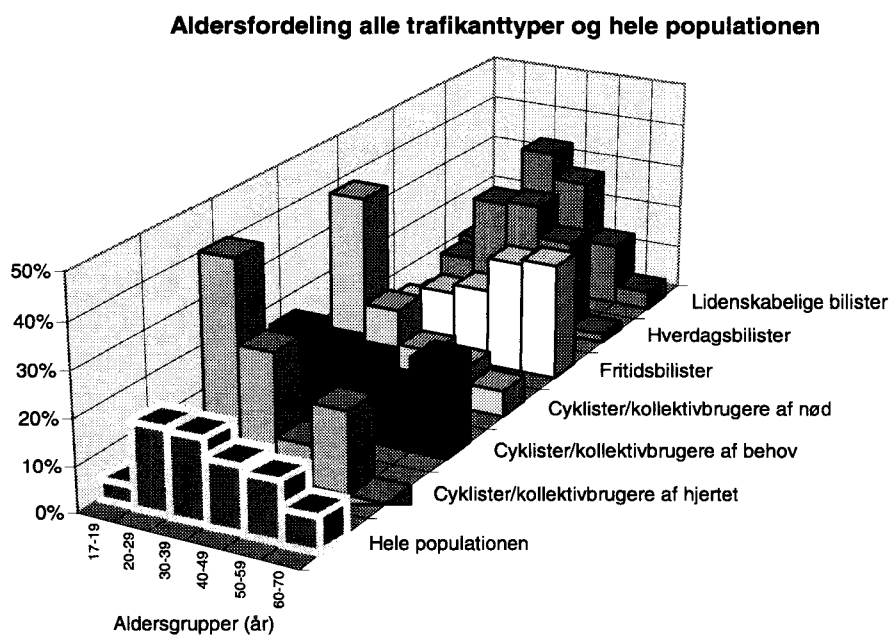
Totalt består cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet af 11 personer og udgør dermed 1,4% af alle respondenter i undersøgelsen. Der er således tale om meget få personer, og fortolkningen af resultaterne må følgelig tages med et vist forbehold. Når det er sagt må det dog

tilføjes at opgørelserne som det er lagt frem ovenfor, stemmer fint overens med det billede af denne trafikanttype som blev stillet op i den kvalitative del af undersøgelsen. Og at typen er meget lille, er nok heller ikke helt ved siden af.

3.3 Forskelle mellem typerne

Beskrivelsen af trafikanttyperne viser en række forskelligheder på mange af de fremlagte parametre. Fra andre undersøgelser af befolkningens transportvaner³ ved man at køn, alder, indkomst etc. har indflydelse på folks valg af transportmiddel, og på hvor meget de transporterer sig i det daglige. Undersøgelsen her bekræfter forskellighederne, men gør det ud fra en opdeling af befolkningen i trafikanttyper.

Nedenfor vil enkelte elementer i de gennemgåede beskrivelser af de 6 trafikanttyper blive stillet op overfor hinanden. F.eks. vil aldersfordelingen, antallet af børn, indkomstfordeling m.fl. blive sammenlignet. Derudover vil transportmiddelvalg i fritiden blive berørt, og forskellighederne på dette felt vil blive diskuteret. De udvalgte parametre kan illustrere variationerne mellem typerne og kan derved - måske - pege på nogle (forskellige) muligheder for forandringer.



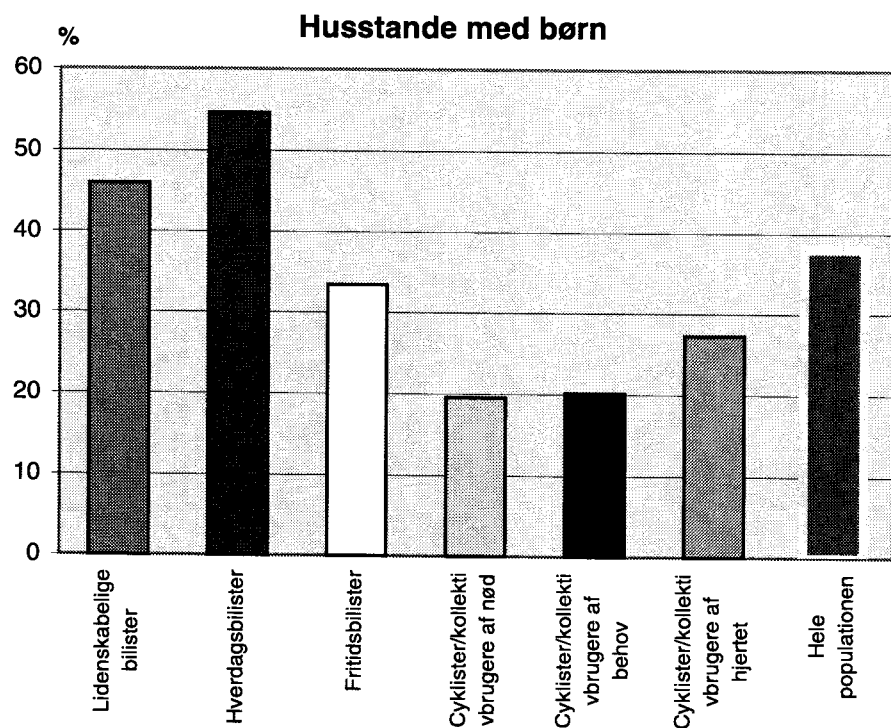
Figur 3.14: Aldersfordelingen i procent af trafikanttyperne sammenlignet med hele populationen (spm. 2).

Som det fremgår af figur 3.14 er aldersfordelingen blandt trafikanttyperne meget spredt. I forhold til hele populationen er der en overvægt af unge både blandt cyklister/kollektivbrugere af hjertet og af nød. Blandt cyklister/kollektivbrugere af behov og særligt blandt fritidsbilister er der til gengæld en stor overvægt af ældre. Og

³ Se f.eks. Linda Christensen et.al., PETRA, 1994

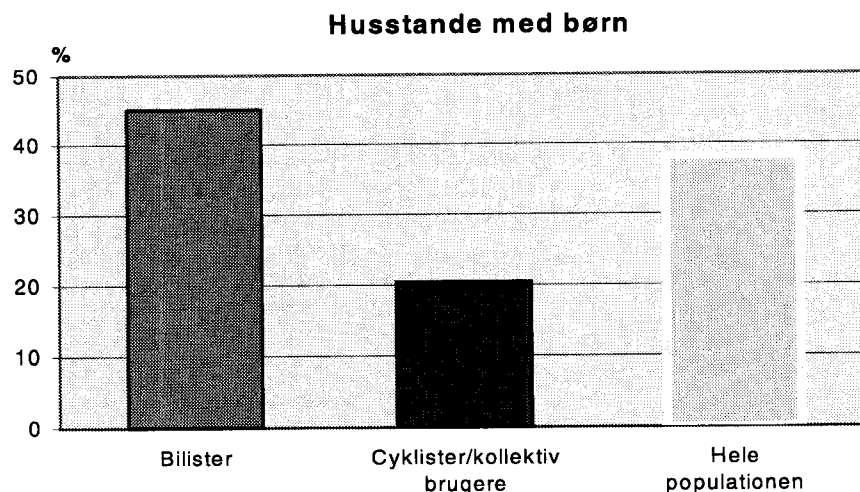
endelig er der en overvægt af voksne og midaldrende blandt hverdagsbilisterne og de lidenskabelige bilister.

Forskellene i aldersfordelingen hænger naturligvis sammen med de kriterier der er anvendt ved fordelingen af interviewpersonerne i de 6 trafikanttyper. Folk med bil er gennemgående ældre end dem uden. De unge uden bil vil ofte enten være under eller lige have afsluttet deres uddannelse, og har derfor sjældent råd til bil. De har heller ikke har brug for bil - mange cykler både på arbejde/til uddannelsessted og i fritiden. At der er mange ældre blandt fritidsbilisterne skyldes formentlig primært at der er mange pensionister blandt disse trafikanter.

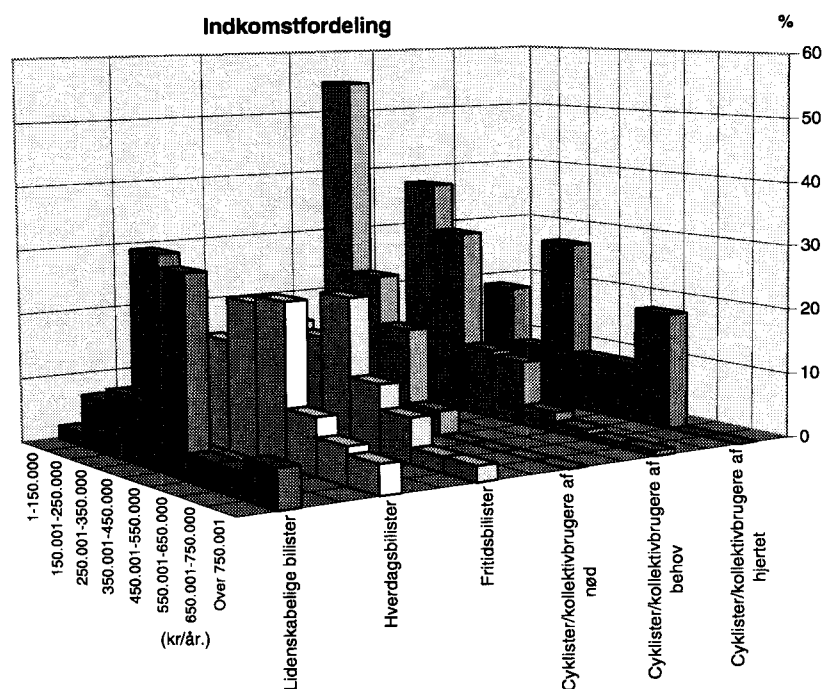


Figur 3.15: Husstande med hjemmeboende børn i procent af trafikanttyperne sammenlignet med hele populationen (spm. 4).

Ovenstående figur 3.15 over fordelingen af antal husstande med børn, viser at der er en stor overvægt af børn blandt alle bilisttyperne selvom der er store indbyrdes forskelle. Hvis man ser på figur 3.16, ses forskellen mellem de to hovedtyper tydeligt. Bilisterne har mere end dobbelt så ofte børn i husstanden som cyklisterne/kollektivbrugerne, hvilket naturligvis hænger sammen med at bilisterne gennemgående er ældre end cyklisterne/kollektivbrugerne.



Figur 3.16: Andel af husstande med hjemmeboende børn fordelt på bilister, cyklister/kollektivbrugere og hele populationen (spm. 4).

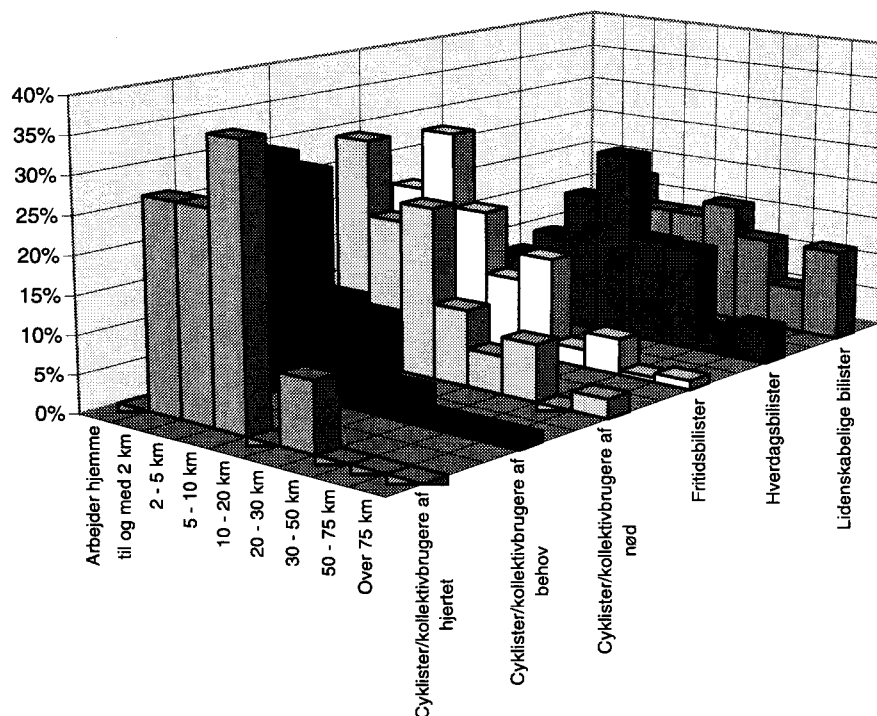


Figur 3.17: Indkomstfordeling i procent af alle trafikanttyper (spm 57).

Bortset fra cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet viser ovenstående figur 3.17 ganske klart en skæv indkomstfordeling mellem bilister og cyklister/kollektivbrugere, selvom der også er store forskelle på husstandsindkomsterne bilisttyperne i mellem og mellem cyklister/kollektivbrugerne af behov og dem af nød.

Disse forskelle hænger sammen med at bilisttyperne har bil fordi de har råd til det, og dermed har de også en højere indkomst end mange cyklister/kollektivbrugere som på sin side netop *ikke* har råd til bil. Blandt disse er der naturligvis også enkelte som slet ikke ønsker bil - cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet - selvom de har råd til det. Men det ændrer ikke ved at en stor del af cyklisterne/kollektivbrugerne (af nød og behov) har en lav indkomst og dermed heller ikke har råd til bil.

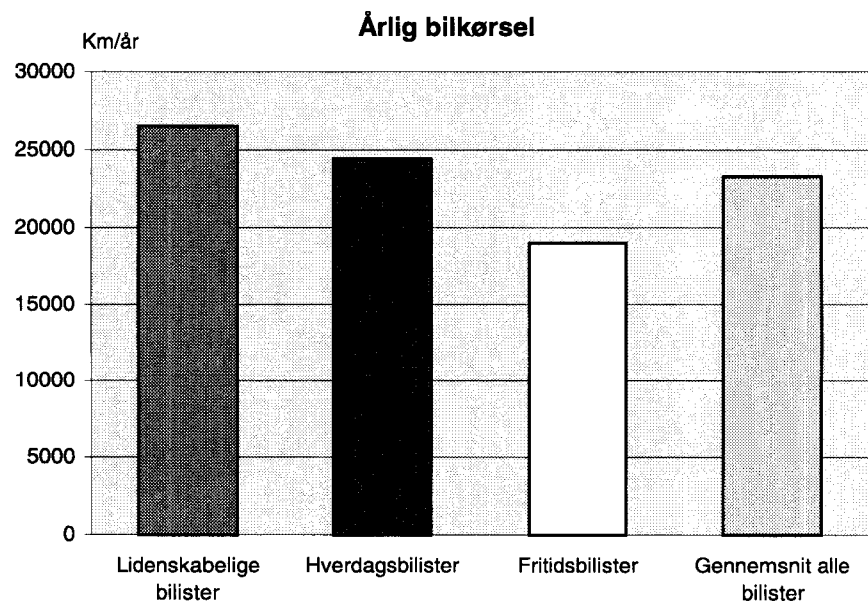
Rejseafstand fra bolig til arbejde/uddannelse



Figur 3.18: Rejseafstand mellem bolig-/arbejdssted eller uddannelse blandt alle trafikanttyper (spm. 8).

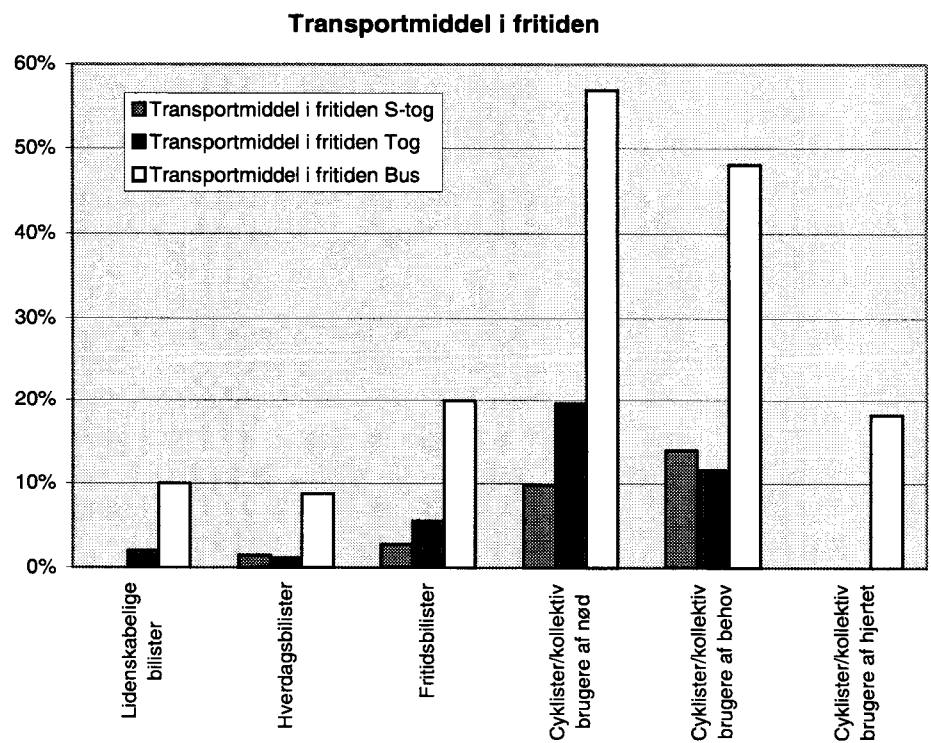
Rejseafstanden mellem hjem og arbejde eller uddannelse adskiller sig fra de tidligere viste fordelinger af indkomst og antal børn, ved at hovedforskellen går mellem lidenskabelige bilister og hverdagsbilister på den ene side og alle de øvrige trafikanttyper på den anden side. Det kan være at bilen enten er anskaffet fordi man havde fået langt til arbejde, eller at man kan have taget et arbejde længere væk fordi man havde bil til rådighed - det kan være svært at afgøre. I hvert fald kan man konstatere at har man bil til rådighed, så har man længere til arbejde end hvis man ikke har det.

Figur 3.19 viser omfanget af bilisternes årlige bilkørsel målt i km. pr. år. Søjlerne udtrykker det gennemsnitlige antal kørte km. pr. person i hver af de tre trafikantgrupper samt for alle bilister. Ikke overraskende kører de lidenskabelige bilister længst, efterfulgt af hverdagsbilisterne, med fritidsbilisterne som de der kører færrest kilometer om året i bil. Til gengæld kører sidstnævnte oftere i kollektive transportmidler, så om de i alt transporterer sig mindre skal i denne forbindelse være usagt.



Figur 3.19: Gennemsnitlig årlig bilkørsel (bil 1) blandt bilisttyperne sammenlignet med alle bilister (spm. 14).

Fritidskørsel var et af de områder der ikke blev berørt i beskrivelserne af de enkelte trafikanttyper. Nedenfor vises en figur over forskellene i de 6 trafikanttypers valg af kollektive transportmidler i fritiden.



Figur 3.20: Trafikanttypernes brug af kollektive transportmidler i fritiden (spm. 16-c,d,e).

Figuren viser at *lidenskabelige bilister* kun i meget begrænset omfang anvender kollektiv transport i fritiden. Kun 12% af dem benytter jævnligt bus eller S-tog i fritiden.

Heller ikke *hverdagsbilisterne* benytter sig noget videre af kollektive transportmidler i fritiden. Omkring 10% anvender jævnligt kollektiv transport i fritiden.

Blandt bilisttyperne er det *fritidsbilisterne* der oftest anvender kollektive transportmidler i fritiden. Så selvom de som navnet også antyder, netop bruger bil i fritiden, benytter mange af dem (28%) således også kollektive transportmidler til fritidsture.

Hele 86% af *cyklisterne/kollektivbrugerne af nød* anvender kollektive transportmidler i fritiden. Heraf benytter godt 57% sig af bus og omkring 30% bruger S-tog og/eller tog.

74% af *cyklisterne/kollektivbrugerne af behov* anvender ofte kollektive transportmidler i fritiden. Det er ikke blot i bolig/arbejdsrejsen at de kollektive transportmidler benyttes, i fritiden bruger mere end 2/3 jævnligt bus, tog eller S-tog.

Det fremgår af figuren at *cyklister/kollektivbrugere af hjertet* kun sjældent er brugere af kollektive transportmidler i fritiden. Det er sandsynligt at de som oftest cykler når de skal noget i fritiden.

3.4 Afslutning på trafikanttyper

De gennemgåede beskrivelser og sammenligninger viser nogle store forskelle mellem trafikanttyperne. F.eks. er kønsfordelingen blandt *lidenskabelige bilister* markant anderledes end blandt de øvrige trafikanttyper, og der er ligeledes en betydelig, omend mindre markant, kønsforskel blandt *cyklister/kollektivbrugere af hjertet* - 84% af de *lidenskabelige bilister* er mænd, og 64% af *cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet* er kvinder.

Aldersmæssigt viser der sig ligeledes at være væsentlige forskelle på trafikanttyperne, med det gennemgående træk at *bilisterne* har en højere gennemsnitsalder end *cyklisterne/kollektivbrugerne*. Kun *cyklister/kollektivbrugere af behov* har en aldersfordeling der ligner gennemsnittet for hele populationen.

Som vist er der en betydelig overvægt af familier med børn blandt bilisterne, især de lidenskabelige og hverdagsbilisterne, hvoraf ca. halvdelen af husstandene er børnefamilier. På indkomstsiden er der en tendens til at bilisterne findes blandt de højere indtægtsgrupper og cyklisterne/kollektivbrugerne blandt de lavere.

Rejseafstanden mellem bolig og arbejde hænger snævert sammen med om transporten foregår i bil eller ej. Lidenskabelige bilister og hverdagsbilister har gennemsnitligt længere til arbejde end andre trafikanttyper. Det er samtidig de to bilisttyper der årligt kører mest i bil. I det hele taget viser opgørelserne at når først der er anskaffet bil i husstanden er kollektive transportmidler noget der kun sjældent bruges, særligt hvad angår fritidstransporten. Cyklist/kollektivbrugerne er derimod hyppige brugere af kollektive transportmidler i fritiden, især busser benyttes ofte til fritidsture.

Det billede der helt overordnet tegner sig af trafikanttyperne er at bilisterne hhv. cyklisterne/kollektivbrugerne på mange måder repræsenterer forskellige grupper i samfundet, samtidig med at man kan konstatere at der er store forskelle indbyrdes mellem både bilisterne og cyklisterne/kollektivbrugerne.

Bilisterne hører til i de højere indkomstgrupper, eller måske er det snarere omvendt: Befolkningsgrupperne med de høje indkomster har bil. Bilisterne udgør desuden børnefamilierne, de kører langt til arbejde, og bruger ikke kun bilen i denne forbindelse, men også i fritiden.

Bortset fra dem af hjertet, kan cyklisterne/kollektivbrugerne karakteriseres som bilisternes modsætning. De hører til i de lavere indkomstgrupper, har sjældnere børn, arbejder ofte forholdsvis tæt ved boligen, og fritidstransporten bliver for det meste klaret med kollektive transportmidler.

Endvidere viser opgørelserne over trafikanttypernes boligform (se bilag B) at der er en snæver sammenhæng mellem denne og hvilken trafikanttype man tilhører. Bilisttyperne bor i langt overvejende grad i enfamiliehus, mens cyklisterne/kollektivbrugerne er betydeligt overrepræsenteret blandt husstande der bor i lejlighed.

3.4.1 Den kvalitative og den kvantitative undersøgelse

I forhold til beskrivelserne af trafikanttyperne i den kvalitative undersøgelse synes mange træk at gå igen i den kvantitative. Størrelsen på de 6 trafikanttyper som den er fremlagt i begyndelsen af dette kapitel, stemmer godt overens med det billede der tegnede sig gennem

de kvantitative interview. Der var f.eks. 'mange' hverdags- og fritidsbilister og 'meget få' cyklister/kollektivbrugere af hjertet.

I den kvalitative undersøgelse blev lidenskabelige bilister beskrevet som typisk værende mænd der kørte meget i bil, og næsten aldrig benyttede de kollektive transportmidler - hverken på arbejde eller i fritiden. Disse træk genfindes i den kvantitative undersøgelse som endvidere viser at de fleste lidenskabelige bilister befinder sig i midtergrupperne hvad angår alders- og indkomstfordeling.

Hverdagsbilisterne er i begge undersøgelser karakteriseret ved at være børnefamilier der bor i eget hus, og som både kører i bil på arbejde og bruger bil i fritiden. Den kvantitative undersøgelse viser en nogenlunde ligelig kønsfordeling samt en jævn alders- og indkomstfordeling blandt hverdagsbilisterne.

Fritidsbilisterne er i begge undersøgelser ofte enten hjemmearbejdende, pensionister eller lignende der bor i enfamiliehus. Deres kørselsomfang er en del mindre end de øvrige bilisttypers. Fritidsbilister kunne ifølge den kvalitative undersøgelse godt få dagligdagen til at hænge sammen uden bil. Den kvantitative undersøgelse viser at fritidsbilisterne i forhold til de øvrige bilisttyper, betydeligt oftere benytter sig af kollektive transportmidler i fritiden.

Cyklisterne/kollektivbrugere af nød bliver i begge undersøgelser karakteriseret som tilhørende lavindkomstgrupper. De adskiller sig fra gennemsnittet mht. rejseafstand til arbejde eller uddannelse, andel af husstande med børn samt boligform. Som det også påpegedes i den kvalitative undersøgelse, findes cyklisterne/kollektivbrugere af nød blandt nystiftede familier, de kan være enlige med børn og/eller personer uden for arbejdsmarkedet.

I den kvalitative undersøgelse blev cyklister/kollektivbrugere af behov beskrevet som byboere, unge eller pensionister som hyppigt boede i lejlighed. I den kvantitative undersøgelse genfindes disse træk, idet rejseafstanden til arbejde eller uddannelse almindeligvis er ganske kort, de bor langt overvejende i lejlighed, aldersfordelingen er jævn, og i forhold til cyklister/kollektivbrugere af nød er indkomstniveauet lidt højere.

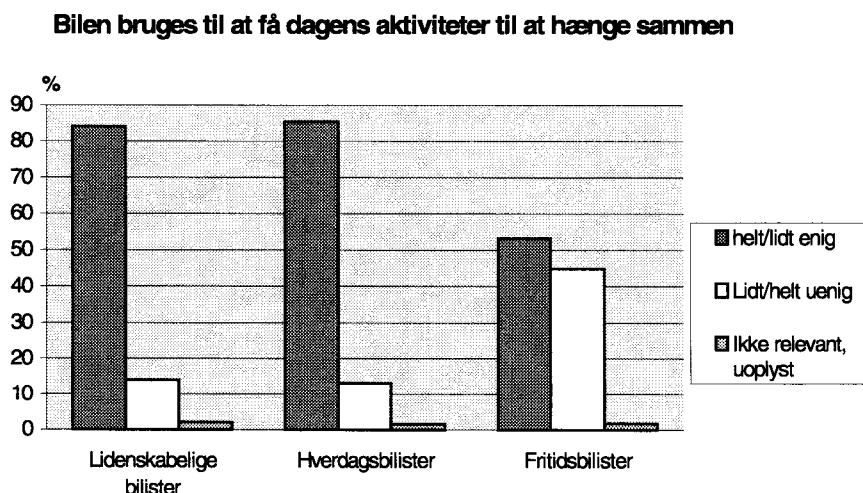
I den kvalitative analyse af cyklister/kollektivbrugere af hjertet fremgik det at valget af cykel eller kollektive transportmidler ikke skyldes at man ikke havde råd til bil. Grunden til at denne type foretrak at cykle og bruge de kollektive transportmidler var at man i lige dele havde valgt ikke at have bil som at cykle og benytte bus og tog. Den kvantitative undersøgelse viser at fordelingen på indkomst blandt cyklister/kollektivbrugere af hjertet er bred, afstanden mellem bolig og arbejde er kort, og i forhold til de øvrige cyklister/kollektivbrugere benyttes kollektive transportmidler sjældent i fritiden (hvor cyklen er det foretrukne transportmiddel).

Selvom det ikke har været formålet med hverken den kvalitative eller den kvantitative del af undersøgelsen at be- eller afkræfte resultaterne i den anden del, er der således god overensstemmelse mellem de to dele. De belyser problemstillingen transportadfærd og holdninger til transport ud fra forskellige perspektiver, samtidig med at de som det er fremgået, supplerer og underbygger hinanden.

4 Transport i hverdagen

Transport i hverdagen forbinder dagens aktiviteter og får det hele til at hænge sammen. I et moderne samfund er det en nødvendighed at have nogle transportmidler som sikrer at denne hverdagstransport foregår så effektivt som muligt. For at varetage de opgaver der er forbundet med at få transportsystemerne til at fungere optimalt må både samfundet og den enkelte foretage nogle valg. Og disse valg forventer man kan begrundes rationelt.

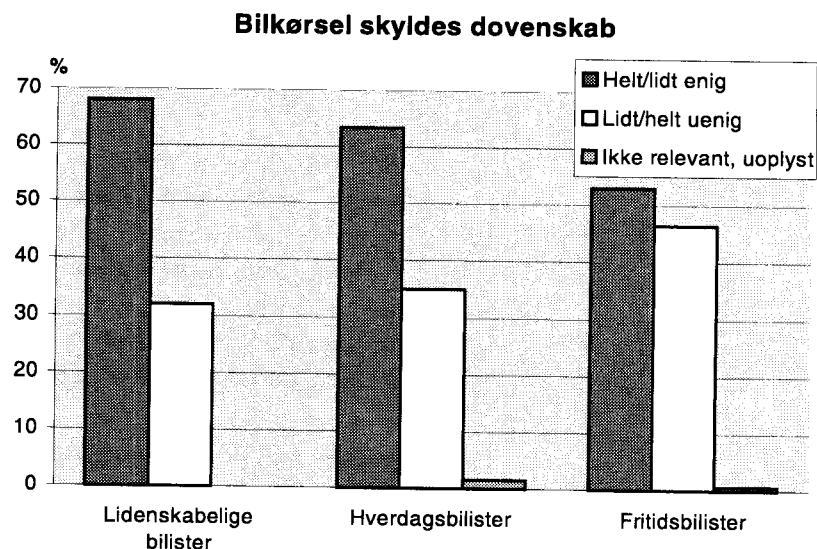
I den kvalitative undersøgelse gav interviewpersonerne med bil en lang række forklaringer på og argumenter for hvorfor de havde bil. Det viste sig at der var rationelle og irrationelle argumenter for både at have og bruge bil. En gennemgående forklaring i den rationelle ende af spektret gik ud på at bilen blev brugt for at få dagens aktiviteter til at hænge sammen.



Figur 4.1: Bilbrug til de daglige aktiviteter. Søjlerne angiver besvarelsene i procent af trafikanttyper med bilrådighed (spm. 33-a).

Undersøgelsen viser at mellem 80% og 90% af de lidenskabelige bilister og hverdagsbilisterne erklærer sig helt/lidt enig i at de ofte bruger bilen til at få dagens aktiviteter til at hænge sammen, hvilket forekommer rimeligt i betragtning af at disse to trafikanttyper er defineret ved at køre i bil til arbejde. Mere overraskende er det måske nok at over 50% af fritidsbilisterne også angiver at bilen bliver brugt for at få det hele til at hænge sammen i hverdagen. Det viser at selvom man ikke bruger bil i bolig/arbejdsrejsen kan man godt mene at den er nødvendig eller i hvert fald bliver brugt for at få sammenhæng i dagligdagen.

I den irrationelle ende af spektret finder man spørgsmålet om hvorvidt det nogle gange er ren dovenskab når man tager bilen:



Figur 4.2: Dovenskab at tage bilen. Besvarelsene er angivet i procent af trafikanttyper med bilrådighed (spm. 33-b).

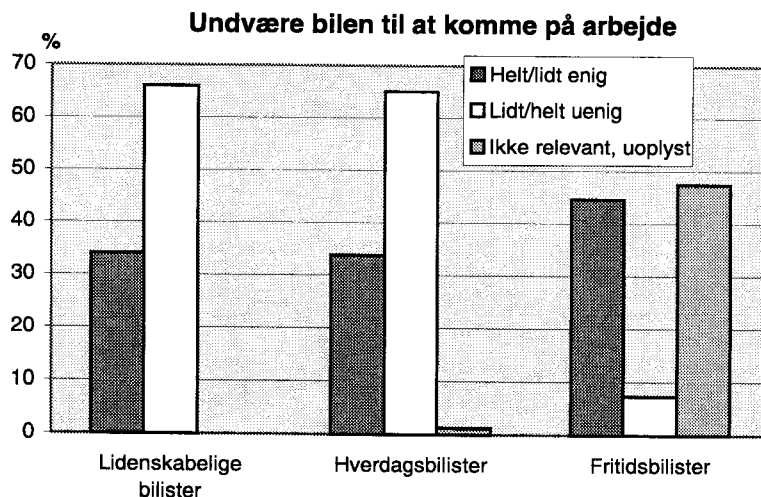
Figur 4.2 viser ikke overraskende, at de lidenskabelige bilister fører med knap 70%, efterfulgt af hverdagsbilisterne med godt og vel 60%, og hvor fritidsbilisterne kommer ind på en sidsteplads med 'kun' godt 50%, som kan finde på at tage bilen af ren dovenskab.

Her er der ikke som ovenfor, hvor bilen bruges til at få dagen til at hænge sammen, tale om nogen nødvendighed, men om et frit og *unødvendigt* valg, hvor langt over halvdelen af alle bilisterne således nogle gange vælger at tage bilen. Det er dog værd at bemærke at der er en ikke ubetydelig forskel typerne i mellem, med fritidsbilisterne som de mest moderate.

Et argument for denne adfærd i den kvalitative del af undersøgelsen var ofte at man tog bilen på f.eks. korte ture til bageren efter brød eller til kiosken efter cigaretter, fordi det var det letteste "når man alligevel havde den stående". En del af de interviewede gjorde det dog med forbehold som gik på at "det ville nok have været sundere eller mere miljøvenligt at tage cyklen". Men tilsyneladende var den dårlige samvittighed over sundhed og miljø ikke stærk nok til at hindre at mange gjorde det de opfattede at være det nemmeste - nemlig at tage bilen - og vende det døve øre til samvittigheden.

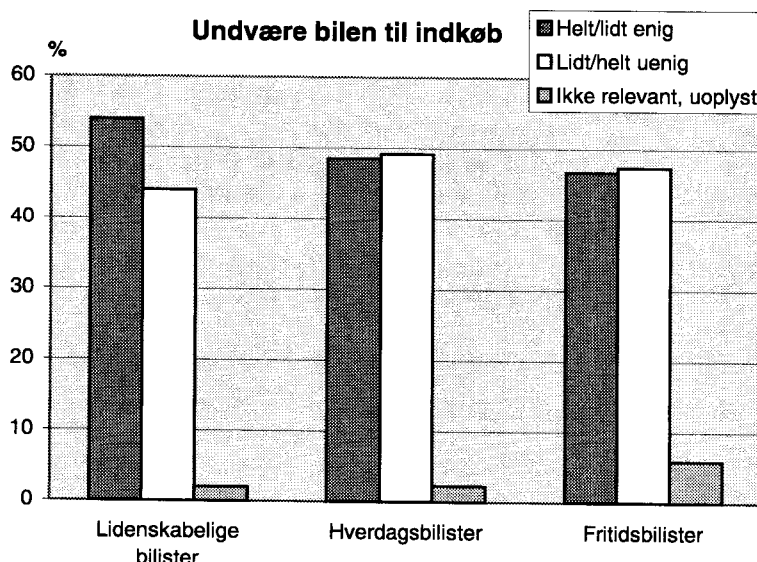
4.1 At undvære bilen

Selvom man måske er afhængig af bilen i almindelighed når hverdagens mange gøremål skal kittes sammen, kan det godt være at man kan undvære bilen til specifikke formål. For at belyse disse muligheder blev bilisterne i undersøgelsen spurgt om de kunne undvære bilen til at komme på arbejde, til indkøb, i fritiden m.fl.



Figur 4.3: Nødvendigheden af bil i bolig/arbejds- eller uddannelsesrejsen. Opgjort i procent af trafikanttyper med bilrådighed (spm. 33-c).

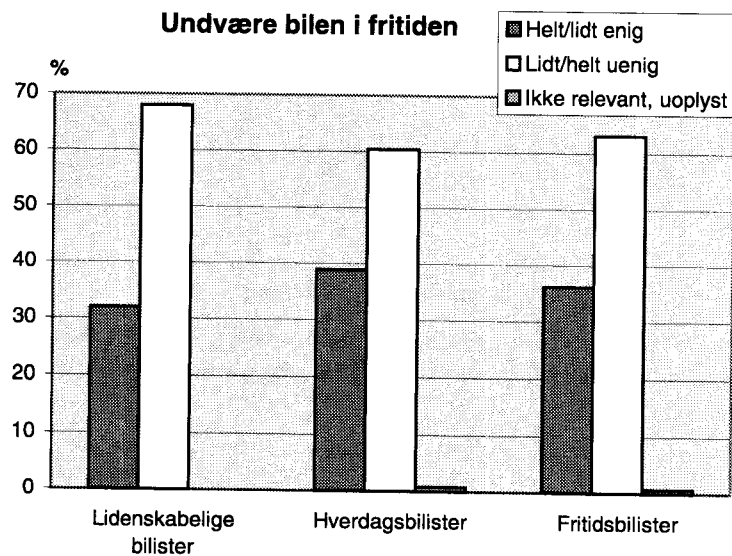
Kun en trediedel af de lidenskabelige bilister og hverdagsbilisterne mener at de kan undvære bilen til at komme på arbejde, hvorimod ca. 45% af fritidsbilisterne mener at det kunne lade sig gøre. Blandt fritidsbilisterne er det under 10% der mener at de ikke kan undvære bilen til bolig/arbejdsrejsen. At der overhovedet er nogen fritidsbilister med her kan undre, fordi definitionen på fritidsbilister er at de på spørgsmålet om hvilket transportmiddel de sædvanligvis brugte når de skulle på arbejde, ikke måtte svare bil. Men fordi spørgsmålet drejede sig om hvilket transportmiddel de sædvanligvis brugte i bolig/arbejdsrejsen kan de naturligvis godt *af og til* bruge bil til arbejde. Og af disse mener altså nogle (knap 10 % af alle fritidsbilister) at de ikke kan undvære den til formålet.



Figur 4.4: Nødvendigheden af bil til brug ved indkøb. Opgjort i procent af trafikanttyper med bilrådighed (spm. 33-d).

Når det drejer sig om at kunne undvære bilen til indkøb ser billedet noget anderledes ud. Her mener lige godt halvdelen af hverdagsbilisterne og fritidsbilisterne at de kunne undvære bilen mod knap 55%

af de lidenskabelige bilister. At der er flere lidenskabelige bilister der kunne undvære bilen til at købe ind, kunne skyldes at der er en hel del (mænd) i denne type som ikke køber ind, men det er naturligvis kun en formodning.



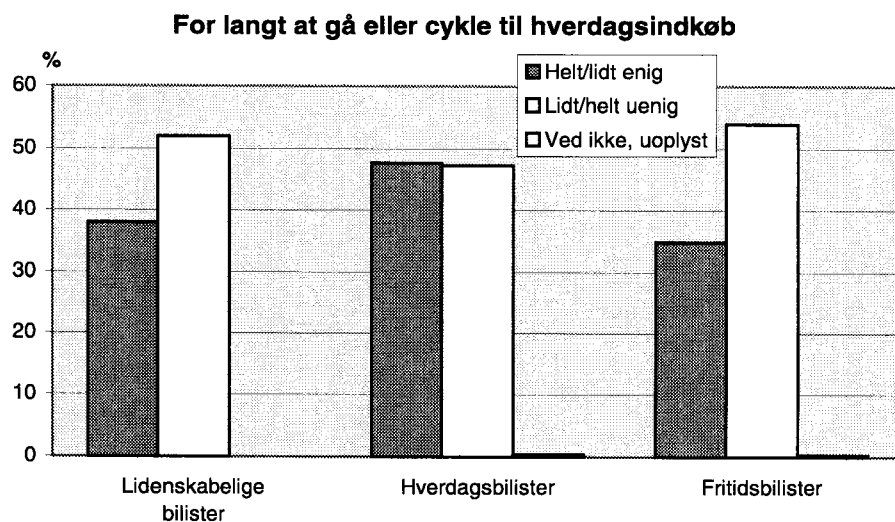
Figur 4.5: Nødvendigheden af bilen i fritiden. Opgjort i procent af trafikanttyper med bilrådighed (spm. 33-f).

Hvis man ser de tre bilisttyper under ét kan man konstatere at det er i fritiden de nødigst ville undvære bilen. Godt 60% er helt/lidt uenige i at de kunne undvære bilen i fritiden. Det kan dels hænge sammen med at man ofte kører flere sammen i fritiden, og måske oplever det særlig besværligt f.eks. at få børn med til diverse fritidsaktiviteter hvis man skal cykle eller med kollektive transportmidler. Dels kører man rundt med flere ting, f.eks. barnevogne eller anden bagage, og desuden er fritidskørslen mindre rutinepræget end anden kørsel. Endelig kan fritidsaktiviteter hyppigt ligge udenfor alfarvej med dårlig betjening af kollektive transportmidler. Mange af de interviewede i den kvalitative undersøgelse fremhævede at bilen gav mulighed for spontant at tage på besøg eller noget andet i fritiden, og at det var noget man satte stor pris på.

Alt i alt antyder tallene at der ikke er stor tilslutning til at undvære bilen, uanset formålet.

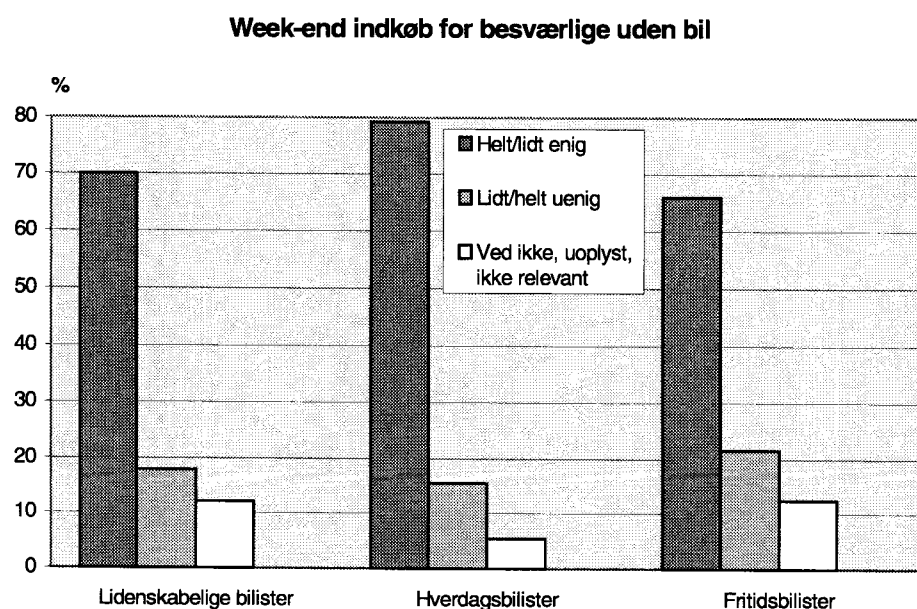
En anden måde at undersøge den oplevede afhængighed af bilen er at se på *argumenterne* for at fastholde bilen som privat transportmiddel. Hvilke konsekvenser oplever man det vil have hvis man ikke benyttede bilen til dette eller hint formål.

Figur 4.6 viser at på spørgsmålet om hvorvidt de interviewede mener at "der er for langt at gå eller cykle når de skal købe ind til hverdag" ligger de lidenskabelige bilister og fritidsbilisterne tæt på hinanden, idet godt og vel 50% af begge typer erklærer sig lidt/helt uenige i spørgsmålet. Derimod er der en lille overvægt af hverdagsbilister der mener at der er for langt at cykle eller gå når de skal købe ind til



Figur 4.6: For langt at cykle eller gå til hverdagsindkøb. Opgjort i procent af trafikanttyper uden bilrådighed (spm. 29-a).

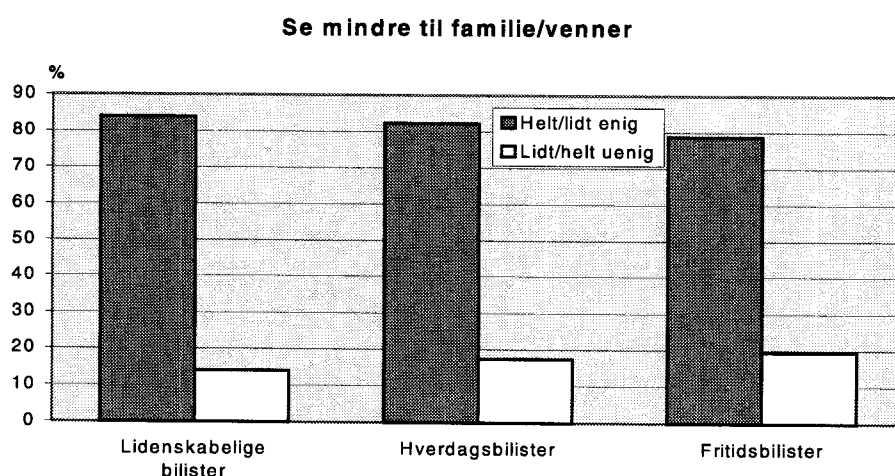
hverdag, hvis de ikke har bil til rådighed. Én grund til at hverdagsbilisterne ikke vil undvære bilen til indkøb kunne være at mange af dem bor i parcelhusområder hvor der kan være langt til nærmeste indkøbsmulighed.



Figur 4.7: Man skal slæbe for meget og for langt uden bil. Besvarelsene er opgjort i procent af trafikanttyper med bilrådighed (spm. 29-b).

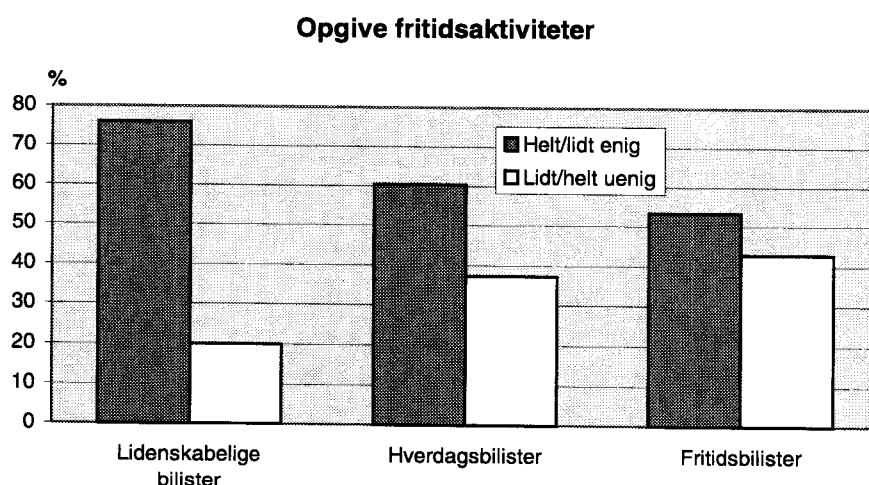
Indkøb i weekenderne forekommer et stort flertal af alle bilisttyperne at være besværlige uden bil. Ligesom i forbindelse med spørgsmålet om indkøb til hverdag, er hverdagsbilisterne den trafikanttype som ville have sværest ved at undvære bilen, men hvor det var lidt mindre end halvdelen der ikke kunne tænke sig at gå eller cykle til hverdagsindkøb, så er det næsten 80% der synes de skulle slæbe for meget og for langt, hvis de ikke brugte bilen til indkøb i weekenden. Det forholder sig ikke markant anderledes hos hverken lidenskabelige

bilister eller fritidsbilister, hvor hhv. 70 og ca. 65% mener det ville være besværligt at skulle købe ind i weekenderne uden bil.



Figur 4.8: Færre familie-/vennebesøg uden bil. Opgjort i procent af trafikanttyper med bilrådighed (spm. 31-a).

Et stort flertal på omkring 80% af alle bilisttyperne svarer at de er helt/lidt enige i at de ville se mindre til familie og venner som ikke bor i nærheden, hvis de ikke havde bil.



Figur 4.9: Færre fritidsaktiviteter uden bil. Opgjort i procent af trafikanttyper med bilrådighed (spm 31-b).

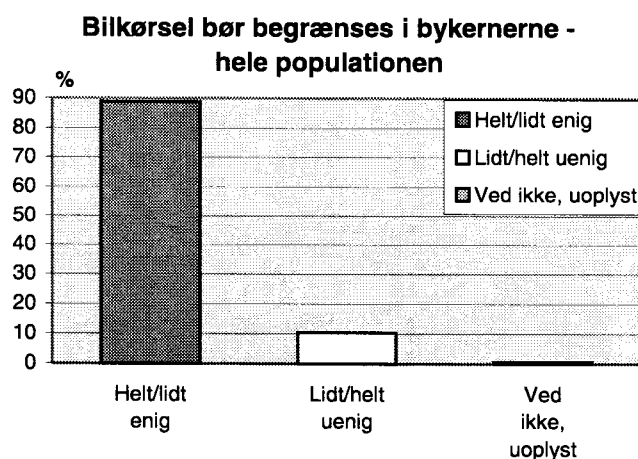
Den største forskel på bilisttyperne på dette område finder man på spørgsmålet om hvorvidt der var fritidsaktiviteter de måtte opgive, hvis de ikke havde bil til rådighed. Her er tallene hhv. knap 80%, lige godt 60% og godt 50% blandt de lidenskabelige bilister, hverdagsbilisterne og fritidsbilisterne i nævnte rækkefølge. Selvom problemerne i forbindelse med at undvære bilen ikke opleves ligeså markant som i forbindelse med indkøb i weekenderne, så er forskellen mellem typerne som nævnt størst her.

De gennemgåede tal og figurer taler sit tydelige sprog: På de fleste konkrete områder er der ikke den store interesse for eller lyst til at undvære bilen, hverken til hverdags- eller fritidsbrug. Det er dog interessant at bemærke at der i mange tilfælde er større eller mindre

forskelle mellem de forskellige trafikanttyper. Dette hænger naturligvis sammen med at typerne har et forskelligt behov for bil - særligt i forbindelse med bolig/arbejdsrejser - men også at de har en forskellig holdning til brug af bil - og at holdningen influerer på brugen. Bortset fra spørgsmålet om de kunne undvære bilen i fritiden, er fritidsbilisterne overalt mere tilbøjelige til at svare at de kunne klare sig uden bil. Hvis disse forskelle blev udnyttet i trafikpolitikken kunne de måske medvirke til en forandring i transportadfærden - i hvert fald blandt nogle af bilisterne.

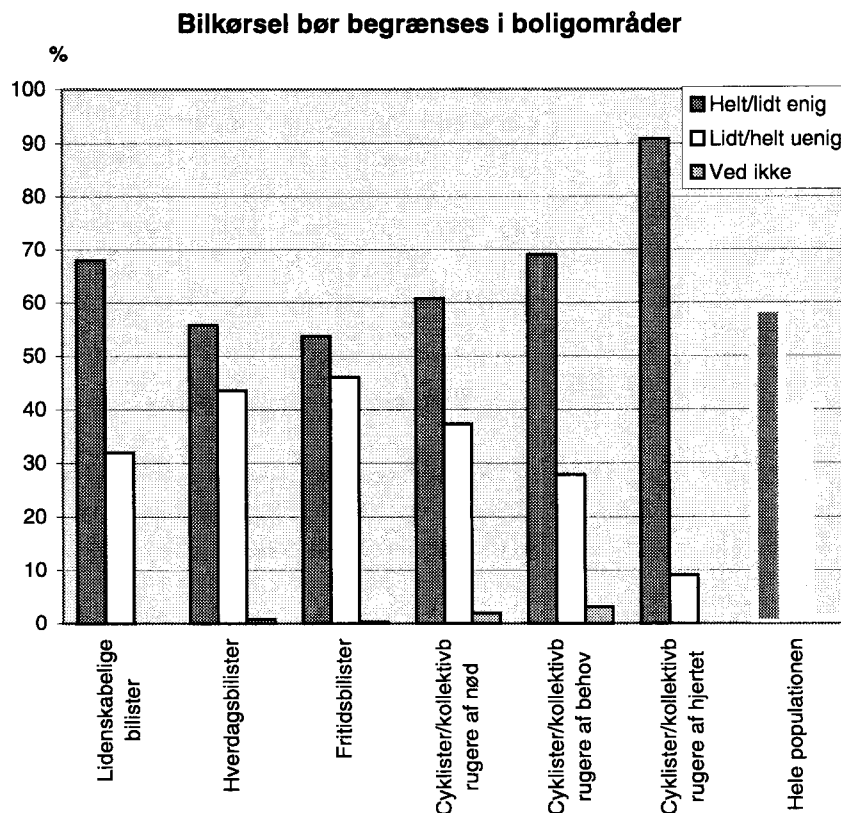
4.2 Bilismens råderum

Selvom bilisterne ikke har stærke ønsker om at give afkald på bilen til konkrete formål har mange bilister ikke noget imod at indskrænke muligheden for bilkørsel i f.eks. bykerner eller boligområder.



Figur 4.10: Begrænsning af bilkørsel i bykerne. Opgjort i procent af hele populationen (spm. 43-b).

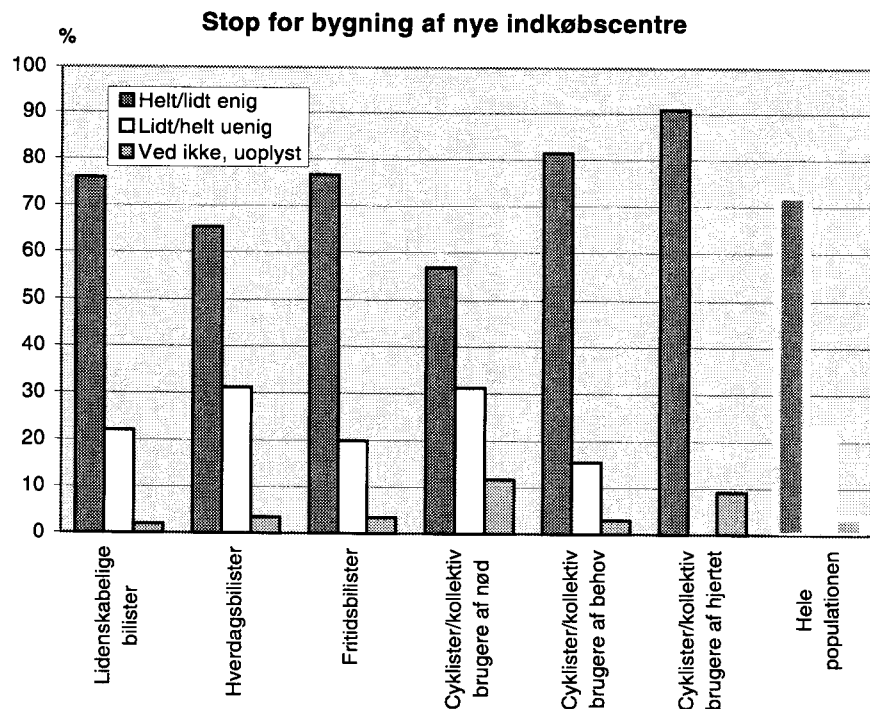
Det fremgår af figur 4.10 at næsten 90% af de adspurgte er helt eller lidt enige i at bilkørsel bør begrænses i bykerne. Der er kun en ubetydelig forskel mellem de 6 trafikanttyper, så selvom mange handelsforeninger m.v. er modstandere af at indskrænke bilismen i byernes centre, tyder tallet her på at et stort flertal i befolkningen vil stå bag sådanne begrænsninger i bilismen. Det kunne også være et udtryk for at mange bilister ikke i det daglige vil blive berørt af begrænsningen fordi de ikke bor i bykernen, og derfor kun oplever de positive sider ved at der er færre biler i byerne. F.eks. i forbindelse med at gå i biografen eller teatret, restaurationsbesøg, på café eller lignende. Situationer hvor man ofte vil nyde at der ikke er - andre menneskers - larmende og osende biler til at ødelægge fornøjelsen.



Figur 4.11: Begrænsning af bilkørsel i boligområder. Opgjort i procent af alle trafikanttyper sammenlignet med hele populationen (spm. 43-c).

Noget anderledes ser det ud når der er tale om begrænsninger i bilkørslen i boligområderne. Her er der forholdsvis stor forskel typerne i mellem. De lidenskabelige bilister overrasker ved at være den bilistgruppe som er mest enig i dette spørgsmål. Helt op mod 70% af dem går ind for at begrænse bilkørslen i boligområderne, hvorimod hverdags- og fritidsbilister begge ligger på ca. 55%. På en absolut førsteplads kommer cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet med over 90% som godt vil have begrænset bilismen i boligområderne. Trods forskellene lægger man mærke til at samtlige trafikanttyperne ligger pænt over de 50% - af hele populationen er næsten 60% helt/lidt enige i spørgsmålet

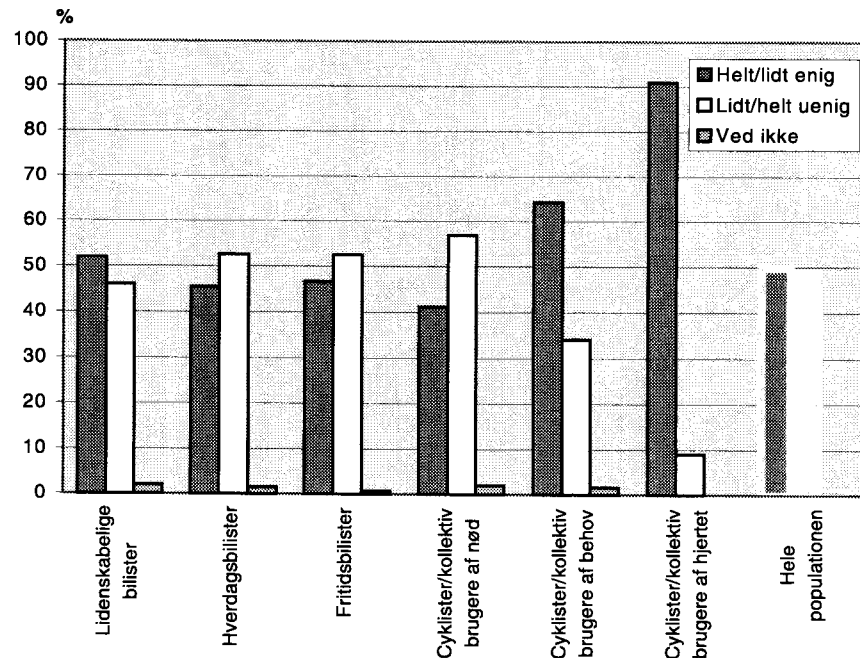
Når færre går ind for en begrænsning af bilkørsel i boligområder end i bykerner, kan det også skyldes at kørsel i boligområder opfattes at have større indflydelse på deres egen daglige kørsel end en evt. kørsel i bykernerne. I den kvalitative undersøgelse udtrykte flere interviewpersoner at det var rart at have bilen tæt på boligen - på en P-plads, i en indkørsel, en carport eller lignende - *både* fordi man ikke skulle gå så langt med varer, børn eller bare sig selv og fordi man så bedre kunne holde øje med bilen.



Figur 4.12: God ide at standse for bygning af nye indkøbscentre. Besvarelsene er opgjort i procent af hver af de seks trafikanttyper sammenlignet med hele populationen (spm. 43-a).

Også spørgsmålet om hvorvidt man går ind for et stop for bygning af nye indkøbscentre besvares positivt af et flertal i samtlige trafikanttyper. Ikke overraskende ligger cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet på over 90% i dette spørgsmål. Men selv blandt cyklisterne/kollektivbrugerne af nød, som er de der ligger lavest, går mellem 55 og 60% ind for et stop for opførelse af nye indkøbscentre. I følge denne undersøgelse kan man således med befolkningen i ryggen opretholde forbudet på dette område.

Bilen bruger alt for meget plads



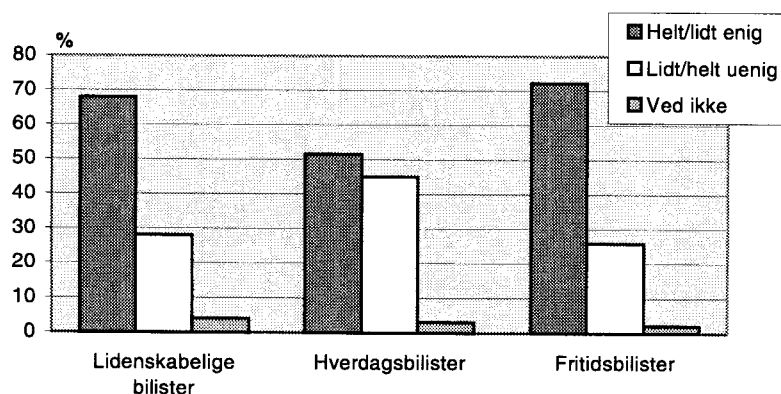
Figur 4.13: Bilen optager alt for meget plads, som kunne bruges til andre formål. Besvarelsene er opgjort i procent af alle trafikanttyper sammenlignet med hele populationen (spm. 43-d).

Mere 'uldent' bliver billedet når spørgsmålet drejer sig om hvorvidt bilen bruger alt for meget plads som kunne bruges til andre formål. Cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet topper også her med godt 90%, efterfulgt af cyklisterne/kollektivbrugerne af behov hvor ca. 65% er enige i spørgsmålet. Overraskende er det at cyklisterne/kollektivbrugerne af nød adskiller sig markant fra de øvrige cyklister/kollektivbrugere ved at op mod 60% er lidt eller helt uenig i at bilen bruger for meget plads. Bilisterne ligger og svinger omkring 50% til hver side. Under ét er 50% enige i at biler bruger alt for meget plads som kunne anvendes til andre formål. Måske ville sagen have stillet sig anderledes hvis spørgsmålet havde været formuleret mere konkret, og man var blevet stillet overfor et positivt alternativ. Men ud fra denne opgørelse kan man konstatere at ca. halvdelen af alle de adspurgte ønsker at indskrænke bilismens råderum, og den anden halvdel synes at den plads der er afsat til bilerne er ok.

4.3 Bilisternes holdning til kollektiv transport

Hvis man stiller bilister nogle spørgsmål om det kollektive transport-system kan man måske få et fingerpeg om deres interesse for at benytte det noget mere, og dermed køre mindre i bil, eller måske helt afskaffe bilen hvis det kollektive transportsystem blev tilstrækkelig godt.

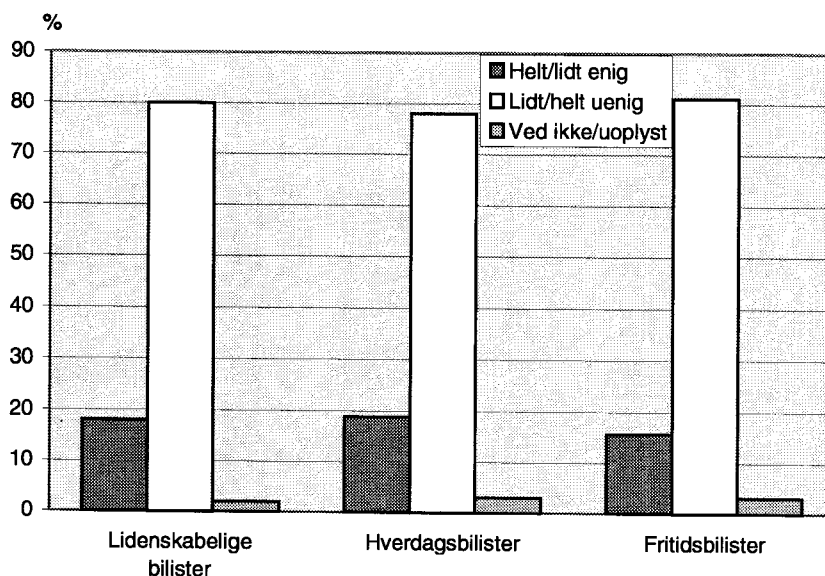
Det kollektive transportsystem er godt nok



Figur 4.14: Vurdering af det kollektive transportsystem i eget område. Besvarelsene er opgjort i procent af trafikanttyper med bilrådighed (spm. 43-f).

Figur 4.14 viser at mellem 52% og 72% af alle bilisterne finder det kollektive transportsystem godt nok i deres område, og at kun mellem 26% og 45% er uenig i dette spørgsmål.

Overveje at afskaffe bil hvis de kollektive var optimale



Figur 4.15: Hvis de kollektive transportmidler fungerede optimalt kunne man overveje at afskaffe bilen. Opgjort i procent af trafikanttyper med bilrådighed (spm. 38-g).

Figuren viser at interessen for at overveje at afskaffe bilen til fordel for cykel/kollektive transportmidler ikke er stor blandt bilisterne. Selv ikke hvis de kollektive transportmidler fungerede optimalt. Direkte adspurgt svarer mellem 79 % og 81 % at det ville de end ikke overveje.

De to spørgsmål viser at selvom mange bilister allerede finder det kollektive transportsystem godt nok, og selvom det kom til at fungere så godt man overhovedet kunne forestille sig at det kunne komme til, så kunne man alligevel ikke - i hvert fald ikke som det ser ud lige nu og næppe frivilligt - flytte et flertal af de nuværende bilister over i

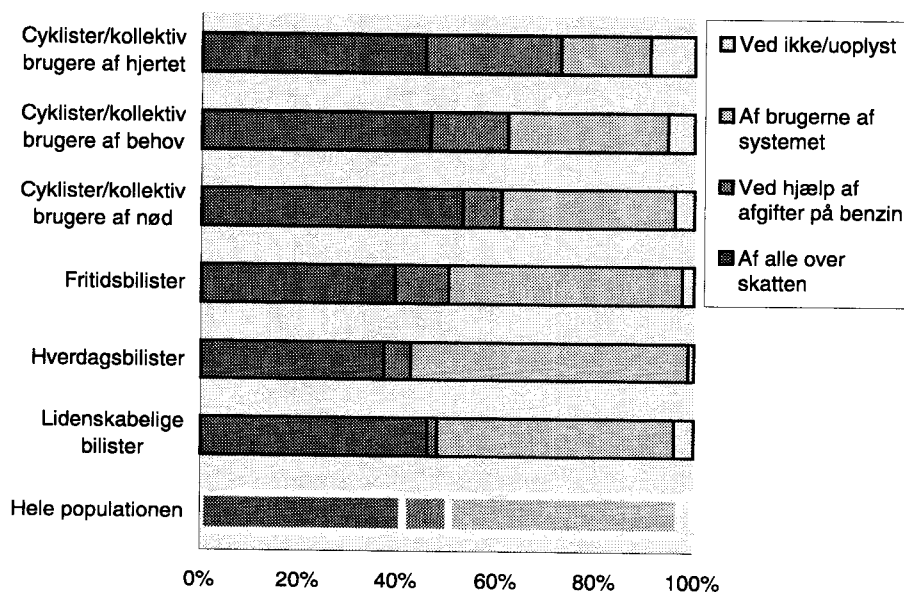
bus, tog og/eller på cykel. Det er en skærpende omstændighed at situationen (at overveje at afskaffe bilen) er tænkt og dermed uforpligtende; noget man ellers kunne forvente kunne få flere til at svare positivt. Det kunne betyde at der ville være endnu færre hvis det havde været alvor, og en afskaffelse af bilen havde haft udsigt til at blive realiseret.

Men det at spørgsmålet er hypotetisk kunne også betyde at hvis det 'optimale kollektive transportsystem' virkelig blev etableret, så ville man alligevel tage muligheden op til fornyet overvejelse efter i praksis at have oplevet de nye muligheder for transport i forbindelse med forandringen.

4.3.1 Udbygning af det kollektive transportsystem

Selvom det er vanskeligt at sige noget sikkert om hvordan reaktionerne ville være, så kunne man alligevel vælge at udbygge det kollektive transportsystem, og hvis man samtidig både gjorde det billigere at tage de kollektive og dyrere at køre i bil ved f.eks. at lægge meget store afgifter på benzin, så kunne man måske alligevel flytte mange bilister over i de kollektive transportmidler - i hvert fald på nogle ture. I den forbindelse kunne det være interessant at se på holdningen til finansiering af en udbygning af den kollektive transport.

Finansiering af det kollektive transportsystems udbygning



Figur 4.16: Finansiering af en udbygning af det kollektive transportsystem. Opgjort i procent af alle trafikanttyper sammenlignet med hele populationen (spm. 42).

På spørgsmålet om hvordan en eventuel udbygning af det kollektive transportsystem skal finansieres, svarer 41% af alle interviewede at det skal ske over skatten, mens 47% mener det er brugerne af systemet der skal betale. Den tredje valgmulighed, at betalingen sker via afgifter på benzin, har kun tilslutning fra 9% af de adspurgte.

Blandt fritidsbilisterne, som er den største af de 6 typer, mener under 50% at en udbygning af det kollektive system skal være brugerfinansieret, og knapt 40% at det skal betales over skatten. I denne type findes mange blandingsbrugere, hvilket må antages at have betydning for deres holdning på dette område. De lidenskabelige bilister adskiller sig også ved at være den type hvor færrest mener at det skal finansieres v.hj.a. benzinafgifter.

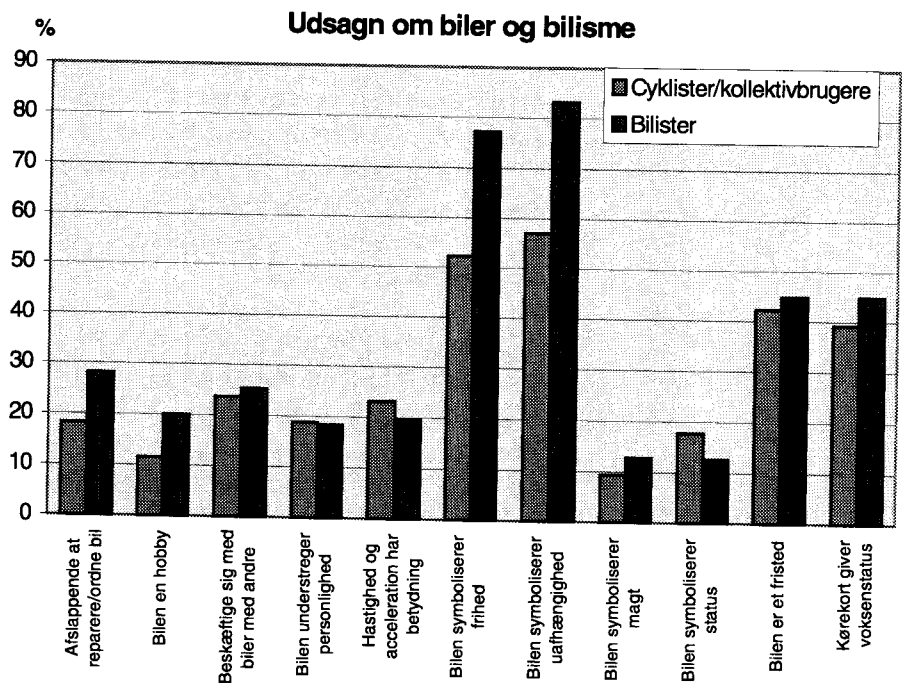
Mest markant optræder cyklister/kollektivbrugere af hjertet - også i denne sammenhæng. En typisk cyklist/kollektivbruger af hjertet mener at en eventuel udbygning af det kollektive transportsystem skal finansieres enten v.hj.a. afgifter på benzin eller over skatten.

I dette spørgsmål, som af mange sikkert opfattes som meget politisk, er meningerne således stærkt delte. Fordelt på trafikanttyper viser der sig at være sammenhæng mellem bilejerskab/-tilgængelighed og holdning til hvordan det kollektive transportsystems eventuelle udbygning skulle finansieres. Blandt bilisterne mener flertallet at systemet skal brugerfinansieres, mens kollektivbrugere og cyklister for flertallets vedkommende mener at det bør betales via skatten. Det skal understreges at der ikke er tale om nogen entydig sammenhæng, forstået sådan at alle bilister peger på brugerfinansiering, eller at alle kollektivbrugere er tilhængere af betaling over skattebilletten, men tendensen er klar nok.

Tallene og figurerne i dette kapitel viser at bilen er dybt integreret i hverdagslivet hos mennesker med bil i husstanden, og noget man kun nødig giver afkald på. Så en radikal ændring af adfærden hos det store flertal i befolkningen der har og kører bil, kræver sandsynligvis *både* en fordyrelse af bilbrugen og en billiggørelse af den kollektive transport og nogle andre vilkår omkring deres dagligliv, bl.a. i form af en større samling af de aktiviteter som tilsammen udgør tilværelsen for mennesker i et moderne samfund. *Endelig* skal der ske nogle holdningsændringer væk fra bilen over mod cykel og kollektiv transport. Og her skal man nok indkalkulere at når så mange - og stadig flere - har fået 'benzin i blodet', vil tanken om 'afvænnning' vække vrede og modstand hos en hel del af dem.

5 Bilen som kulturfænomen

I den kvalitative del af 'Benzin i blodet' blev bilen som kulturfænomen behandlet ud fra forskellige perspektiver. Udgangspunktet var de problemstillinger vedrørende bilen som symbol, bilen som identitetsskaber, bilen som basis for fællesskaber etc. der var dukket op i løbet af de intensive interview. Både analysen i den kvalitative del og udformningen af spørgeskemaet i denne del af adfærdsundersøgelsen bygger på disse interview, og er således også baggrund for fremstillingen af bilen som kulturfænomen i dette kapitel. I spørgeskemaet i bilag C er det spørgsmål 45 med underpunkter der er udgangspunktet.



Figur 5.1: Udsagn om biler og bilisme fordelt på bilister og cyklister/kollektivbrugere. Søjlerne angiver den procentvise andel af personer blandt hhv. bilister og cyklister/kollektivbrugere der har svaret helt enig eller lidt enig på de respektive spørgsmål (spm. 45 - a-k).

Som det fremgår af figur 5.1 er forskellene mellem cyklister/kollektivbrugere og bilister tydeligst i forbindelse med spørgsmålene om 'bilen som symbol på frihed' og 'uafhængighed'.¹ Figuren viser at omkring 80% af alle bilister mener at bilen symboliserer frihed og uafhængighed. Det er dog lige så bemærkelsesværdigt at mellem 50 og 60% af cyklisterne/kollektivbrugerne deler denne opfattelse.

Andre spørgsmål som vinder forholdsvis stor tilslutning er 'bilen som et fristed' og det at 'kørekortet markerer en voksenstatus'. Her erklærer mellem 40 og 45% sig helt eller lidt enige. Men bortset fra

¹ For en nærmere diskussion af de 2 begreber henvises til 'Benzin i blodet' - kvalitativ del, hvor de i relation til bilisme blev behandlet som begrebspar: frihed/begrænsning og uafhængighed/afhængighed.

disse 4 spørgsmål når ingen af de øvrige en tilslutning på blot 30%. Tallene dækker dog over store forskelle typerne i mellem, hvilket vil blive gennemgået i det følgende.

At spørgsmålene om 'bilen som symbol på status og magt' eller at 'den understreger ens personlighed' har nået så ringe tilslutning som det er tilfældet, kan forekomme overraskende, i hvert fald i forhold til resultaterne i den kvalitative undersøgelse, hvor mange af bilisterne var inde på bilens betydning på dette område.

Et bud på en forklaring kunne være at en kvalitativ undersøgelse kommer tættere på interviewpersonerne, og dermed kan få opfattelser og holdninger frem som den mere distancerende kvantitative undersøgelse ikke kan. Her er emnerne taget ud af sammenhængen og stillet sort/hvidt op, og uddybende spørgsmål og svar kan ikke hverken stilles eller gives. Det kan medføre at spørgsmål som er vanskelige eller som man har tvetydige følelser overfor, lettere vil blive afvist end hvis man har mulighed for at forklare baggrunden for sin opfattelse eller sine følelser.

I den kvalitative undersøgelse blev f.eks. spørgsmålene om bilen som udtryk for ens personlighed eller som statussymbol ofte umiddelbart afvist, men efter en del snak frem og tilbage kunne interviewpersonen måske fortælle om hvordan bilen betød status for en ægtefælle eller kæreste, for naboer eller andre mennesker i almindelighed. Det er måske en holdning eller følelse man har, men som man ikke rigtig vil kendes ved, og som det derfor er lettere at tillægge andre end en selv. Muligheden for således at gå bag om de umiddelbare svar gives som nævnt ikke i en kvantitativ spørgeskemaundersøgelse. Denne problemstilling vil blive diskuteret nærmere i tredje og sidste del af 'Benzin i blodet', som vil få undertitlen 'sammendrag og metode'.

5.1 Fællesskaber omkring bilen

I den kvalitative del af undersøgelsen blev en særlig gruppe bilister som i fællesskab interesserer sig for biler, beskrevet som en "gruppe bilister som rekrutteres fra alle bilisttyper, som altovervejende består af mænd som holder af at reparere og 'fikse' biler." "De indgår i et fællesskab med andre mænd omkring biler, de tager f.eks. til biludstillinger eller går til motorløb sammen, læser bilblade m.v. Bilen bliver en hobby som man i fællesskab kan dyrke og have glæde af."² (Jensen, 1997, s. 66)

I et forsøg på at opgøre omfanget af dette er de interviewede blevet bedt om at besvare nogle spørgsmål om emnet.

Hvis interviewpersonen har svaret *helt enig* på *mindst* 2 af følgende 3 spørgsmål:

Det er afslappende at reparere og ordne bil (spm. 45 - a).

Bilen er en slags hobby for Dem (spm. 45 - b).

² Mette Jensen, Benzin i blodet, 1997

Det kan være hyggeligt at beskæftige sig med biler sammen med andre (spm. 45 - c),

er vedkommende defineret ved at tilhøre gruppen af personer der kan indgå i en eller anden form for fællesskab omkring biler.

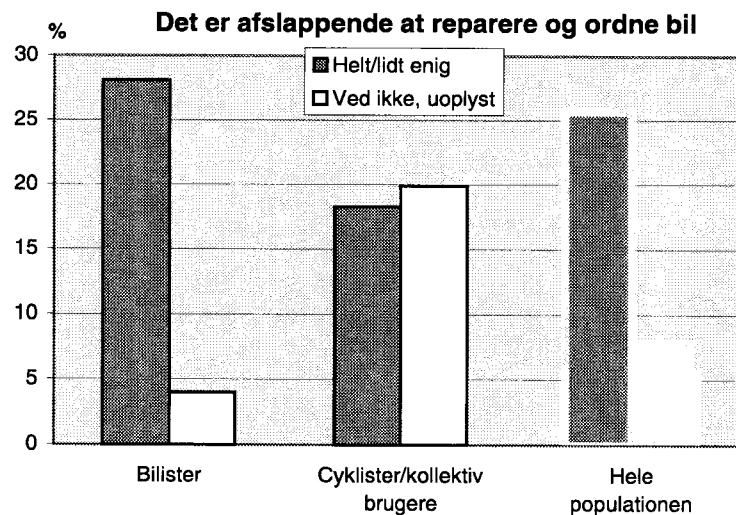
Tabel 5.1 viser at der er tale om i alt 94 personer, svarende til 12% af samtlige interviewede, som indgår i denne gruppe. Der indgår både bilister og cyklister/kollektivbrugere i gruppen, men ikke overraskende findes de hyppigst (5%-point) blandt bilisterne og med betydeligt flere mænd end kvinder. Faktisk viser en nærmere analyse af materialet at knapt 1/4 af alle mandlige bilister (22%) tilhører gruppen. De resterende 16 personer i gruppen findes blandt cyklister/kollektivbrugere, heraf er 12 mænd og 4 kvinder.

Fællesskab omkring bilen	%	Num.
<i>Hele populationen</i>	<i>12</i>	<i>94</i>
<i>Bilister</i>	<i>13</i>	<i>78</i>
<i>Cyklister/kollektivbrugere</i>	<i>8</i>	<i>16</i>
<i>Mænd</i>	<i>21</i>	<i>80</i>
<i>kvinder</i>	<i>4</i>	<i>14</i>

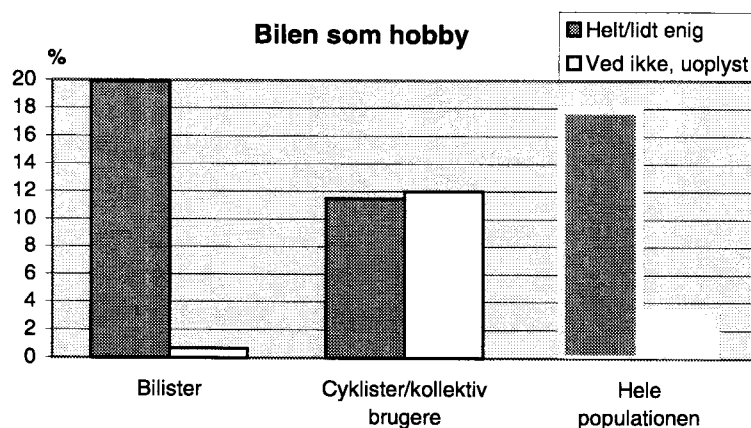
Tabel 5.1: Opfattelsen af bilen som udgangspunkt for fællesskab, opgjort procentvist og numerisk for hele populationen, bilister, cyklister/kollektivbrugere samt på køn (spm. 45-a,b,c).

Nedenstående figurer - figur 5.2, 5.3 og 5.4 - viser fordelingen af bilister og cyklister/kollektivbrugere på de 3 spørgsmål i undersøgelsen som drejer sig om bilen som hobby/udgangspunkt for fællesskab. I modsætning til opgørelsen og definitionen af gruppen af personer der kan indgå i en eller anden form for fællesskab omkring biler, er der i nedenstående figurer medtaget både de interviewpersoner der har svaret helt og lidt enig i spørgsmålene. Der er således her valgt at se på en bredere kreds af de interviewede, for derved at belyse hvor udbredt denne interesse for biler er generelt i befolkningen, uden at de dermed behøver at tilhøre en særlig gruppe.

Når valget er faldet på at opgøre størrelserne på hhv. bilister og cyklister/kollektivbrugere og ikke på alle 6 trafikanttyper, skyldes det at de lidenskabelige bilister er defineret ud fra bl.a. disse spørgsmål. Det ville derfor have medført en skævhed i opgørelserne at lade alle 6 typer indgå, fordi det på forhånd ville være givet at mange lidenskabelige bilister ville svare positivt på spørgsmålene - når de nu er benyttet i definitionen af dem som type.

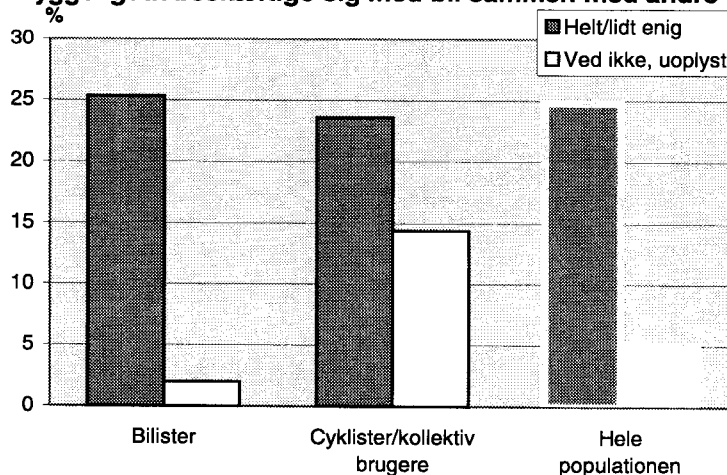


Figur 5.2: Fordelingen af positive og uoplyste besvarelser på spørgsmålet om det er afslappende at reparere og ordne bil, i procent af bilister og cyklister/kollektivbrugere sammenlignet med hele populationen (spm. 45-a).



Figur 5.3: Fordelingen af positive og uoplyste besvarelser på spørgsmålet om bilen er en hobby, i procent af bilister og cyklister/kollektivbrugere sammenlignet med hele populationen (spm. 45-b).

Hyggeligt at beskæftige sig med bil sammen med andre



Figur 5.4: Fordelingen af positive og uoplyste besvarelser på spørgsmålet om det er hyggeligt at beskæftige sig med biler sammen med andre, opgjort i procent af bilister og cyklister/kollektivbrugere sammenlignet med hele populationen (spm. 45-c).

Figureerne viser at bilisterne i alle 3 spørgsmål ligger på mellem 20 og knap 30 % som er helt eller lidt enige. Cyklisterne/kollektivbrugerne ligger væsentligt lavere i spørgsmålene om at 'det er afslappende at reparere og ordne bil' og 'bilen som hobby', hvor de ligger på mellem ca. 12 og 18%. I spørgsmålet om hvorvidt det 'er hyggeligt at beskæftige sig med biler sammen med andre' ligger de derimod overraskende højt, og nærmer sig her bilisterne.

Det er værd at lægge mærke til at cyklister/kollektivbrugere overalt har en stor andel 'ved ikke/uoplyste', hvilket formentligt skyldes at mange af dem ikke hverken har eller har haft muligheden for at forholde sig til spørgsmålene i og med at de ikke har bil, og måske aldrig har haft det. Omvendt kan man naturligvis også sige at de måske ikke har bil fordi de ikke interesserer sig for biler!

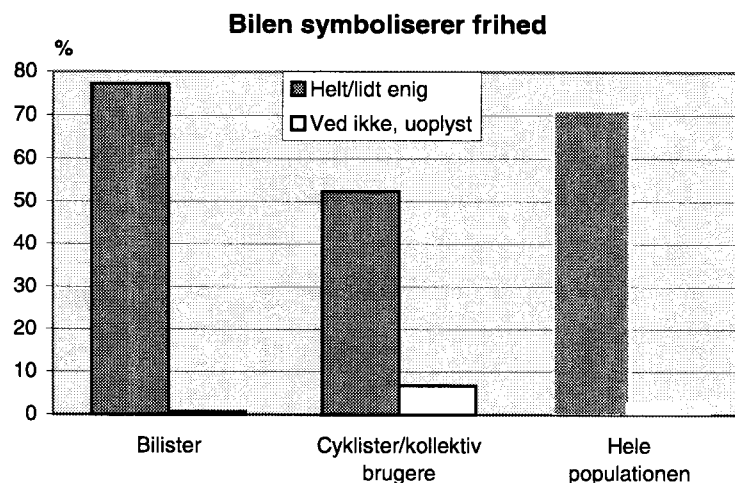
Opgørelserne viser samlet at der er en meget stor interesse for at beskæftige sig med biler på andre måder end som rent transportmiddel - og at denne interesse går langt ud over bilisternes rækker. Det skal dog påpeges at hvis man havde taget cyklisterne/kollektivbrugerne hver for sig ville man formentlig have fundet store forskelle mellem de 3 trafikanttyper.

Som det også blev nævnt i den kvalitative del af undersøgelsen kan den udbredte interesse for biler, som noget man beskæftiger sig med i fritiden, være en væsentlig hindring for at ændre adfærd blandt de der har sådanne interesser og indgår i fællesskaber med biler som udgangspunkt.

5.2 Bilen som symbol

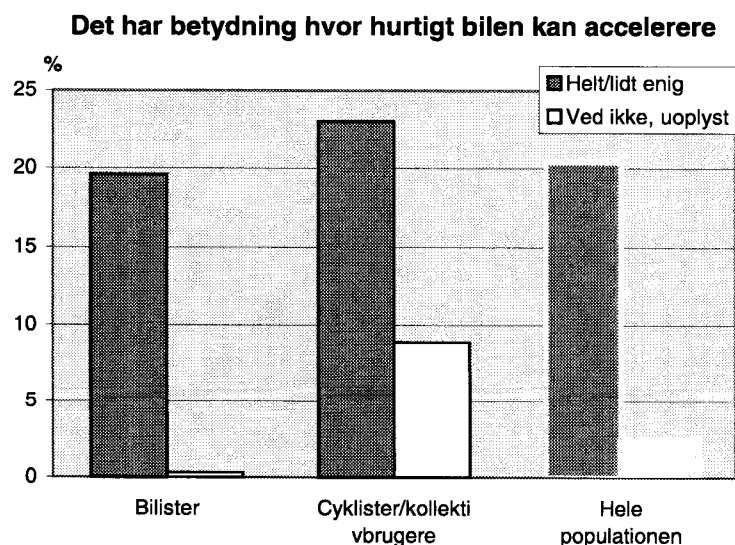
Et andet væsentligt træk ved bilen som kulturfænomen drejer sig om de symboler biler kan udtrykke. I de kvalitative interview gik det igen at man anså bilen som symbol på en lang række ting. De hyppigst nævnte var frihed og uafhængighed. Det fremgår af det følgende at også i denne undersøgelse er netop friheden og uafhængigheden de begreber eller symboler der har den største tilslutning blandt de interviewede - men det fremgår også at der er store forskelle mellem både bilister og cyklister/kollektivbrugere og de enkelte trafikanttyper imellem.

Figureerne 5.5, 5.6, 5.7 og 5.8 er kun opdelt på bilister på den ene side og cyklister/kollektivbrugere på den anden side. Opdelingen er sket af samme grund som i sidste afsnit om fællesskaber omkring bilen, hvor de gennemgåede spørgsmål også var anvendt til at definere li-denskabelige bilister.



Figur 5.5: Den procentvise fordeling af besvarelserne på spørgsmålet om bilen symboliserer frihed, fordelt på bilister og cyklister/kollektivbrugere sammenlignet med hele populationen (spm. 45-f).

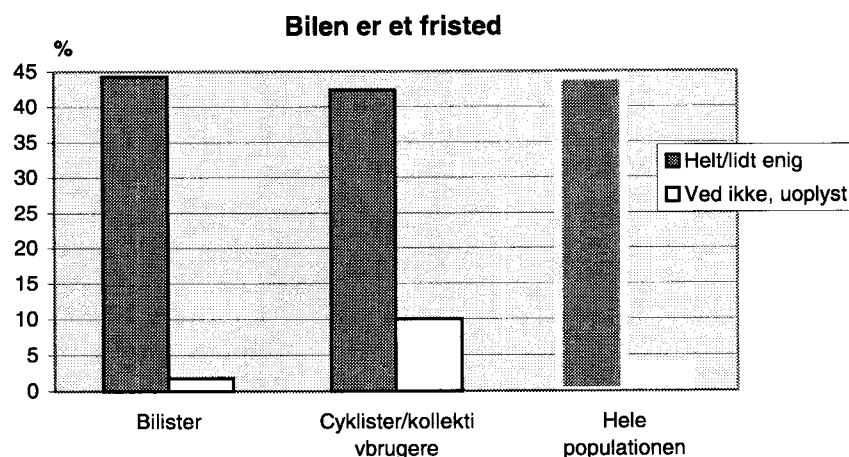
Bilen som frihedssymbol er sammen med bilen som symbol på uafhængighed klart det spørgsmål som vinder størst tilslutning blandt alle interviewede. Der er dog en betydelig forskel på hvor mange bilister i forhold til cyklister/kollektivbrugere der er enige i spørgsmålet, idet næsten 80% af bilisterne mod 'kun' godt 50% af cyklisterne/kollektivbrugerne besvarer spørgsmålet positivt.



Figur 5.6: Den procentvise fordeling af besvarelserne på spørgsmålet om det har betydning hvor hurtigt en bil kan køre og accelerere, fordelt på bilister og cyklister/kollektivbrugere sammenlignet med hele populationen (spm. 45-e).

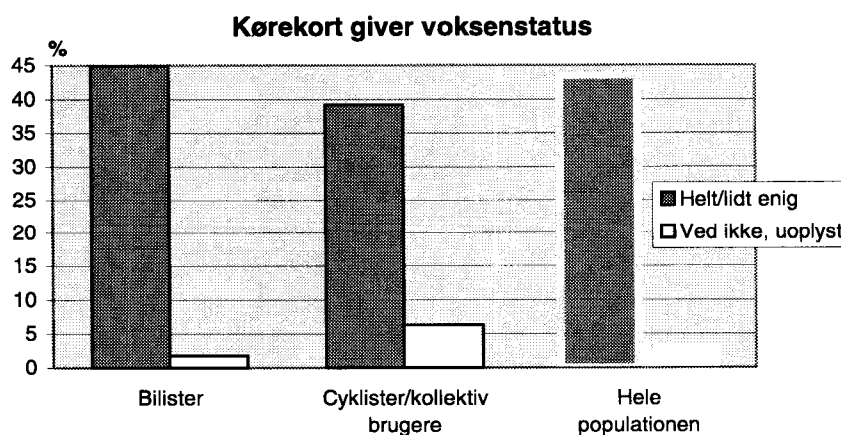
Et andet spørgsmål drejer sig om hvorvidt det har betydning hvor hurtigt en bil kan køre og accelerere. Spørgsmålet besvares kun positivt af knap 20% af bilisterne og af ca. 23% af cyklisterne/kollektivbrugerne. At der er flere - selvom det kun er lidt flere - cyklister/kollektivbrugere der er enige, er overraskende, men dækker over en stor spredning indenfor disse typer. 39% af cyklisterne/kollektivbrugerne af nød er helt eller lidt enige i spørgsmålet, hvilket er langt flere end gennemsnittet for bilisterne. Det tilsvarende

tal blandt cyklister/kollektivbrugere af hjertet og af behov kun er hhv. 17 og 18%.



Figur 5.7: Den procentvise fordeling af besvarelsene på spørgsmålet om bilen anses for at udgøre et fristed, opgjort på bilister og cyklister/kollektivbrugere sammenlignet med hele populationen (spm. 45-j).

Mellem 40 og 45% af de interviewede mener at bilen kan udgøre et fristed, og forskellen er ikke stor mellem bilister og cyklister/kollektivbrugere. I den kvalitative undersøgelse blev bilen som fristed fremhævet særligt af lidenskabelige bilister og hverdagsbilister som noget væsentligt i forbindelse med f.eks. at koble af mellem hjem og arbejde. Bilen blev beskrevet som et frirum hvor man kunne lytte til musik eller radio, kunne lade tankerne flyve eller spise den madpakke man ikke nåede at spise på arbejde. Dette frirum ville en del af de interviewede nødtigt undvære og havde svært ved at forestille sig kunne erstattes af noget andet.

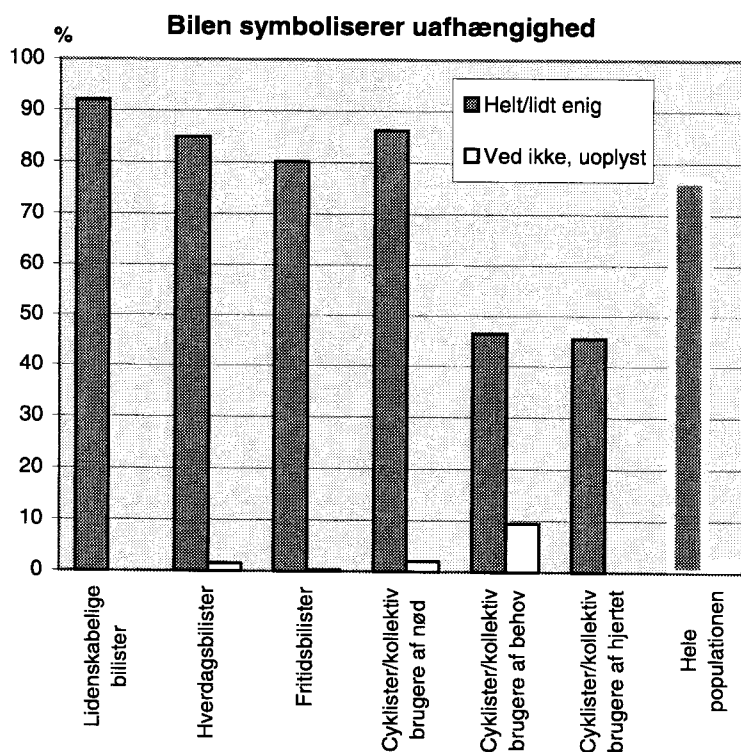


Figur 5.8: Den procentvise fordeling af besvarelser på spørgsmålet om kørekort giver voksenstatus, opgjort på bilister og cyklister/kollektivbrugere sammenlignet med hele populationen (spm. 45-k).

Det sidste af de spørgsmål der blev brugt til at definere de lidenskabelige bilister drejer sig om betydningen af kørekortet som noget der giver en slags voksenstatus. Figur 5.8 ligner figur 5.7 om bilen som fristed, idet der også her er ca. 45% af bilisterne og omkring 40% af cyklisterne/kollektivbrugerne der er helt eller lidt enige i at kørekortet har denne betydning. At der er så relativt mange cykli-

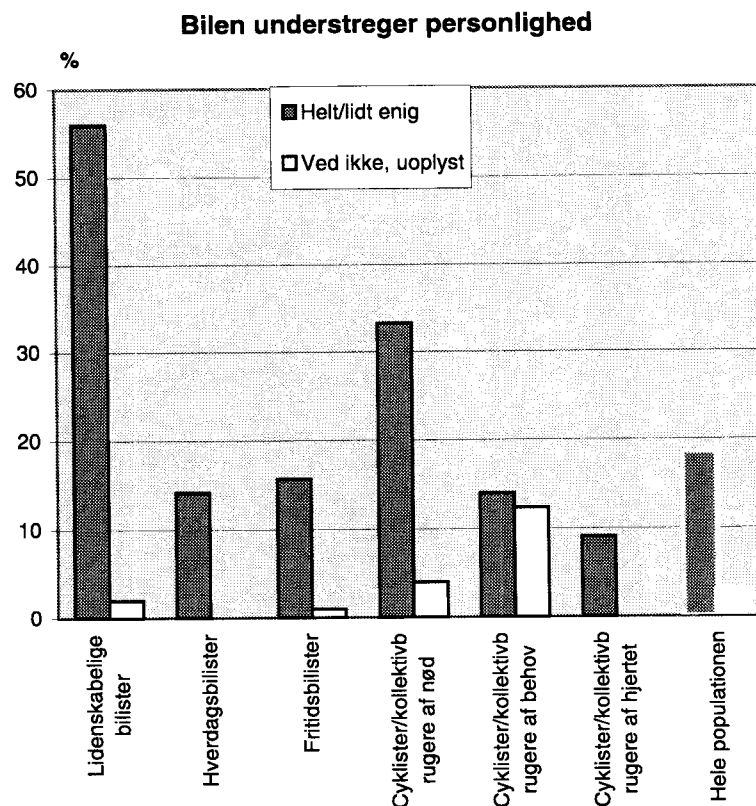
ster/kollektivbrugere er ikke underligt, fordi et stort flertal af disse også har kørekort. I den kvalitative undersøgelse beskrev 2 unge mænd med begejstring hvordan det havde været at få kørekort som 18 årige og kunne køre bil "ligesom de voksne". Dette at få kørekort har for mange fået en rituel betydning i den forstand at man gennem køreprøven når voksenstatus, med retten til at køre bil som en del af den nye værdighed.

De sidste 4 figurer i dette afsnit er opdelt på alle 6 trafikanttyper og viser nogle markante forskelle typerne imellem.



Figur 5.9: Den procentvise fordeling af besvarelsene på spørgsmålet om bilen symboliserer uafhængighed, opgjort for hver enkelt trafikanttype sammenlignet med hele populationen (spm. 45-g).

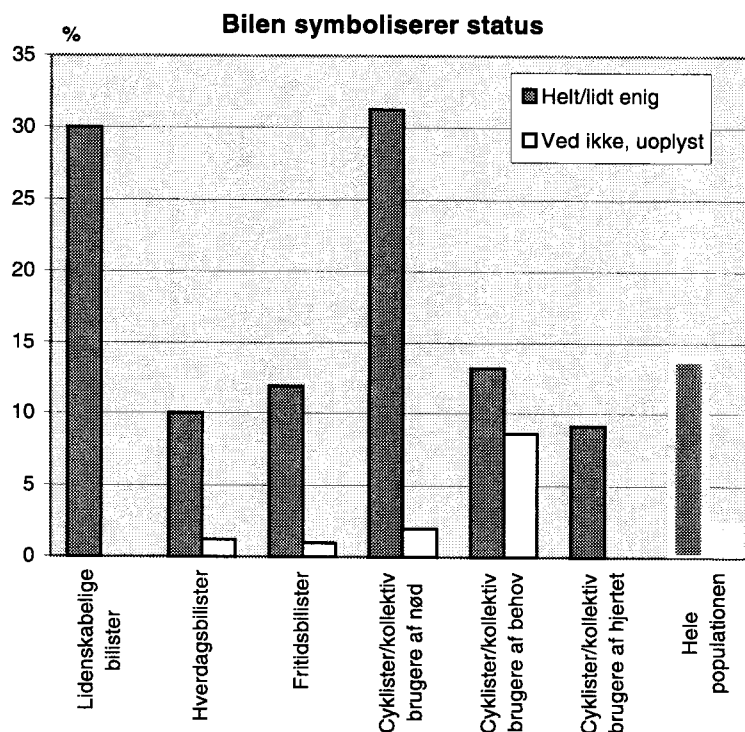
Op mod 80% af samtlige interviewede mener at bilen symboliserer uafhængighed. Dette dækker over at godt 90% af de lidenskabelige bilister, ca. 85% af hverdagsbilisterne og 80% af fritidsbilisterne er helt eller lidt enige i dette udsagn. Nok så interessant viser der sig en endda overordentlig stor forskel mellem cyklisterne/kollektivbrugerne, idet disse svinger fra ca. 46% blandt cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet og af behov til op mod 86% blandt cyklisterne/kollektivbrugerne af nød. Disse sidste 'ligner' således bilistgrupperne i dette spørgsmål, noget der går igen i en del af de andre spørgsmål også.



Figur 5.10: Den procentvise fordeling af besvarelsene på spørgsmålet om bilen understreger ens personlighed, opgjort for hver enkelt trafikanttype sammenlignet med hele populationen (spm. 45-d).

I forhold til de øvrige trafikanttyper er der et stort antal lidenskabelige bilister der tilkendegiver at de er helt eller lidt enige i at bilen understreger ens personlighed. Men også her er det værd at bemærke at cyklisterne/kollektivbrugerne af nød kommer ind på en anden plads med ca. 1/3 af de interviewede som værende helt eller lidt enige i at bilen understreger ens personlighed. Ingen af de øvrige trafikanttyper kommer meget over 15% i dette spørgsmål.

Der er således en interessant tendens til overensstemmelse mellem de lidenskabelige bilister og cyklisterne/kollektivbrugerne af nød på dette punkt, hvilket kunne antyde at sidstnævnte ville blive lidenskabelige bilister når eller hvis de fik råd til bil. Dette behøver dog ikke altid at være tilfældet idet forestillingerne om fordelene ved at have bil, hvis man ikke har det, kan være overdrevne. Ligesom i forbindelse med mange andre materielle ting gælder det også i forbindelse med bilanskaffelse, at har man først fået den, vil den for mange blive en 'naturlig' og integreret del af hverdagen, og 'mystikken' omkring det at have bil forsvinder. Og selvom man på forhånd har haft nogle bestemte forestillinger om de fordele man kunne opnå, så er det ikke sikkert at man bliver lidenskabelig bilist, men måske 'kun' hverdags- eller fritidsbilist, når eller hvis man får bil.

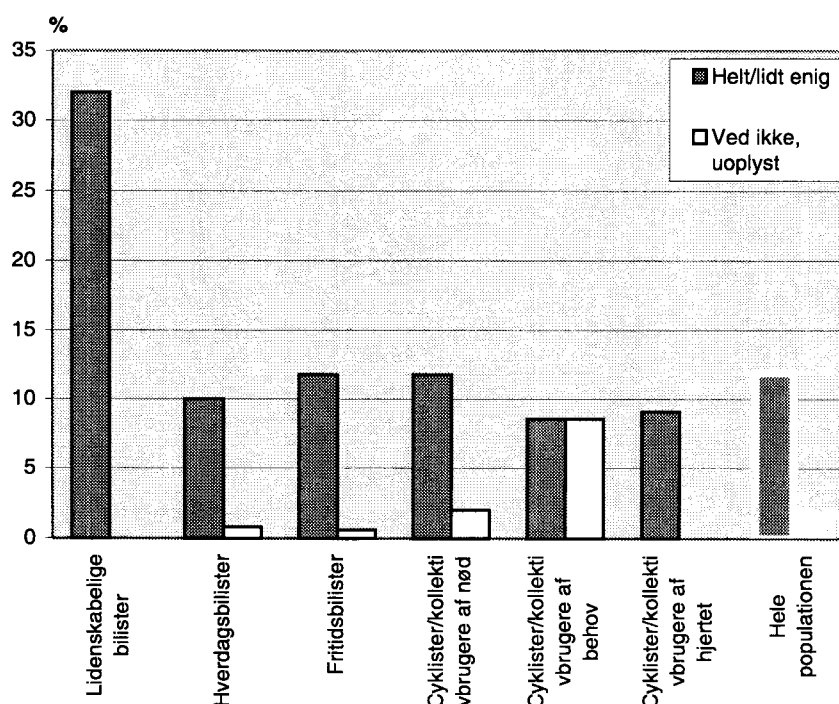


Figur 5.11: Den procentvise fordeling af besvarelsene på spørgsmålet om bilen symboliserer status, opgjort på hver enkelt trafikanttype sammenlignet med hele populationen (spm. 45-i).

Nogenlunde det samme kan siges om de to trafikanttypers - cyklister/kollektivbrugere af nød og lidenskabelige bilisters - opfattelse af bilen som et statussymbol. Bortset fra at her er der lidt flere cyklister/kollektivbrugere af nød end lidenskabelige bilister.

Det er endvidere værd at bemærke at hverken hverdagsbilister eller fritidsbilister tilsyneladende finder at bilen er et statussymbol, idet kun omkring 10% besvarer spørgsmålet positivt. Men svaret må nok tages med et gran salt, fordi status ikke er noget man i dele af den danske kultur bryder sig om at skilte med, og det kan derfor godt betyde mere end man umiddelbart giver til kende, når spørgsmålet kræver et så kort og præcist svar som tilfældet er i en undersøgelse af denne karakter. I modsætning til den kvalitative undersøgelse som netop er i stand til at komme bag de umiddelbare svar.

Bilen symboliserer magt over tingene



Figur 5.12: Procentvis fordeling af besvarelser på spørgsmålet om bilen symboliserer magt over tingene, opgjort på de seks trafikanttyper sammenlignet med hele populationen (spm. 45-h).

Karakteristikken af lidenskabelige bilister som den blev givet i den kvalitative analyse, bliver underbygget i nærværende undersøgelse. Et eksempel på dette kan ses i figur 5.12, hvor der i forhold til alle de andre bilisttyper er væsentligt flere lidenskabelige bilister (omkring 20%-point) som mener at bilen symboliserer magt over tingene, idet ca. 30% af de lidenskabelige bilister svarer positivt på spørgsmålet.

Ønsker om magt er om muligt endnu vanskeligere at stå ved og udtrykke åbent, i en dansk sammenhæng, end ønsker om status, og de samme forbehold som i forbindelse med status må derfor tages overfor svarene på dette spørgsmål. Så selvom det er lidt mindre end 1/3 af de lidenskabelige bilister der svarer at bilen symboliserer magt over tingene, er tallet - forbeholdene taget i betragtning - bemærkelsesværdigt højt.

‘Magt over tingene’ rummer i denne forbindelse to elementer, idet det både kan være noget man signalerer overfor andre ved at have en stor, dyr eller på anden bemærkelsesværdig bil, og det kan være noget man føler i forbindelse med selve kørslen - magt over bilen i trafikken, over andre trafikanter eller lignende.

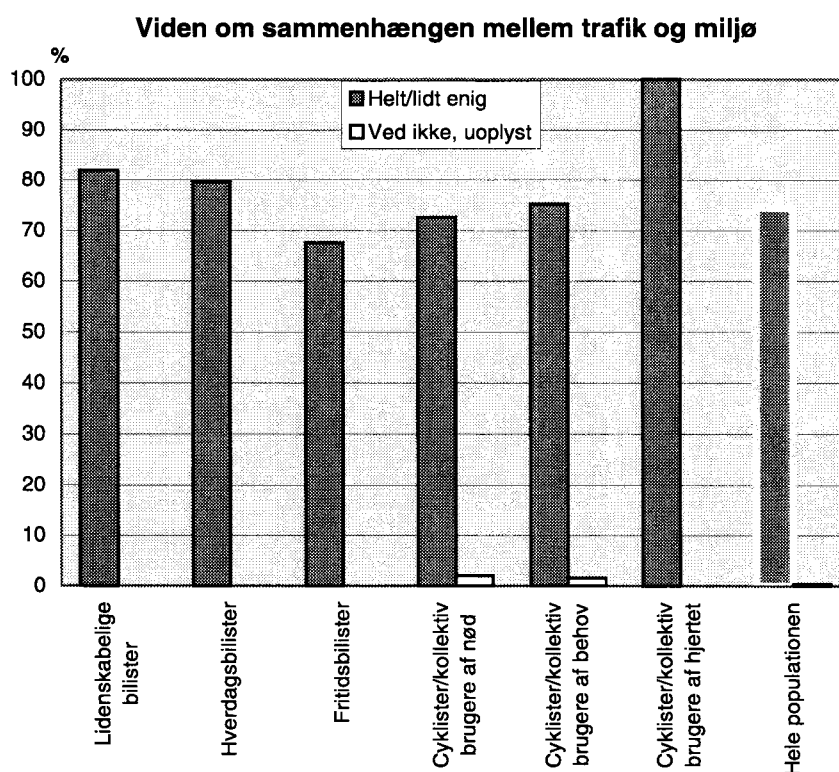
Uanset hvor store eller små forbehold man tager, viser både den kvalitative og den kvantitative undersøgelse at bilen er et kulturfænomen som har en særdeles stor betydning for mange mennesker. Både som udgangspunkt for et fællesskab og som symbol på en lang række

mere eller mindre erkendte attraktive 'ting' i det moderne samfund. Disse 'ting' er naturligvis attraktive, fordi de ikke kun er symboler på magt, status, uafhængighed m.v., men fordi de reelt viser og indebærer at mennesker der besidder og bruger f.eks. store og dyre biler som Jaguar, Mercedes, BMW, Ferrari m.fl. som oftest er mennesker med magt og indflydelse. Så det er ikke bare en ide når man knytter disse 'ting' til biler - der er for det meste realiteter bag.

Selvom bilen for mange bilister og en del cyklister/kollektivbrugere således har stor betydning, må man ikke se væk fra at de positive svarprocenter er meget små på mange af spørgsmålene. Så for mange andre mennesker har det måske større betydning at luften er ren i byerne, at børnene kan lege frit, at der ikke er trafikstøj etc., end at have mulighed for at eje og køre bil. Nogle af disse spørgsmål vil blive belyst i næste kapitel.

6 Transport og miljø

Miljøperspektivet er udgangspunktet for ALTRANS og har derfor været i fokus også i denne spørgeskemaundersøgelse. En stor del af de stillede spørgsmål drejer sig om miljøproblemer, særligt i forbindelse med bilismen. Formålet med disse spørgsmål har dels været at få kortlagt de interviewedes konkrete transportadfærd set ud fra et miljøperspektiv, dels at undersøge hvilken interesse for og viden om miljøproblemerne de giver udtryk for. Endelig har det været hensigten at belyse holdningerne til bilismen i almindelighed og til de interviewedes egen transport i særdeleshed - set i forhold de miljøproblemer transporten giver anledning til.



Figur 6.1: Interviewpersonernes viden om sammenhængen mellem trafik og miljø, opgjort i procent af trafikanttyper sammenlignet med hele populationen (spm. 46-e).

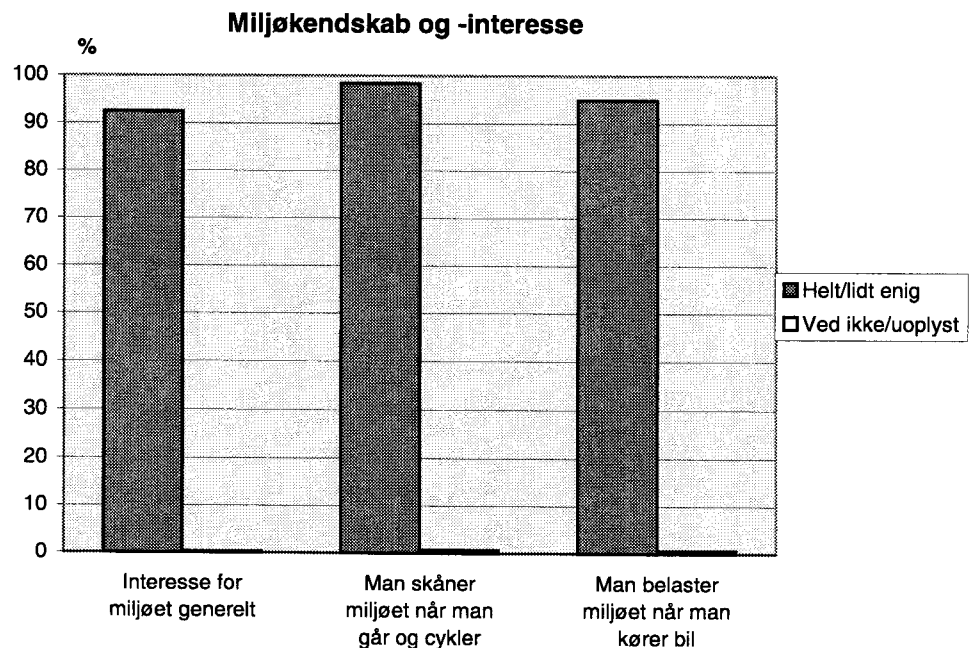
Spørgsmålet om hvorvidt de har en del viden om sammenhængen mellem trafik og miljø besvares positivt af ca. 3/4 af alle adspurgte. Det dækker over nogen variation typerne imellem, hvor fritidsbilisterne ligger lavest med knap 70% og cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet - ikke overraskende - højest med 100% positive svar på spørgsmålet. Man kan således konstatere et generelt højt niveau mht. angivet viden om sammenhæng mellem trafik og miljø, men uden at dette siger noget om indholdet i og omfanget af denne viden. Svarene kunne for nogles vedkommende måske ligeså godt være udtryk for en generel bekymring for miljøet.

Hvis udgangspunktet er at svarene på dette spørgsmål dækker over en faktisk viden om den sammenhæng der er mellem trafik og miljø,

kan man konkludere at det ikke er viden om problemerne der mangler, hvis der skal gøres et reelt forsøg på at løse problemerne.

6.1 Modsætninger mellem bilisme og miljø

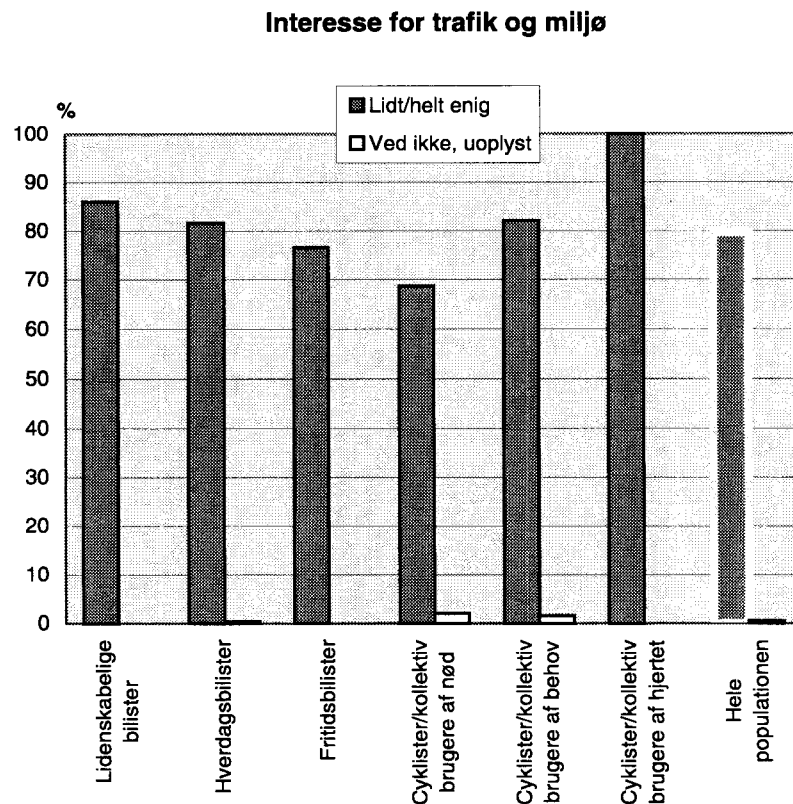
I dette afsnit vil der blive sat fokus på modsætninger hos de interviewede i spørgsmålet om bilisme contra miljø. Det drejer sig om interesse for og viden om miljøforhold i almindelighed og transportens miljøbelastning i særdeleshed sat over for de interviewedes egen adfærd på transportområdet.



Figur 6.2: Kendskab til og interesse for miljøet. Søjlerne viser den procentvise fordeling af besvarelsene fra hele populationen (spm. 46-a,b,c).

93% af alle interviewede erklærer at de interesserer sig for miljø generelt, 98% er helt eller lidt enige i at man skåner miljøet når man går og cykler, og omtrent 95% er enige i at man belaster miljøet når man kører bil.

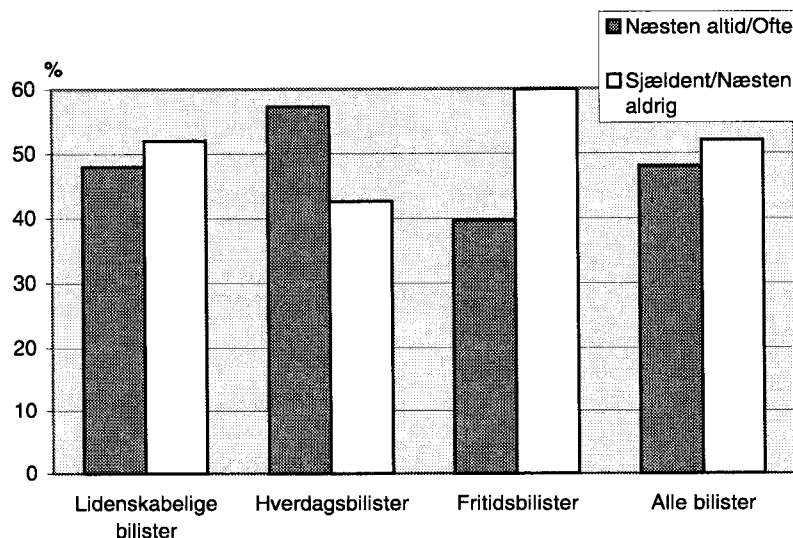
Spørgsmålene er sat sammen i én figur fordi der ikke overraskende, er en massiv tilslutning til de 3 spørgsmål blandt alle trafikanttyperne. Ud fra besvarelsene må man således konstatere at interessen for miljøet, og kendskab til hvornår man belaster og skåner miljøet i forbindelse med transport, er overvældende stor.



Figur 6.3: Interviewpersonernes interesse for trafik og miljø. Opgjort i procent af alle trafikanttyper sammenlignet med hele populationen (spm. 46-d).

Lidt mere nuanceret tegner billedet sig når der er tale om interessen for trafik og miljø. Her er der en ikke ubetydelig forskel typerne i mellem. Størst interesse for trafik og miljø angiver cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet at have, idet 100% af disse stiller sig positive overfor spørgsmålet. Færrest interesserede findes blandt cyklisterne/kollektivbrugerne af nød, hvor tallet ligger på knap 70%. Overraskende er det at mere end 85% af de lidenskabelige bilister har denne interesse, men det kan muligvis hænge sammen med deres store interesse for biler i almindelighed, og det er således muligt at den interesse for trafik og miljø som de lidenskabelige bilister har, er en anden end f.eks. den der findes blandt cyklister/kollektivbrugere af hjertet. Af hele populationen er 80% interesseret i trafik og miljø, hvilket må siges at være et ganske stort tal.

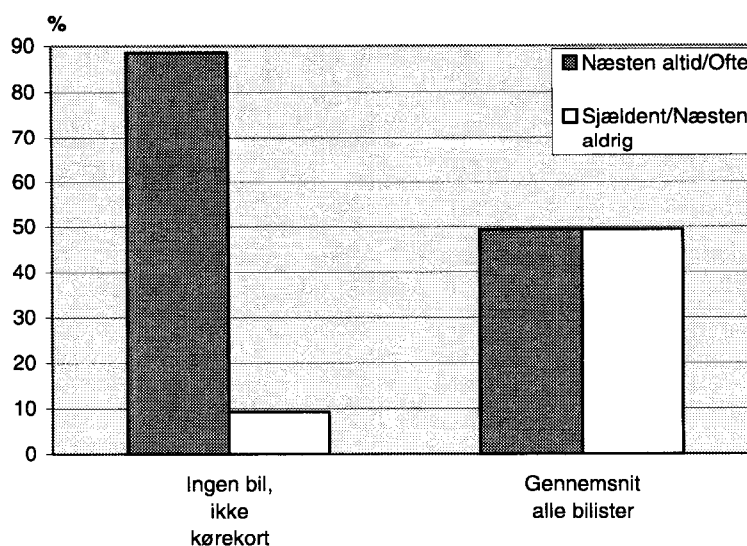
Hvor ofte tages bilen på korte ture (1 - 2 km)?



Figur 6.4: Hyppigheden af korte (1-2 km) bilture, opgjort i procent af trafikanttyper med bilrådighed og alle bilister (spm. 34).

Når man herefter går over til ovenstående figur 6.4 er det bemærkelsesværdigt at konstatere hvordan bilisternes faktiske adfærd (ikke) hænger sammen med den angivne viden om og interesse for trafik og miljøspørgsmål, som det blev lagt frem i figurerne 6.8 - 6.10. Op mod halvdelen af samtlige bilister tager næsten altid/ofte bilen på korte ture på mellem 1 og 2 km. Man må formode at det overvældende flertal af disse ture kunne foregå til fods eller på cykel, men mange af bilisterne tager alligevel bilen - på trods af deres viden om miljøproblemerne. Der er således en betydelig modsætning hos ganske mange mellem holdning og adfærd.

Er Deres transport miljøvenlig?



Figur 6.5: Interviewpersonernes syn på egen transport i forhold til miljøet. Besvarelsene er opgjort i procent af personer der hverken har bil eller kørekort, og personer som har bil i husstanden (spm. 56-g).

Modsætningen mellem holdning og adfærd afspejles kun til en vis grad i de interviewedes egen opfattelse af deres adfærd, idet 50% af bilisterne mener at deres transport altid eller næsten altid er miljøvenlig. En vis erkendelse af deres eget bidrag til problemerne ligger der naturligvis i at de andre 50% af bilisterne finder at deres transport sjældent eller næsten aldrig er miljøvenlig. Overfor dette tal står de henved 90% af interviewpersoner uden hverken bil eller kørekort, som man må formode kun sjældent kører i bil, og som angiver at deres transport næsten altid/ofte er miljøvenlig. I forhold til den modsætning der findes blandt bilisterne, er modsætningen mellem holdning og adfærd hos denne gruppe begrænset/ikke eksisterende.

En umiddelbar konklusion på analysen af tallene i dette afsnit må også her være at det ikke er information om bilens miljøskadelige virkninger der mangler som forudsætning for at løse transportens miljøproblemer. Mange af de interviewede erkender at der er en forbindelse mellem biltrafik og miljø, og udtrykker desuden interesse for miljøet.¹ Men vilkårene i det moderne samfund og det at "det er det nemmeste når nu man har den"² gør at man trods sin interesse for og viden om problemerne, alligevel tager bilen.

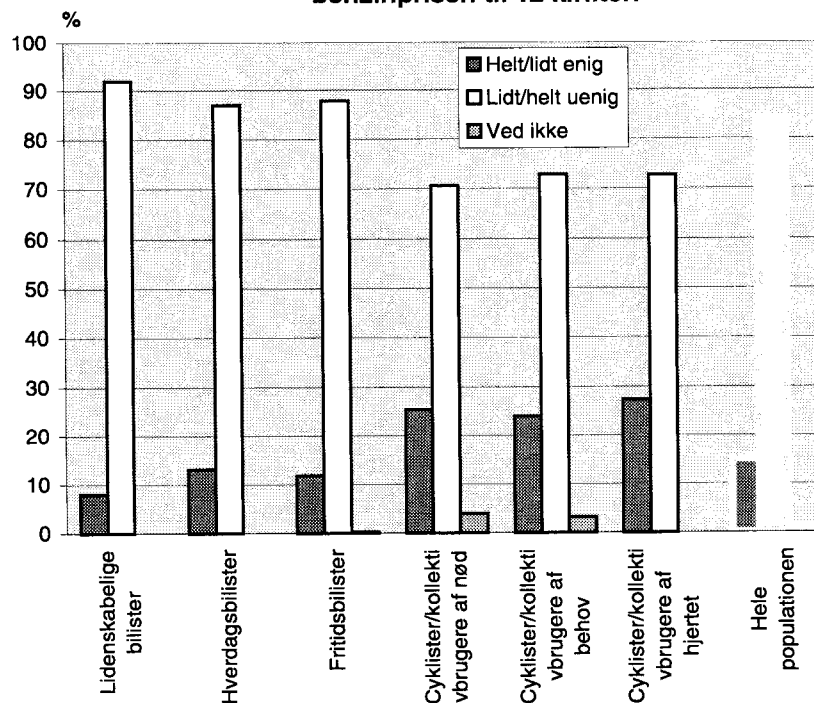
6.2 Restriktioner på bilismen

I den kvalitative undersøgelse gav flere af de interviewede udtryk for stor modstand mod restriktioner over for bilismen. Resultaterne af den kvantitative undersøgelse viser en lignende tendens. På spørgsmålet om det er en god idé at begrænse trafikken gennem en fordobling af benzinprisen til 12 kr. pr. liter, svarer 84% helt eller lidt uenig. Mindre modstand er der mod at fordoble P-afgiften, idet 55% svarer helt eller lidt uenig hertil. Når spørgsmålet drejer sig om hvorvidt det er en god idé at afskaffe befodringsfradraget for derved at begrænse bilismen, erklærer godt 69% af alle sig helt eller lidt uenig.

¹ Det samme resultat nåede Lykke Magelund til i sin undersøgelse af storbybefolkningens valg af transportmiddel (Magelund, 1997).

² Citater er taget fra den kvalitative del af undersøgelse og er udtalt af en typisk hverdagsbilist.

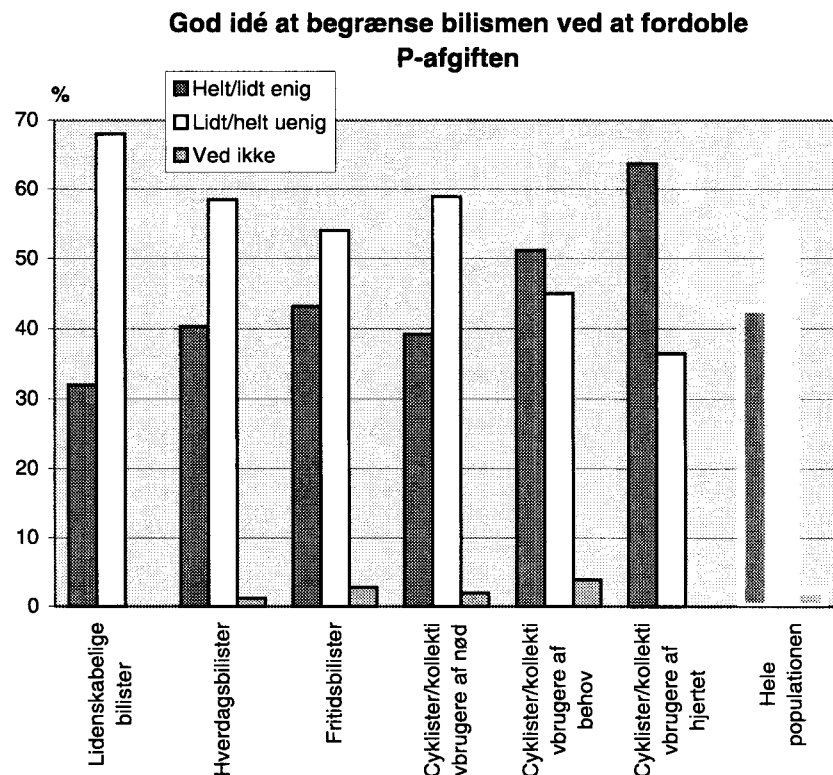
**God idé at begrænse bilismen gennem at fordoble
benzinprisen til 12 kr/liter.**



Figur 6.6: Interviewpersonernes holdning til en fordobling af benzinprisen for at begrænse bilismen, i procent af trafikanttyper sammenlignet med hele populationen (spm. 44-a).

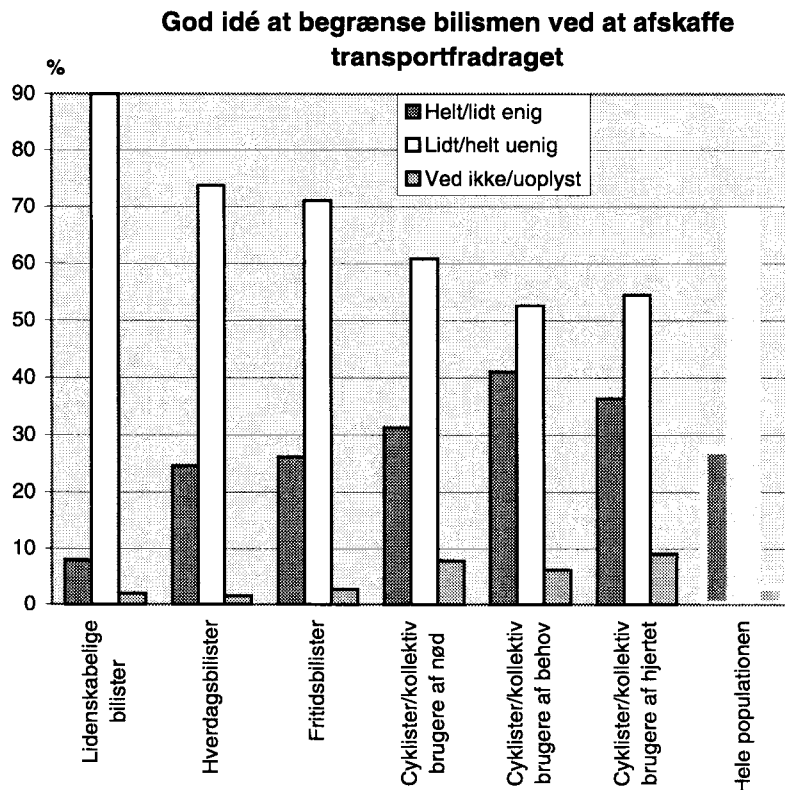
Selvom modstanden mod en fordobling af benzinprisen for at begrænse bilismen er markant blandt alle trafikanttyper, er der trods alt en væsentlig forskel mellem på den ene side bilisterne og på den anden side cyklisterne/kollektivbrugerne.

Det er dog værd at bemærke at selv blandt cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet går ikke engang en 1/3 af de adspurgte ind for stigningen.



Figur 6.7: Interviewpersonernes holdning til en fordobling af P-afgiften for at begrænse bilismen, i procent af trafikanttyper sammenlignet med hele populationen (spm. 44-b).

Noget anderledes ser det ud i forbindelse med spørgsmålet om en fordobling af P-afgiften for at begrænse bilismen. Relativt er forskellene mellem trafikanttyperne nogenlunde den samme som ved spørgsmålet om benzinprisen, men tilslutningen til en fordobling af P-afgifter er mere end dobbelt så stor i alle typerne. Blandt cyklister/kollektivbrugere af hjertet går mere end 60% ind for stigningen mod kun godt 30% blandt de lidenskabelige bilister.



Figur 6.8: Interviewpersonernes holdning til en afskaffelse af det skattemæssige transportfradrag for at begrænse bilismen, i procent af trafikanttyper sammenlignet med hele populationen (spm. 44-c).

Heller ikke spørgsmålet om en afskaffelse af befordringsfradraget for at begrænse bilismen vinder generelt den store tilslutning blandt de interviewede. Værd at bemærke er at modstanden er markant blandt de lidenskabelige bilister, hvor over 90% er imod, hvilket bl.a. kan skyldes at de er den trafikanttype som gennemsnitligt kører længst³, og derfor har mest at tabe ved en afskaffelse af fradraget.

Hvis holdningen til ovenstående forslag om at iværksætte begrænsninger på bilismen ved at gøre det dyrere at køre og bruge bil, sammenlignes med resultaterne fra den kvalitative analyse, så viser der sig en god overensstemmelse mellem de 2 undersøgelser. Et typisk træk hos f.eks. lidenskabelige bilister nævnes i den kvalitative analyse at være deres modstand mod forhøjelse af afgifter på f.eks. benzin. Som nævnt er de lidenskabelige bilister også her den trafikantgruppe der forholdsmæssigt vægrer sig mest ved, ikke bare benzinforhøjelser, men alle de foreslåede afgiftsforhøjelser.

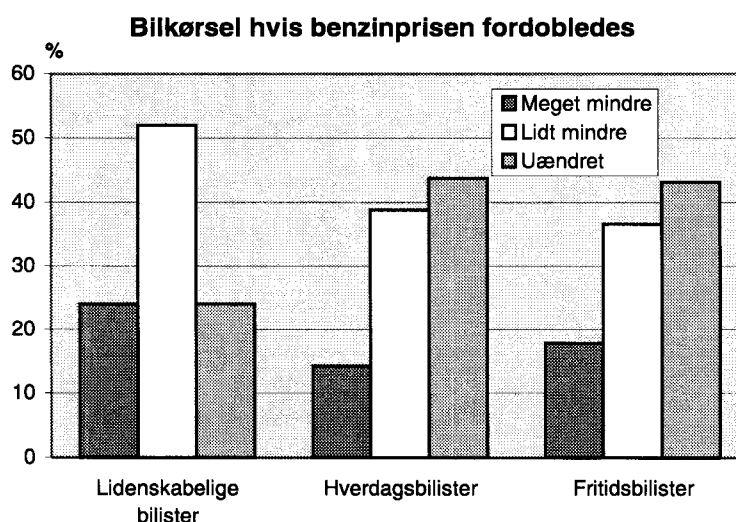
Ganske kort kan det vel siges at mange på et generelt niveau godt kan se miljøproblemerne i forbindelse med transporten og gerne vil medvirke til at løse dem, men når der er tale om konkrete forslag til løsninger som går ud på at man skal betale større afgifter eller kan trække mindre fra i skat, så er viljen til at medvirke begrænset. Det kunne tænkes at viljen til at give et bidrag - også økonomisk - ville

³ En nærmere redegørelse for hvor langt de forskellige trafikanttyper kører findes i bilag B til rapporten.

være større på andre områder. Det siger undersøgelsen her ikke noget om.

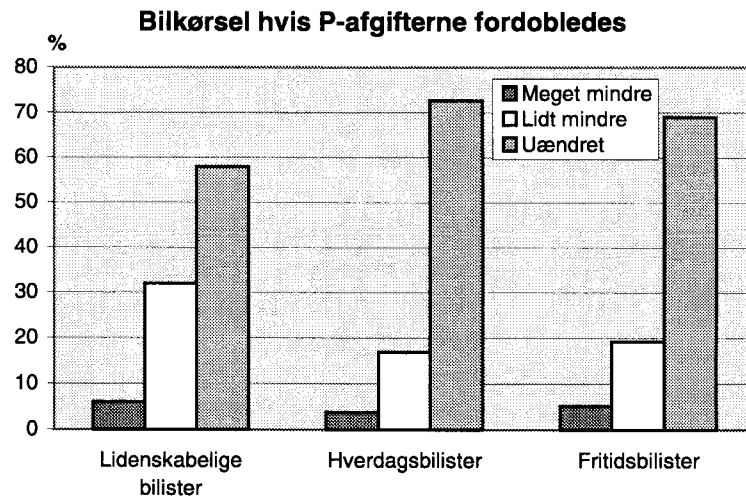
6.3 Hvis bilkørsel bliver dyrere

Selvom der ikke er stor opbakning til at øge benzinpriserne m.v., kunne det alligevel være interessant at undersøge hvilken *virkning* det ville have hvis man alligevel gjorde det dyrere at køre bil. Ville man kunne få folk til at køre mindre i bil hvis det blev dyrere på forskellige områder? Til dette formål er der stillet en række spørgsmål til de interviewede for at få belyst problemstillingen. Spørgsmålene er af indlysende årsager alene stillet til bilisterne.



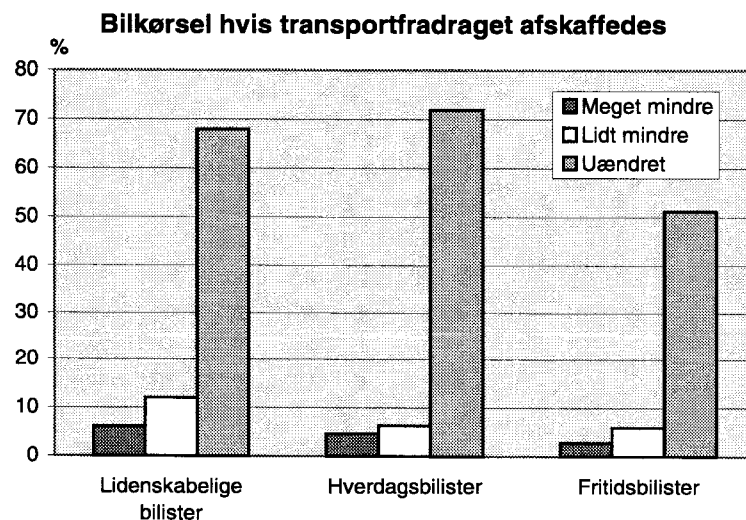
Figur 6.9: Bilisternes kørsel ved en fordobling af benzinprisen, opgjort i procent af bilisttyperne (spm. 51-a).

Figuren viser overraskende at de lidenskabelige bilister tilsyneladende er den trafikanttype der i størst omfang ville ændre adfærd og køre mindre i bil hvis benzinprisen blev fordoblet. Dette kan skyldes at de lidenskabelige bilister er de bilister der kører mest og derfor lettest er i stand til at nedskære noget af sin (overflødige) kørsel. Det er endvidere værd at bemærke at over 40% af både hverdagsbilisterne og fritidsbilisterne tilkendegiver at de vil køre uændret i bil efter en fordobling af benzinprisen.



Figur 6.10: Bilisternes kørsel ved en fordobling af P-afgifterne, opgjort i procent af bilisttyperne (spm. 51-c).

Også her viser figuren at en fordobling af P-afgifterne vil have størst indflydelse på de lidenskabelige bilister. Nogen indflydelse af betydning vil fordoblingen tilsyneladende ikke have på hverken hverdagsbilister eller fritidsbilister. Billedet ville dog efter al sandsynlighed have set anderledes ud hvis spørgsmålet alene var stillet til bilister som man vidste ville blive berørt af fordoblingen.



Figur 6.11: Bilisternes kørsel ved en fordobling af transportfradraget, opgjort i procent af bilisttyperne (spm. 51-d).

Det ses af figur 6.11 at spørgsmålet om afskaffelse af befordringsfradraget er det der tilsyneladende vil have mindst indflydelse på kørslen blandt alle 3 bilisttyper. Dette hænger sandsynligvis sammen med at kørslen mellem hjem og arbejde - som er den der giver befordringsfradraget - anses for nødvendig og således ikke kan fravælges.

6.3.1 Holdning og handling

I sidste afsnit blev de interviewede bedt om at tilkendegive om de syntes det var en god ide at

- 1) fordoble benzinprisen
- 2) fordoble P-afgifterne
- 3) afskaffe det skattemæssige transportfradrag, for at begrænse bilismen.

Resultatet viste en stærk modstand mod de stillede forslag, og det er nærliggende at forestille sig at mange interviewpersoner er uenige i forslagene, fordi de selv ville blive berørt af begrænsningerne hvis de blev gennemført.

Hvis man gør tallene op og *kun medtager de - forholdsvis få - der var positivt stemt overfor de nævnte ideer til begrænsning af bilismen*, viser det sig at på spørgsmålet 'om hvorvidt de ville køre mindre i bil hvis benzinen blev fordoblet til 12 kr./liter', svarede 32% at de ville køre uændret, og knapt 45% ville køre lidt mindre. Kun 21% af de der syntes det var en god idé at fordoble benzinprisen, tilkendegav at de ville køre meget mindre hvis spørgsmålet blev realiseret.

Det vil sige at selv blandt den lille gruppe der er tilhængere af en fordobling af benzinprisen, er der ikke, eller kun i stærkt begrænset omfang, tilbøjelighed til at ændre adfærd hvis forslaget om en fordobling af benzinprisen skulle blive realiseret. Og her skal man være opmærksom på at der er tale om en *angivet* og *ikke faktisk* adfærd. Hvad der ville ske hvis fordoblingen blev virkeliggjort, kunne godt være en anden sag.

På spørgsmålet om 'det er en god ide at fordoble P-afgifterne' er modsætningerne mellem holdning og formodet handling endnu mere udtalt end i spørgsmålet om benzinprisen. Af de *personer som er tilhængere af P-afgifterne som et middel til begrænsning af biltrafikken*, mener 68% ikke at det vil påvirke deres adfærd, 20% vil køre lidt mindre, og kun 6% tilkendegiver at ville køre meget mindre i bil. Dette kan naturligvis have forbindelse med at en evt. P-afgiftsforhøjelse ikke har nogen indflydelse på en stor del af de adspurgte.

Knap 60% af de *personer som har svaret helt eller lidt enig i spørgsmålet 'om afskaffelse af transportfradraget'* erklærer at deres kørselsforbrug ville være uændret, under 10% ville køre lidt mindre, og mindre end 2% ville bruge bilen meget mindre hvis transportfradraget rent faktisk blev afskaffet. 26% har ikke besvaret spørgsmålet eller det har ikke været relevant. Så heller ikke her vil det for tilhængerne af dette forsøg på en begrænsning af bilismen, have nogen væsentlig indflydelse på deres formodede adfærd hvis forslaget blev gennemført. På dette punkt kan det have noget at gøre med at transporten mellem hjem og arbejde som nævnt anses for en nødvendighed. Endelig vil der her, ligesom i tilfældet med en fordobling af benzinprisen, kunne vise sig en forskel mellem det folk angiver at ville gøre, og det de faktisk gør, hvis det kom så vidt.

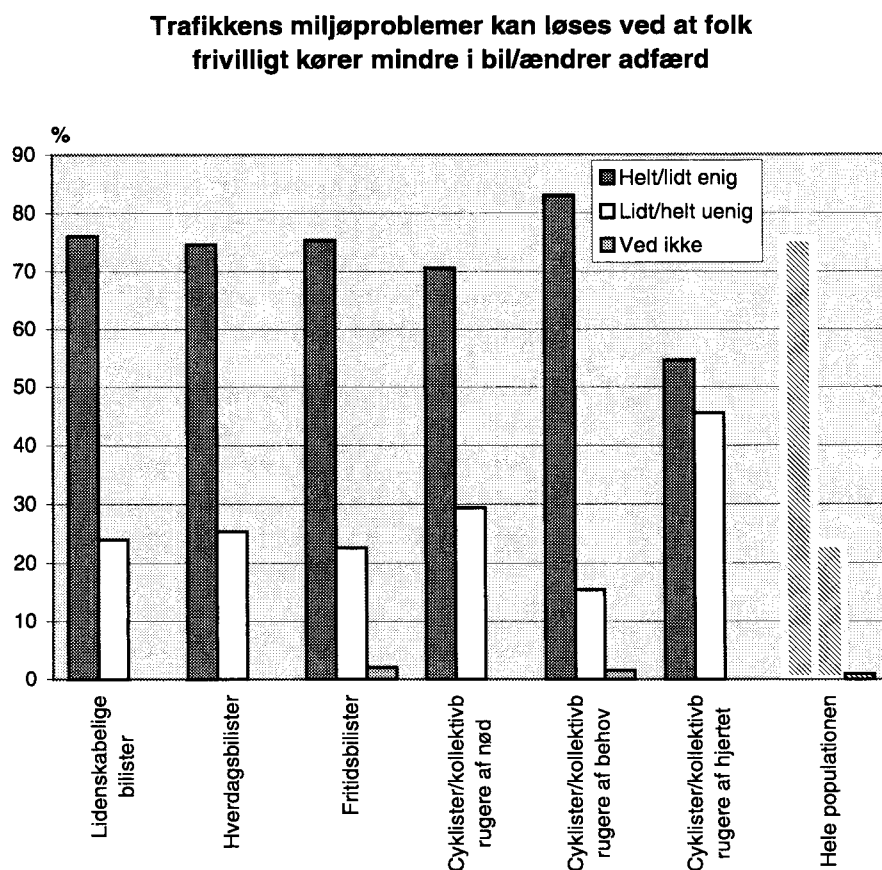
Ovenstående analyse af holdninger og angivende forventede adfærdsændringer, har flere interessante aspekter. For det første giver det et billede af hvilken tilslutning der umiddelbart er blandt bilisterne til iværksættelse af trafikbegrænsende foranstaltninger, og for det andet siger det noget om hvilken effekt de kan forventes at have - vurderet på baggrund af respondenternes egen forestillede adfærd.

Som det blev vist i afsnit 6.2 Restriktioner på bilismen, er kun relativt få af de interviewede tilhængere af en fordobling af benzinprisen med henblik på at begrænse bilismen. En fordobling af benzinprisen er blandt bilisterne den mindst populære metode til nedbringelse af biltrafikken. En forøgelse af P-afgifterne er omvendt den mindst upopulære foranstaltning, men besvarelsene på adfærdsspørgsmålet viser at det samtidig er den mindst effektive metode til at reducere bilkørslen, idet omtrent 3/4 af bilisterne ikke vil ændre adfærd som følge heraf. Nogenlunde det samme kan siges om en afskaffelse af befodringsfradraget. Godt 1/4 af alle bilister er tilhængere af denne foranstaltning, men alligevel vil omkring 60% af denne 1/4 ikke ændre adfærd selvom det blev afskaffet.

En forklaring på disse modsætninger mellem holdninger og forventet adfærd hos de der er mest positivt stemt overfor foranstaltninger til begrænsning af bilismen, kan være at der på den ene side er tale om en generel holdning til begrænsninger i bilismen, og på den anden side om holdninger til en konkret begrænsning af ens egne muligheder for at bruge bilen - også selvom der kun er tale om en tænkt situation. Selv at skulle give afkald på noget er en anden sag end at have en holdning til en sag i almindelighed.

6.4 Frivillighed eller lovgivning

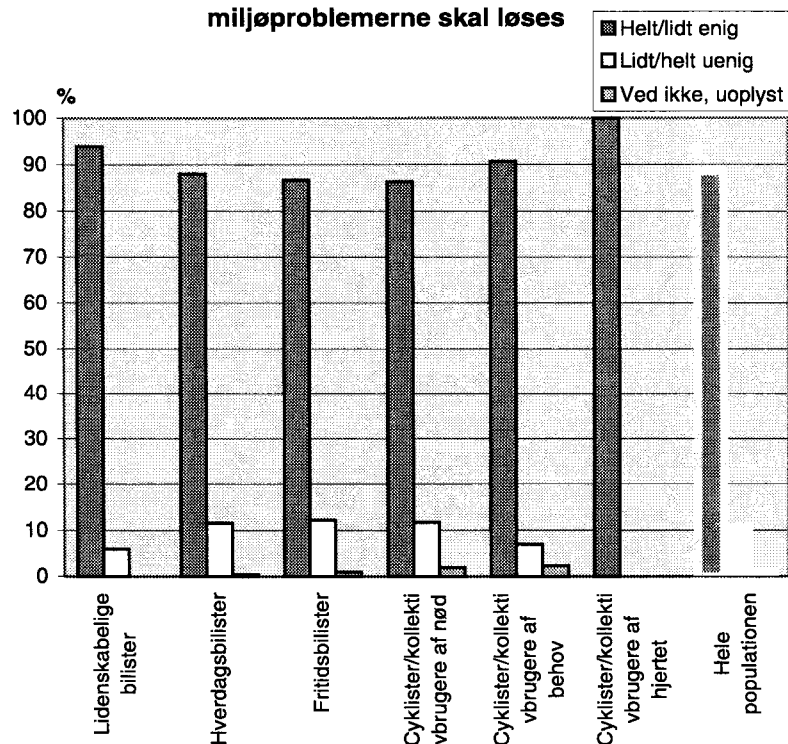
En løsning på transportens miljøproblemer er, som det er fremgået af de foregående afsnit, ikke let at pege på. I dette afsnit gennemgås nogle principielle forslag som alle har stor tilslutning fra de interviewede. Om de er tilstrækkelige til at løse problemerne er en anden sag.



Figur 6.12: Frivillig adfærdsændring kan løse trafikens miljøproblemer. Besvarelsene er opgjort i procent af alle trafikanttyper sammenlignet med hele populationen (spm. 48-a).

Troen på at problemerne kan løses ad frivillighedens vej er ganske udbredt. Godt 75% af samtlige mener at det kan lade sig gøre. Der er dog en betydelig forskel på i hvor høj grad denne tro deles af cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet, hvor 'kun' omkring 55% af de adspurgte er enige i spørgsmålet, i forhold til de øvrige trafikanttyper hvor enigheden svinger mellem godt 70 og godt 80%.

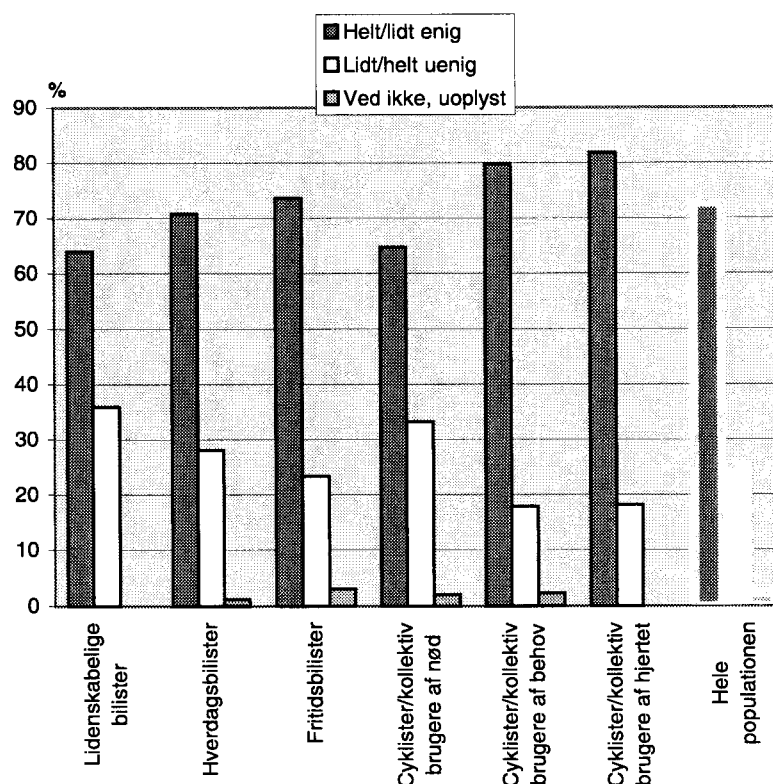
Det har betydning hvad den enkelte foretager sig hvis miljøproblemerne skal løses



Figur 6.13: Det har betydning hvad den enkelte foretager sig for at løse miljøproblemerne, f.eks. ved at man kører mindre i bil. Opgjort i procent af alle trafikanttyper sammenlignet med hele populationen (spm. 48-b).

Endnu flere mener at det har betydning hvad den enkelte foretager sig for at løse problemerne. Her er op mod 90% af samtlige enige, og udsvingene mellem trafikanttyperne indbyrdes er ikke store. Den store tilslutning til dette spørgsmål er interessant fordi det kan antyde at en meget stor del af de interviewede vedkender sig sin egen del af ansvaret for en løsning på problemerne.

Lovgivning til fordel for miljøet er i orden



Figur 6.14: Interviewpersonernes holdning til at lovgive til fordel for miljøet, også selvom det går ud over den enkelte bilist. Opgjort i procent af alle trafikanttyper sammenlignet med hele populationen (spm. 48-c).

Af de 3 spørgsmål i dette afsnit er der mindst enighed i spørgsmålet om hvorvidt det er i orden at lovgive til fordel for miljøet, også selvom det går ud over den enkelte bilist. Alligevel er over 70% af samtlige enige, og cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet ligger igen højest med over 80%'s enighed, med de lidenskabelige bilister i den anden ende med knap 65% som går ind for en sådan lovgivning.

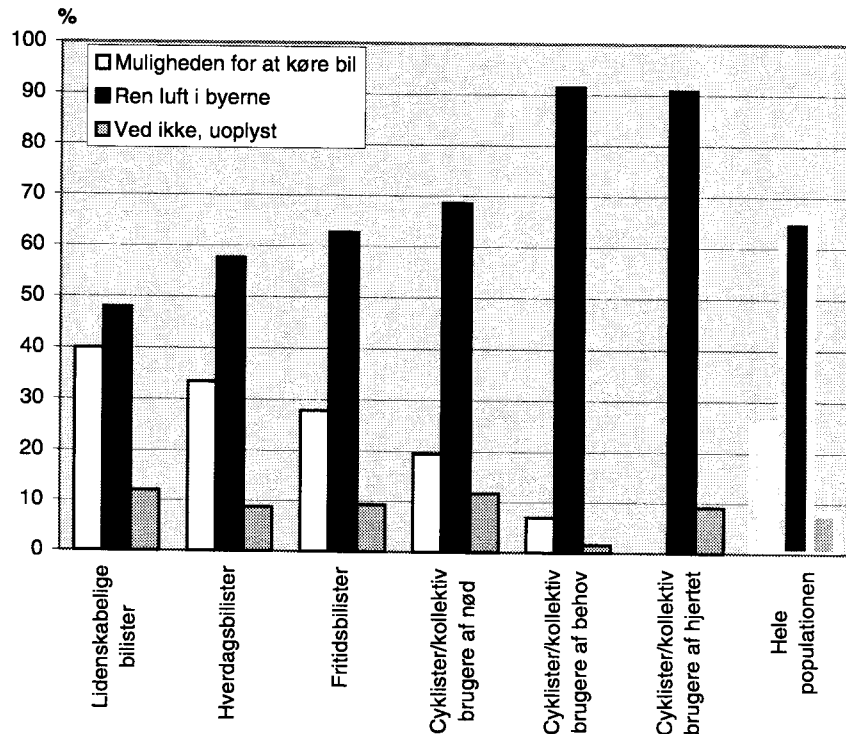
Især de sidste svar vedr. lovgivning til fordel for miljøet, også selv om det går ud over den enkelte bilist, er bemærkelsesværdige. Særligt hvis man sammenholder dem med svarene på stigningen i benzinprisen m.v., som typisk er spørgsmål man kan lovgive om.

Forklaringen på disse divergenser, som man kunne fristes til at kalde modsigelser, skal sandsynligvis findes i det tidligere omtalte problem omkring en generel holdning til og bekymring for miljøproblemerne på den ene side, og de konkrete problemer mange står i når de skal have en fortravlet hverdag til at hænge sammen, på den anden side. Så måske kan man alligevel ikke kalde det 'modsigelser' - men måske snarere se det som en afspejling af en modsigelsesfyldt tilværelse som mange oplever den i det moderne samfund.

6.5 Prioritering mellem bilisme og miljø

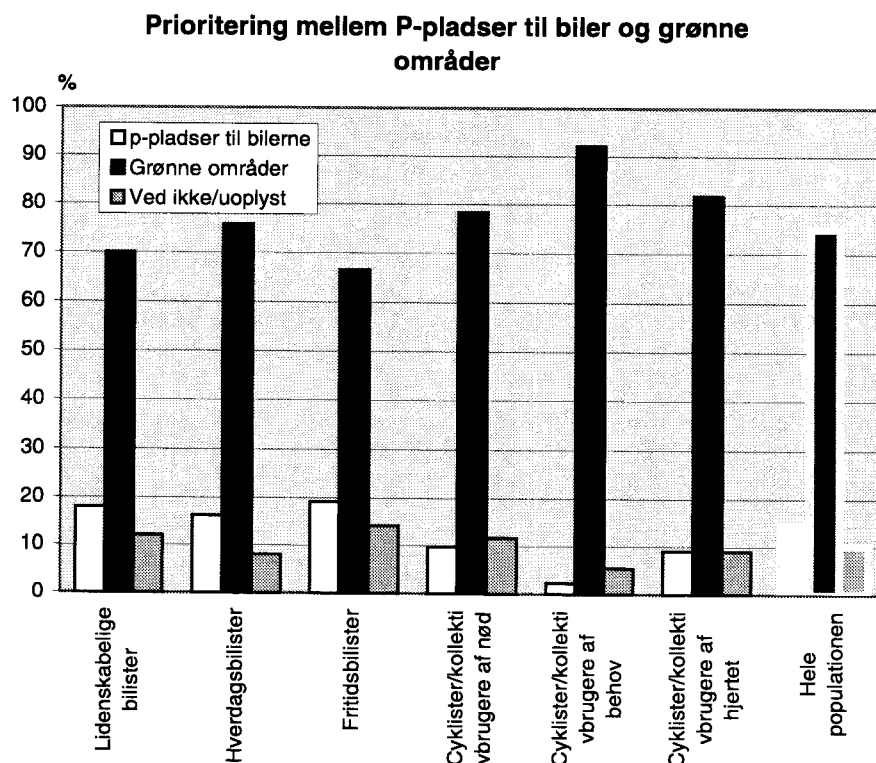
En anden måde at belyse hvad interviewpersonerne foretrækker når de skal vælge mellem bilisme og miljø, har i undersøgelsen været at stille dem nedenstående 2 spørgsmål om deres prioriteringer når det gælder konkrete problemer.

Prioritering mellem bilkørsel og ren luft i byerne



Figur 6.15: Interviewpersonernes prioritering mellem mulighederne for at køre bil og ren luft i byerne. Opgjort i procent af alle trafikanttyper sammenlignet med hele populationen (spm. 49).

Fordelt på trafikanttyper viser figuren at mellem 25 og 30% af samtlige adspurgte angiver at de foretrækker at køre bil frem for frisk luft i byerne. Tallet dækker over store forskelle typerne imellem, idet 40% af de lidenskabelige bilister, jævnt faldende til at ingen af cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet foretrækker bilkørsel frem for den friske luft. Selvom der således er mange tilhængere af bilkørsel er der dog blandt alle trafikanttyperne et pænt flertal der angiveligt foretrækker frisk luft frem for bilkørsel. Hvorvidt tallene ville holde hvis det kom til en reel prioritering, er en anden sag som det er vanskeligt at sige noget sikkert om på baggrund af denne undersøgelse.



Figur 6.16: Interviewpersonernes prioritering mellem enten P-pladser til biler eller grønne områder. Opgjort i procent af alle trafikanttyper sammenlignet med hele populationen (spm. 50).

Figur 6.16 viser at der tilsyneladende er en overvældende majoritet blandt de adspurgte der foretrækker grønne områder frem for P-pladser til bilerne, selvom der også hvad dette angår, er ikke uvæsentlige forskelle typerne imellem. Hvis man tager hovedtyperne hver for sig er tendensen tydelig, idet ca. dobbelt så mange bilister som cyklister/kollektivbrugere prioriterer P-pladser frem for grønne områder. Det er vel naturligt når det nu er dem der har bilerne. Men hvis man ser væk fra disse forskelle kan man konstatere at et overvældende flertal i samtlige trafikanttyper foretrækker grønne områder frem for P-pladser. Men ligesom ved spørgsmålet om bilkørsel og ren luft, må man nok tage svarene med et gran salt. Hvis det kom til stykket, og det drejede sig om ens eget konkrete boligområde, er det ikke sikkert spørgsmålet blev vurderet på samme måde som i denne - for de adspurgte - uforpligtende undersøgelse.

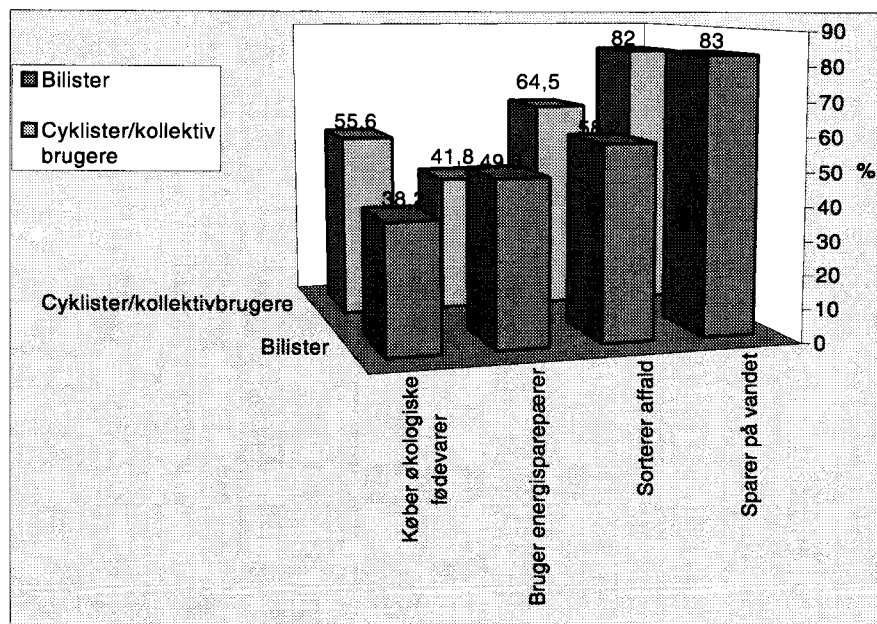
Måske kan man ud fra ovenstående konkludere at tendensen til at ville det 'miljørigtige', når man bliver stillet et noget firkantet spørgsmål om ren luft eller grønne områder, skinner igennem når man besvarer spørgsmålene som det er tilfældet her. Det er nok også det man egentlig ønsker sig på et overordnet niveau, men det er måske ikke nødvendigvis det man prøver at gennemføre i praksis når hverdagen banker på. Modsætningerne mellem holdninger og adfærd vil sandsynligvis også være tydelige i disse spørgsmål - i hvert fald når det kommer til realiteterne.

6.6 Grønne vaner

At miljøbevidstheden og kendskabet til miljøproblemerne generelt er meget udbredt blandt interviewpersonerne blev vist i afsnit 6.1. Modsætninger mellem bilisme og miljø. I spørgeskemaet indgik en række spørgsmål om folks 'grønne' vaner. En opgørelse af besvarelsenerne kan give et fingerpeg i retning af hvor 'grønne' de interviewede trafikanttyper er.

Udgangspunktet er at jo flere grønne vaner en person har, desto mere 'miljørigtig' adfærd. De interviewede svarer på om der købes økologiske fødevarer, om der bruges energisparepærer, om affaldet bliver sorteret samt om der spares på vandet. En analyse af de 'grønne' vaner viser at kun 6 % af hele populationen svarer 'sjældent' eller 'næsten aldrig' til spørgsmålene om 'grønne' vaner. Ud fra nedenstående opgørelse kan det konkluderes at hovedparten af de interviewede har en eller flere 'grønne' vaner.

Bilister og cyklister/kollektivbrugeres 'grønne' vaner

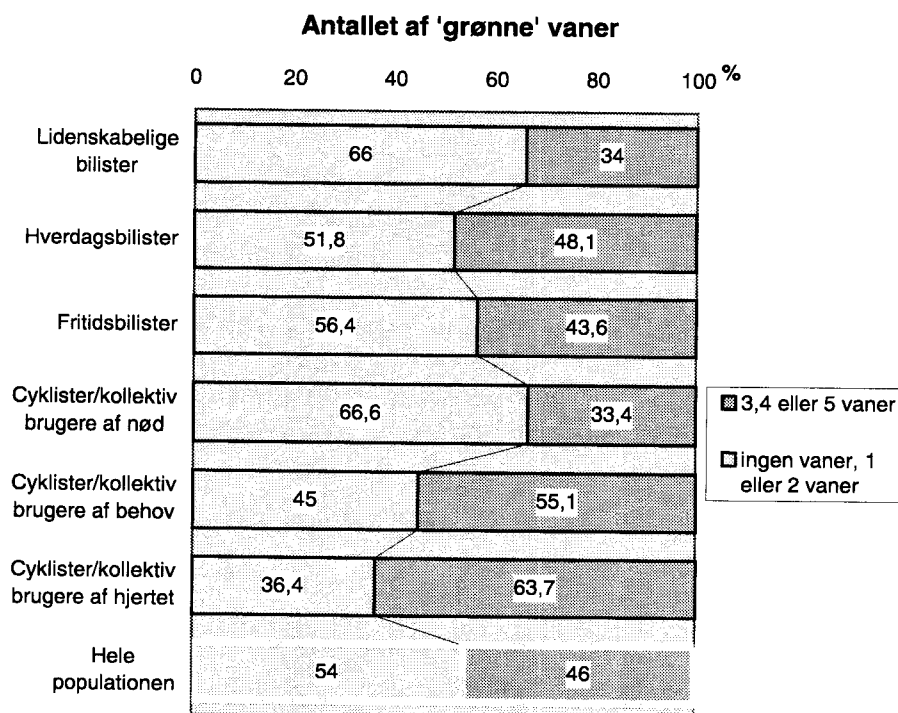


Figur 6.17: Figuren viser udbredelsen af 'grønne' vaner blandt trafikanter samlet i hovedtyperne cyklister/kollektivbrugere og bilister. Der er tale om 4 udvalgte vaner (spm. 56-a,c,d,e).

Figur 6.17 viser hvor hyppigt de 4 'grønne' vaner optræder blandt hhv. bilister og cyklister/kollektivbrugere. Naturligvis er der tale om de interviewedes egne angivelser af hvor 'grønne' de er, men da spørgsmålene drejer sig om en konkret adfærd og ikke en hypotetisk situation, som i nogle af de tidligere spørgsmål, må man kunne gå ud fra at der er en god del realiteter bag de afgivne svar.

I relation til problemstillingen transport og miljø er det interessant at bemærke at 'grønne' vaner findes hos såvel bilister som cyklister/kollektivbrugere, og dermed tilsyneladende er uafhængig af om de adspurgte har bil. Spørgsmålet om hvorvidt 'grøn' adfærd allige-

vel på en eller anden måde hænger sammen med valg af transportmiddel belyses i fig. 6.18.



Figur 6.18: Fordelt på alle trafikanttyper og hele populationen angiver søjlerne den procentvise fordeling mellem hhv. ingen, 1 eller 2 og 3,4 eller 5 'grønne' vaner (spm. 56-a,b,c,d,e).

Fordelingen af antal 'grønne' vaner i de seks trafikantgrupper illustreres i figur 6.18. Der er foretaget en opdeling i to kategorier, hvor den venstre side omfatter ingen, 1 eller 2 grønne vaner; den højre side 3, 4 eller 5 vaner. Det fremgår af figuren at bilisterne oftere har 2 eller færre 'grønne' vaner end gennemsnittet. Det omvendte (3,4 eller 5 vaner) gælder for cyklisterne/kollektivbrugerne, dog med cyklister/kollektivbrugere af nød som en markant undtagelse.

Færrest 'grønne' interviewpersoner findes blandt trafikanttyperne lidenskabelige bilister og cyklister/kollektivbrugere af nød som begge skiller sig kraftigt ud fra de øvrige trafikanttyper. Omvendt findes der blandt cyklister/kollektivbrugere af behov og cyklister/kollektivbrugere af hjertet relativt flere personer med 3-5 'grønne' vaner (hhv. 9 og 18%-point i forhold til gennemsnittet), noget der tyder på en mere miljøorienteret adfærd blandt disse typer. De to bilisttyper hverdagsbilister og fritidsbilister har 'grønne' vaner omtrent som gennemsnittet. Det er blandt cyklister/kollektivbrugere af behov og hjerte at man finder flest interviewpersoner med 3, 4 eller 5 'grønne' vaner.

Svaret på spørgsmålet om man er mere eller mindre 'grøn' afhængig af transportmiddelvalg, må blive at der er forskelle målt på antallet af 'grønne' vaner, men at der ikke er tale om en entydig sammenhæng mellem på den ene side bilister med få 'grønne' vaner, og på den anden side cyklister/kollektivbrugere med mange 'grønne' vaner.

Billedet er mere nuanceret end som så, med bl.a. cyklisterne/kollektivbrugerne af nød som den trafikanttype med færrest 'grønne' vaner.

Der er således ud fra ovenstående gennemgang af trafikanttypernes 'grønne' vaner ikke noget der tyder på at bilisterne er væsentlig mindre 'grønne' end cyklisterne/kollektivbrugerne. Man kan derfor ikke tale om at alle bilister på alle områder har en særligt miljøbelastende adfærd, men man kan sige noget om at *nogle* bilister og *nogle* kollektivbrugere har en 'grønnere' adfærd end andre. Så selvom bilisternes transportvaner ikke er særlig miljøvenlige - særligt ikke hvis de kører ofte og/eller langt - behøver det ikke være et udtryk for at de ikke bekymrer sig for miljøet generelt. Noget kapitlet her har peget på som noget centralt.

7 Afslutning

Den kvantitative opgørelse af de 6 trafikanttyper som blev dannet ud fra de kvalitative interview forud for denne undersøgelse, blev lagt frem i kapitel 3. Tallene bekræfter formodningerne i den kvalitative del om *størrelsen på de forskellige trafikanttyper*, og et af de væsentlige formål med den kvantitative undersøgelse var hermed opfyldt.

Det var desuden hensigten med undersøgelsen at belyse *hvor mange* der havde bestemte opfattelser af, holdninger til og forestillinger om transport, samt *hvor mange* der havde hvilke former for transportadfærd. Også på dette punkt har undersøgelsen opfyldt kravene.

Et af de vigtige spørgsmål i den kvalitative undersøgelse var spørgsmålene om frihed og uafhængig som argumenter for at vælge bil som transportmiddel. Næsten samtlige interviewede bilister i den kvalitative del angav frihed og uafhængighed som værende vigtige for deres bilbrug. Tallene i kapitel 5 Bilen som kulturfænomen, bekræfter at de 2 begreber i forbindelse med bilkørsel er de der vinder størst tilslutning blandt samtlige adspurgte, og særlig stor tilslutning blandt bilisterne.

Den kvalitative analyse viste desuden at modsætningerne mellem folks bilkørsel og deres holdninger til transportens miljøproblemer, var store. Hvis man dykker ned i tallene i denne undersøgelse viser en lignende tendens sig. På spørgsmålet om hvorvidt 'det er en god ide at fordoble benzinprisen til 12 kr. pr. liter for at begrænse bilismen' svarede 86% af alle de adspurgte at det synes de ikke det var. Det store flertal af disse var bilister. Hvis man sætter disse bilister til 100% og ser hvor mange af dem der går ind for 'at lovgive til fordel for miljøet, også selv om det går ud over den enkelte bilist' så viser det sig at hele 70% stiller sig positivt overfor spørgsmålet - og der er her ikke den store forskel på om de er lidenskabelige bilister, hverdagsbilister eller fritidsbilister. Og da en lovgivning til fordel for miljøet på dette område sagtens kunne tænkes at være en fordobling af benzinprisen, kan man konstatere at virkelig mange af de adspurgte er modsætningsfyldte i dette spørgsmål. Det kunne måske forklares med at de på den ene side i almindelighed går ind for en begrænsning af bilismen af miljøhensyn, og på den anden side nødig vil have det går ud over dem selv. Men det er stadigvæk en modsætning.

Disse modsætninger er en del af vilkårene i forbindelse med transport i det moderne samfund. Indtil videre har de ikke resulteret i en ændring af den udvikling der går i retning af stadigt flere biler der kører stadigt længere. Men netop modsætningerne som kan give anledning til at man må forklare og forsvare sin bilkørsel når emnet dukker op, kunne sætte gang i en ændring af udviklingen. Der ligger nogle potentialer i disse modsætninger som under andre omstændigheder kunne resultere i nogle holdningsændringer overfor bilkørsel som gjorde at det blev mindre 'legitimt' at køre bil.

Ud fra undersøgelsen tegner der sig et billede af hvordan transporten foregår i hverdagen, og hvilke tanker og følelser folk har omkring

bilismen. Som en konsekvens af dette billede, og altså ikke som en konklusion på hvad folk måtte mene eller ønske, skal diskussionen nedenfor betragtes.

En påpegning af den enkelte trafikants bidrag til miljøproblemerne ved f.eks. at miljømærke biler - eks.: Denne bil påvirker miljøet ved at udsende så og så meget CO, CO₂, så og så mange NO_xer, etc., som har de og de virkninger på miljøet - ville måske kunne rode op i modsætningerne hos køberne af nye og brugte biler, og måske også få dem til at overveje selve brugen af biler. Der er naturligvis også mange andre muligheder for at påvirke og ændre udviklingen, bl.a. kunne man forsøge at inddrage befolkningen i planlægningen af kollektiv trafik og cykelstier - noget der ikke har været behandlet i undersøgelsen, men som kunne tænkes at have nogle potentialer.

Også vilkårene omkring transporten som den foregår i en fortravlet hverdag, må forandres, hvis man skal gøre sig håb om nedsat bilkørsel i almindelighed. Og det vil sige at mulighederne for cyklister og de kollektive transportmidler skal forbedres, det skal gøres (markant) dyrere at køre bil, og samtidig skal taksterne i tog og busser sættes (markant) ned. Samtidigheden i tiltagene er vigtig fordi man derved kan se en personlig fordel i at ændre adfærd, hvilket er væsentligt for de fleste mennesker.

Alle disse tiltag ville fordrer at den politiske vilje til ændringer på transportområdet, særligt bilismen, var til stede, og at der var nogle politikere der ville kæmpe for ændringerne og sikre deres gennemførelse. Undersøgelsen viser at det overordnede mål - at løse transportens miljøproblemer - vil have tilslutning i meget store dele af befolkningen.

Men bilismens dybe integration i det sociale og kulturelle liv ændres ikke fundamentalt ved at man forbedrer det kollektive transportsystem eller sætter benzinafgifterne i vejret. Der skal andre virkemidler til. Bilismen hænger så tæt sammen med den måde hverdagslivet i dag fungerer på, at det måske grundlæggende vil sætte spørgsmålstegn ved indretningen af arbejds- og fritidslivet i det moderne samfund. Og dette (meget store) spørgsmål ligger ud over rammerne for nærværende undersøgelse, således at disse 'andre virkemidler' må ligge i nogle fremtidige diskussioner af hvordan problemerne i forbindelse med transport og miljø, for alvor skal løses.

Litteraturliste

- titlerne på nedenstående liste er, bortset fra enkelte tilføjelser, identisk med litteraturlisten i den kvalitative del af 'Benzin i blodet'.

Alvesson, Mats og Sköldberg, Kaj (1994): *Vetenskapsfilosofi och kvalitativ metod*, Studentlitteratur, Lund.

Andersen, Heine (red.) (1992): *Sociologi - en grundbog til et fag*, Hans Reitzel, København.

Asplund, Johan (1983): *Tid, rum, individ och kollektiv*, Liber, Stockholm.

Bayley, Stephen (1951): *Sex, Drink, and Fast Cars - The Creation and Consumption of Images*, Faber, London.

Beck, Ulrich (1992): *Risk Society - Towards a New Modernity*, Sage, London.

Berge, Guro, og Nondal, Turid (1994): *Livsstil som barriere - Holdninger til bil og kollektivtransport blant bilbrukere i Oslo og Akershus*, Transportøkonomisk institutt, rapport nr. 267, Oslo.

Blangstrup, Chr. (red.) (1897): *Salmonsens Konversationsleksikon - En nordisk Encyklopædi*, VII. bind, Brdr. Salmonsens, København.

Boer, de Enne (red.) (1986): *Transport Sociology - Social Aspects of Transport Planning*, Pergamon Press, UK.

Bowers, Chris (1994): *Vejlobbyens nye Europa*, Global Økologi 1/1.

Brown, Lester (1994): *Verdens Tilstand*, Mellempfolkeligt Samvirke, København.

Brög, W. (1993): *Behaviour begins in the mind*, Round Table, Marketing and Service Quality in Public Transport, European Conference of Ministers of Transport, Paris.

Christensen, Linda og Jensen, Søren (1994): *PETRA, Preliminary Analysis of Transportation Surveys*, National Environmental Research Institute, Department of Policy Analysis, Roskilde.

Christensen, Linda, Jensen, Mette, Jensen, Søren og Winther, Morten (1995): *Projektbeskrivelse for ALTRANS - Mobilitets- og miljøkrav til ALternative TRANSPORTsystemer*, Danmarks Miljøundersøgelser, Afdeling for Systemanalyse, Roskilde, upubliceret.

Collin, Finn (1996): *Værdi og Idealtype hos Max Weber*, Dansk Sociologi 4/7.

- Danmarks Nationalleksikon (1995): *Den store Danske Encyklopædi*, Bind 2, Gyldendal, København.
- Eder, Klaus (1996): *The Social Construction of Nature - A Sociology of Ecological Enlightenment*, Sage, London.
- Eikard, Ulla et al. (1994): *Trafik 2005 - Den grønne korrektur*, Danmarks Naturfredningsforening, København.
- Elbek, Bent (1995): *Transportmidlernes belastning af samfundet... og afgiftspolitikken*, Niels Bohr Institutet, Københavns Universitet.
- Elstad, Jon Ivar (1992): *Et klassebegrep for 90-årene? - En kritisk oversikt over tre sosiologiske klasseteorier*, Tidsskrift for samfunnsforskning 1/33, Universitetsforlaget, Bergen.
- Espe, Helge (1986): *Å reise som socialt og kulturelt fenomen*, Sosiologisk Årbok, årgang 2, Instituttet for sosiologi, Universitetet i Oslo.
- Finansministeriets budgetredegørelse (1996): *Velfærdssamfundets veje*, København.
- Flyvbjerg, Bent (1991): *Rationalitet og magt*, Bind I og II, Akademisk Forlag, Odense.
- Fog, Jette (1994): *Med samtalen som udgangspunkt - Det kvalitative forskningsinterview*, Akademisk Forlag, København.
- Garvill, Jörgen et al. (1994): *Livsvärden och val av transportmedel*, Transportforskningsenheten, Umeå Universitet.
- Giddens, Anthony (1995): *Sociologi - En kort, men kritisk introduktion*, Hans Reitzel, København.
- Grahn, Wera (1995): *Liv utan bil - en livsstilsstudie av bilfria barnfamiljer*, Bilprojektet, Nordiska Museet, Embla Grafisk Form & Layout, Stockholm
- Gundelach, P., Mortensen, N. og Tonboe, J.C. (red.) (1990): *Sociologi under forandring*, Gyldendal, København.
- Gustavsson, Eva (1993): *Miljö och bilkörning - en enkätstudie*, VTI rapport nr. 385, Linköping.
- Hjorthol, Randi et al. (1990): *Kan vi leve uten bil? - Et spill om byfamiliens hverdagsliv og reiser*, Transportøkonomisk institutt, rapport nr. 0057, Oslo.
- Højrup, Thomas (1989): *Det glemte folk - Livsformer og centraldirigering*, Institut for Europæisk folkelivsforskning, SBI, København.
- Jensen, Mette (1997): *Benzin i blodet - kvalitativ del*, faglig rapport nr. 191, Danmarks Miljøundersøgelser, Roskilde.

- Johansson, Thomas, og Miegel, Fredrik (1992): *Do the Right Thing - Lifestyle and Identity in Contemporary Youth Culture*, Almqvist & Wiksell, Stockholm.
- Kaspersen, Lars Bo (1991): *Anthony Giddens og strukturationsteori-en: En løsning på sociologiens dualisme*, Dansk Sociologi 2/2.
- Keldborg, Jytte W. (1986): *Environment, Conditions of Life and Traf-fic*, Behavioural Research for Transport Policy, VNU Science Press BV, Utrecht, The Netherlands.
- Lidskog, Rolf (1995): *Mellan sociologi och ekologi? Om det sociolo-giska studiet av miljöfrågan*, Sociologisk Forskning nr. 2, Göteborgs universitet, Göteborg.
- Lidskog, Rolf (1996): *In Science We Trust? On the relation Between Scientific Knowledge, Risk Consciousness and Public Trust*, Acta So-ciologica, vol. 39 no. 1, Scandinavian University Press, Oslo.
- Lindgren, Marianne (red.) (1996): *Trafik Årbogen*, Frydenlund, Ran-ders.
- Lowe, Marcia D. (1994): *Nytænkning på Transportområdet, Verdens Tilstand*, kap. 5, Mellemløst Samvirke, København.
- Læssøe, Jeppe (1994): *Den engagerede forsker og videnskabelighe-den*, i "Deltagelse i teknologisk udvikling", Clausen, C., Lorentzen, B., Rasmussen, L.B. (red.), Fremad, København.
- Læssøe, Jeppe (1995): *Folkeoplysning - en vej til miljøansvarlig handlen?*, Arbejdsrapport nr. 2 fra Miljøstyrelsen, Miljø- og Energi-ministeriet, København.
- Mader, Erik og Ravn, Ole (1995): *Da Bilen kom til Danmark*, Nørha-ven A/S, Viborg.
- Magelund, Lykke (1997): *Valg af transportmiddel i storbyen*, Trans-portrådet og HT, København.
- Miegel, Fredrik (1990): *Om värden och livsstilar. En teoretisk, meto-dologisk och empirisk översikt*. Forskningsrapporter i Kommunikati-onssociologi, Rapport nr. 25, Lunds Universitet.
- Mortensen, Nils (1991): *Modsatninger og forsoninger mellem struk-turer og aktører*, Politica - tidsskrift for politisk videnskab, Danmark.
- Otnes, Per (1986): *An iron cage of irrationality*, Sosiologisk Årbok, årgang 2, Instituttet for sosiologi, Universitetet i Oslo.
- Trafikministeriet (1990): *Vor Fælles Fremtid - Regeringens trans-porthandlingsplan for miljø og udvikling*, København.
- Rådet for Trafiksikkerhedsforskning (1993): *Bilisters holdninger til risiko i trafikken - En interviewundersøgelse*, København.

Sachs, Wolfgang (1992): *For Love of the Automobile - Looking back into the History of Our Desires*, University of California Press, California.

Schanz, Hans-Jørgen (1989): *Easy driving*, Kritik, København.

Schutz, Alfred og Luckmann, Thomas (1974): *The Structures of the Life-world*, Heinemann, London.

Stangeby, Ingunn (1994): *Holdninger til bil og kollektivtransport - En intervjuundersøkelse blant befolkningen og politikerne i Oslo*, Transportøkonomisk institutt, rapport nr. 288, Oslo.

Sørensen, Knut H. (1992): *Bilen og det moderne Norge. En sosioteknisk transformasjon*, Tidsskrift for samfunnsforskning, 1/33, Universitetsforlaget, Bergen.

Tengström, Emin (1991): *Bilismen - i kris?*, Raben & Sjögren, Stockholm.

Tengström, Emin (1992): *The Use of the Automobile*, Swedish Transport Research Board, Stockholm.

TeknologiNævnet (1993): *Bilismens fremtid*, TeknologiNævnets rapporter, København.

Trafikministeriet (1993): *Trafik 2005, - Problemstillinger, mål og strategier*, København.

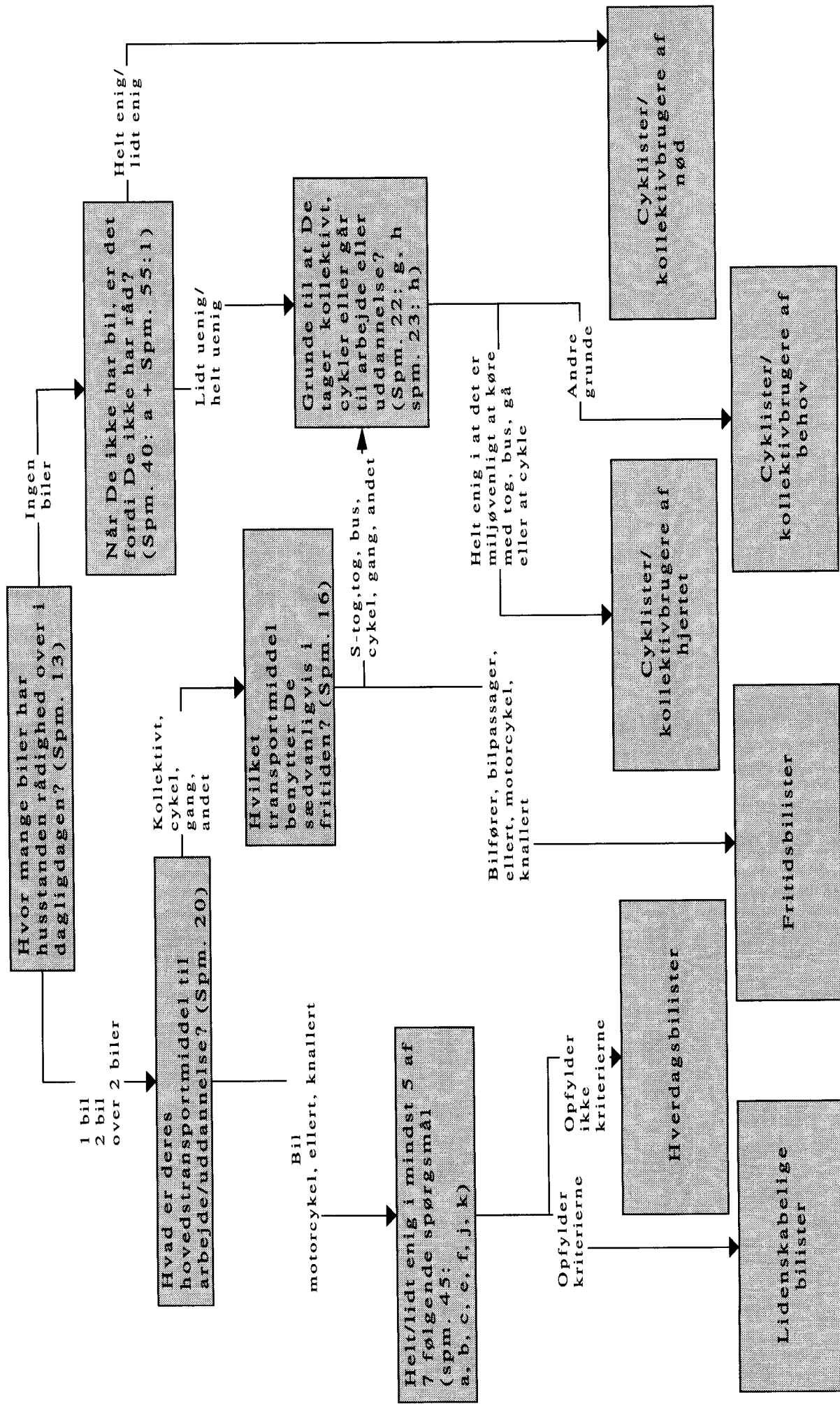
Trafikministeriet (1990): *Regeringens Transporthandlingsplan for miljø og udvikling*, København.

Transportrådet og Trafikforskningsgruppen, Aalborg Universitet (1996): *Trafikdage '96 på Aalborg Universitet*, Suppleringsrapport, Lahrmann, Harry og Hald Pedersen, Leif (red.).

Weber, Max (1968): *An outline of interpretive sociology*, Economy and Society - 2. bd., Roth, Guenther & Wittich, Claus (eds.), Bedminster Press, New York.

Bilag A

Grafisk illustration af hvorledes de seks trafikanttyper er blevet dannet.



Bilag B

Baggrundsbeskrivelse af de 6 trafikanttyper

Beskrivelserne af trafikanttyperne i det følgende er baseret på køn, alder, børn i husstanden, boligtype, uddannelse samt beskæftigelse.

I nogle gennemgående figurer i beskrivelserne optræder forskellige kategorier som omfatter de samme elementer bilaget igennem:

Kategorien 'Enfamiliehus' omfatter parcelhus, rækkehus, kædehus, villa, dobbelthus og fritliggende hus på landet. Boligtypen 'Lejlighed' inkluderer lejlighed i tofamiliehus samt etageejendom, mens 'Andet' indbefatter boligformerne plejehjem, beskyttet bolig, kollegium m.v.

Uddannelseskategorien 'Efg, lærlinge, anden faglig uddannelse' omfatter efg-basisår, fuldført lærlinge- eller efg-uddannelse samt anden faglig uddannelse på 12 mdr. eller mere.

Beskæftigelse refererer til respondentens hovedbeskæftigelse. Beskæftigelseskategorien 'Funktionær offentlig/privat' omfatter også tjenestemænd. I kategorien 'Arbejdsløs o.a.' indgår desuden hjemmegående husmødre/fædre, og 'Andet' dækker også over respondenter som ikke er beskæftiget.

1. Lidenskabelige bilister

Kønsfordeling

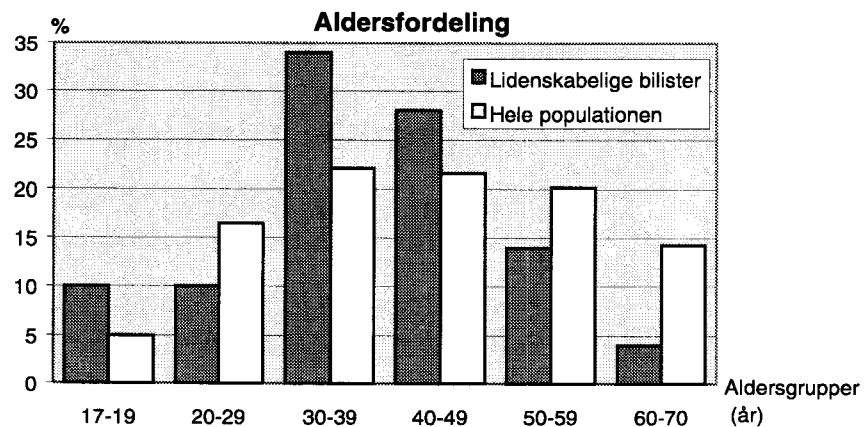
Som det fremgår af nedenstående tabel B.1 adskiller de lidenskabelige bilister sig fra den samlede population ved at andelen af mænd udgør hele 84%; for populationen som helhed udgør de næsten halvdelen. Mændene er således stærkt overrepræsenteret blandt lidenskabelige bilister. 11% af mændene og 2% af kvinderne i hele populationen er lidenskabelige bilister.

	<u>Mænd</u>	<u>Kvinder</u>
<i>Lidenskabelige bilister</i>	84 %	16 %
<i>Hele populationen</i>	49 %	51 %

Tabel B.1: Kønsfordeling blandt lidenskabelige bilister sammenlignet med hele populationen (spm. 1).

Aldersfordeling

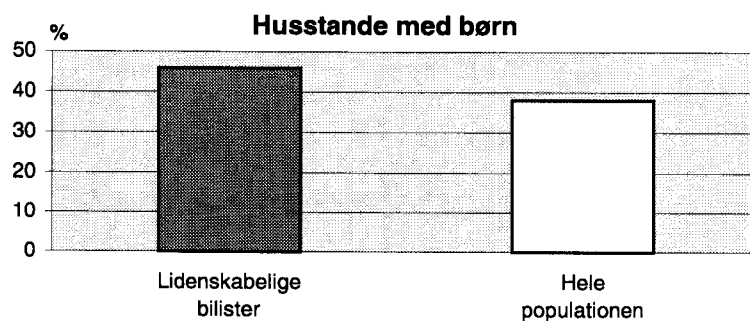
Figur B.1 viser at 76% af de lidenskabelige bilister aldersmæssigt befinder sig mellem 30 og 59 år, mens aldersgruppen 17 - 30 år udgør 20%. I forhold til gennemsnittet for hele populationen er lidenskabelige bilister overrepræsenteret i aldersgrupperne 30 - 49 år, særligt blandt de 30 - 39 årige, mens de er underrepræsenteret blandt de 20 - 29 årige og de 60 - 70 årige.



Figur B.1: Aldersfordeling i procent af lidenskabelige bilister sammenlignet med hele populationen (spm. 2).

Børn

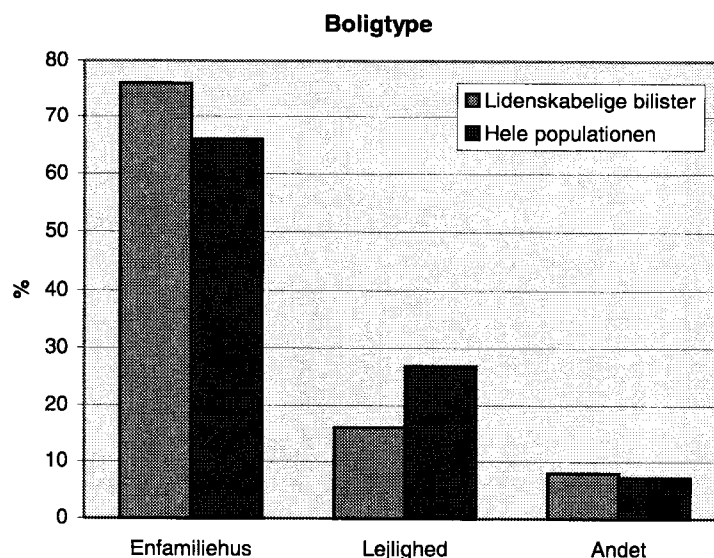
Figur B.2. viser andelen af børnefamilier blandt lidenskabelige bilister sammenholdt med hele populationen. Som det ses er der flere (46% mod 38%) husstande med børn blandt lidenskabelige bilister, end hvad der gælder for populationen som helhed.



Figur B.2: Andel af husstande med hjemmeboende børn i procent af lidenskabelige bilister sammenlignet med hele populationen (spm. 4).

Boligtype

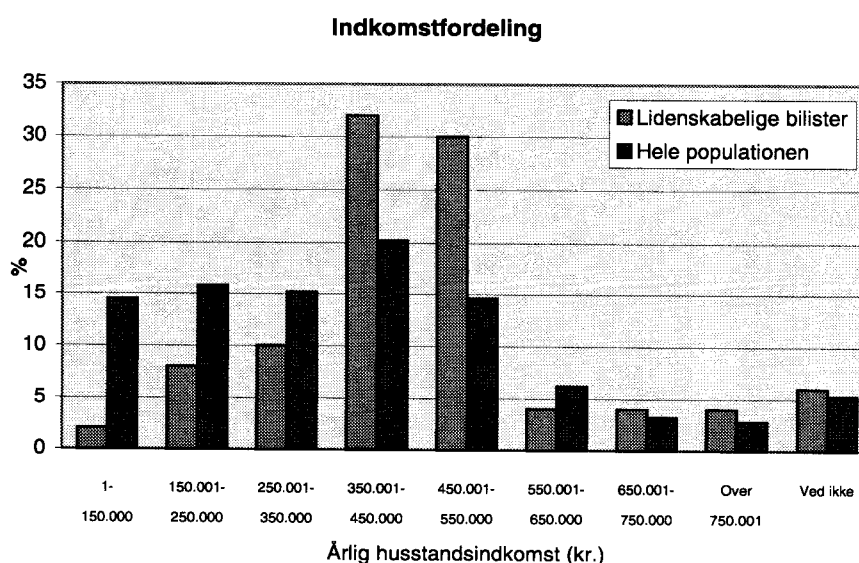
Lidenskabelige bilister bor som oftest i enfamiliehus og kun sjældent i lejlighed. Figur B.3 viser at godt 3/4 af de lidenskabelige bilister bor i enfamiliehus, 10%-point flere end i den samlede population, og tilsvarende færre lidenskabelige bilister bor i lejlighed.



Figur B.3: Fordeling på boligtype i procent af lidenskabelige bilister sammenlignet med hele populationen (spm. 5).

Indkomst

Som det fremgår af figur B.4 findes hovedparten (62% i alt) af de lidenskabelige bilister i mellemindkomstgrupperne, dvs. de har en husstandsindkomst på 350.000-550.000 kr. pr. år. Kun 20% af de lidenskabelige bilister har en husstandsindkomst under 350.000 kr., mens dette gælder for knap 50% af hele populationen. De lidenskabelige bilister har dermed en indkomst der ligger en del over gennemsnittets.

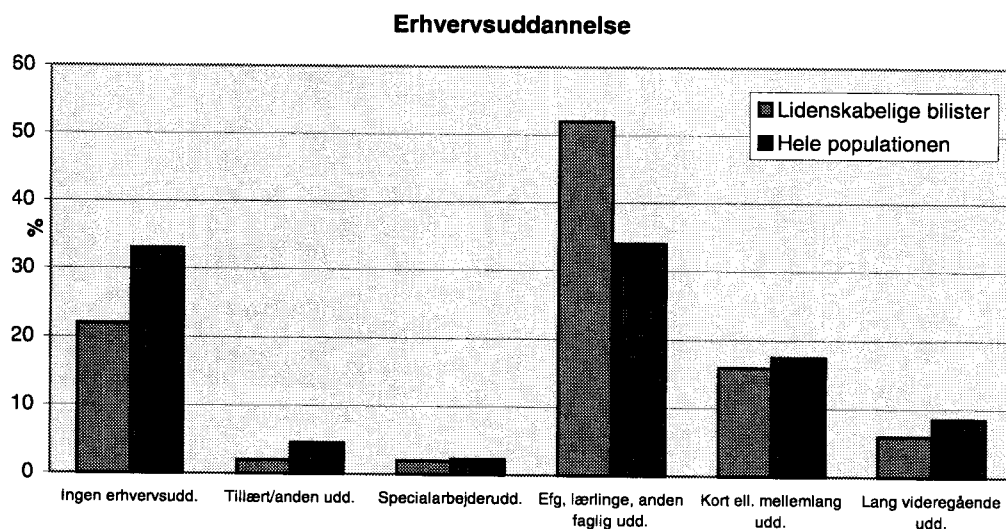


Figur B.4: Fordelingen på husstandsindkomst i procent af lidenskabelige bilister sammenlignet med hele populationen (spm. 57).

Uddannelse

Hvad angår uddannelse har lidenskabelige bilister en overrepræsentation (18 %-point) af personer med en fuldført efg-, lærlinge- eller anden faglig uddannelse. Figur B.5 viser desuden at lidenskabelige bilister optræder mindre hyppigt (knap 10%-point) blandt per-

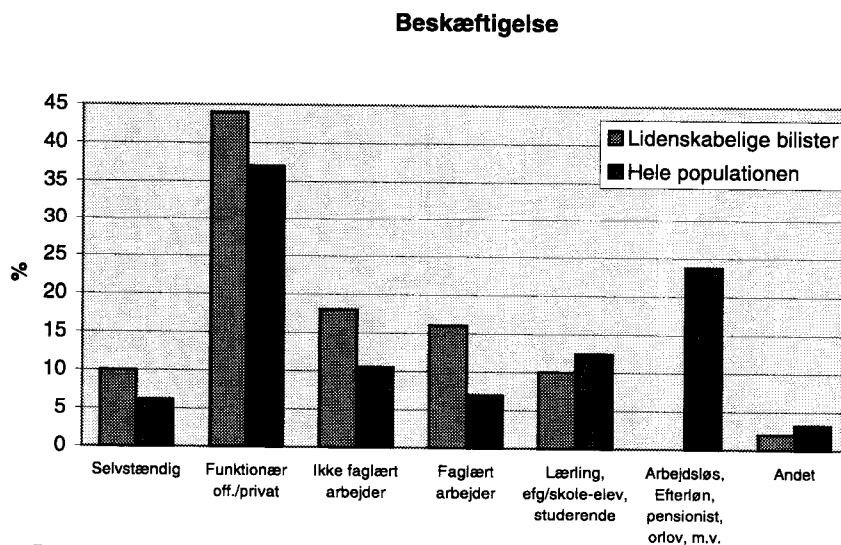
soner uden erhvervsuddannelse og en smule mindre hyppigt blandt de øvrige uddannelsesgrupper set i forhold til den samlede population. Godt halvdelen af samtlige lidenskabelige bilister har således en faglig uddannelse bag sig.



Figur B.5: Fordeling på erhvervsuddannelse i procent af lidenskabelige bilister sammenlignet med hele populationen (spm. 6).

Beskæftigelse

Figur B.6 viser at lidenskabelige bilister er nogenlunde jævnt fordelt på alle beskæftigelses kategorier, med undtagelse af 'Funktionær off./privat', hvor omtrent halvdelen af de lidenskabelige bilister befinder sig. At de ikke findes i kategorien arbejdsløse, efterlønsmodtagere m.v. hænger sammen med den måde hvorpå typerne er blevet dannet. Lidenskabelige bilister og hverdagsbilister er alle personer som har transport til arbejde eller uddannelse, hvilket dermed udelukker arbejdsløse m.v. fra at indgå i disse typer.



Figur B.6: Figuren viser hvorledes lidenskabelige bilister er beskæftiget i forhold den samlede population (spm. 7).

2. Hverdagsbilister

Kønsfordeling

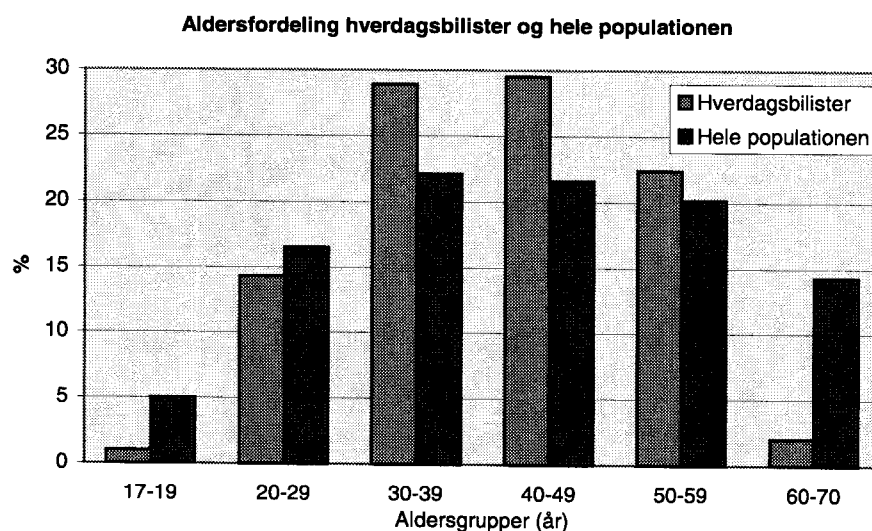
Hverdagsbilister udgør 37% af alle interviewede mænd og 30% af de interviewede kvinder i undersøgelsen. Det fremgår af tabel B.2 at mænd optræder noget hyppigere (6%-point) blandt hverdagsbilister i forhold til den samlede population, og der er således 10% flere mænd end kvinder i denne trafikanttype.

	<i>Mænd</i>	<i>Kvinder</i>
<i>Hverdagsbilister</i>	55 %	45 %
<i>Hele populationen</i>	49 %	51 %

Tabel B.2: Kønsfordeling blandt hverdagsbilister sammenlignet med hele populationen (spm. 1).

Aldersfordeling

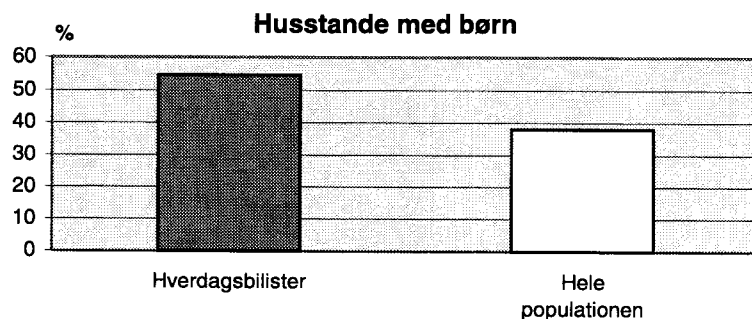
Figur B.7 viser hvordan hverdagsbilisterne er overrepræsenteret i aldersgrupperne 30 - 49 år (med 15%-point) i forhold til populationen som helhed. Omvendt er de noget underrepræsenteret blandt de 17 - 29 årige (7%-point) og optræder væsentligt sjældnere blandt de 60 - 70 årige (12%-point).



Figur B.7: Aldersfordelingen i procent af hverdagsbilister sammenlignet med hele populationen (spm. 2).

Børn

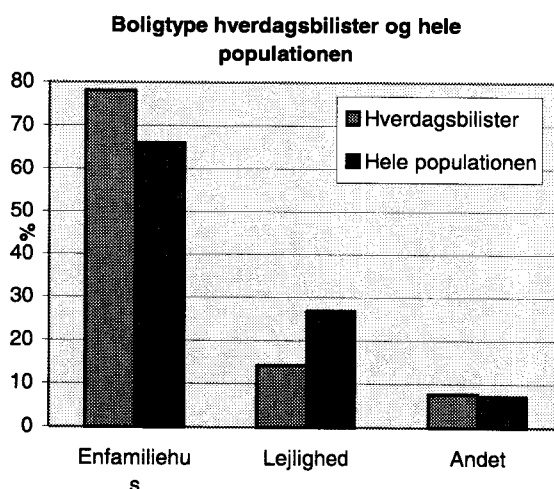
Figur B.8 illustrerer at mere end halvdelen (55%) af hverdagsbilisterne har børn i husstanden, hvilket er næsten 20%-point flere end gennemsnittet for hele populationen (38%).



Figur B.8: Andel af husstande med hjemmeboende børn i procent af hverdagsbilister sammenlignet med hele populationen (spm. 4).

Boligtype

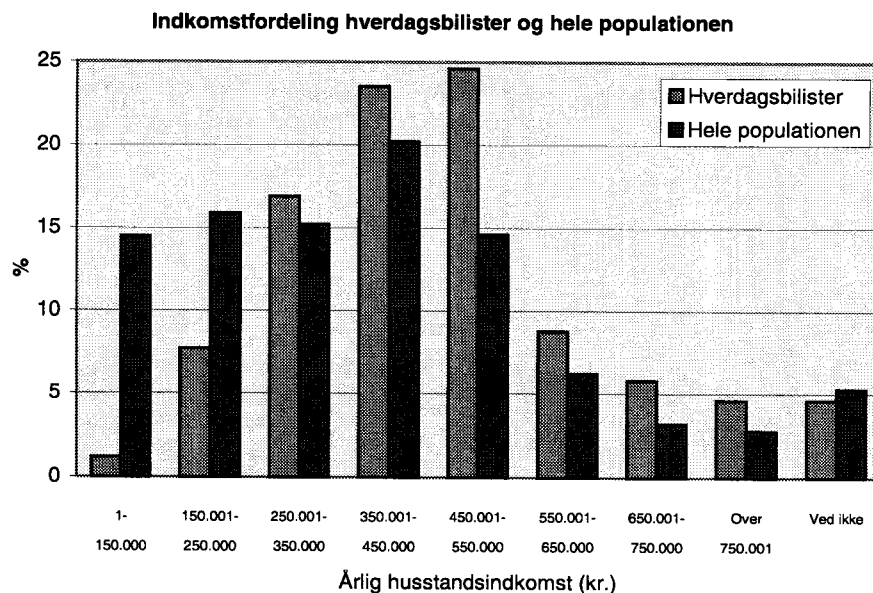
Figur B.9 viser at hverdagsbilisterne oftere bor i enfamiliehus, end tilfældet er for populationen som helhed (forskellen er 12%-point). Hverdagsbilisterne er tilsvarende underrepræsenteret blandt de der bor i lejlighed (13%-point). Eftersom mere end 3/4 bor i enfamiliehus må dette siges at være et gennemgående kendetegn blandt hverdagsbilisterne.



Figur B.9: Fordelingen på boligtype i procent af hverdagsbilister i forhold til hele populationen (spm. 5).

Indkomst

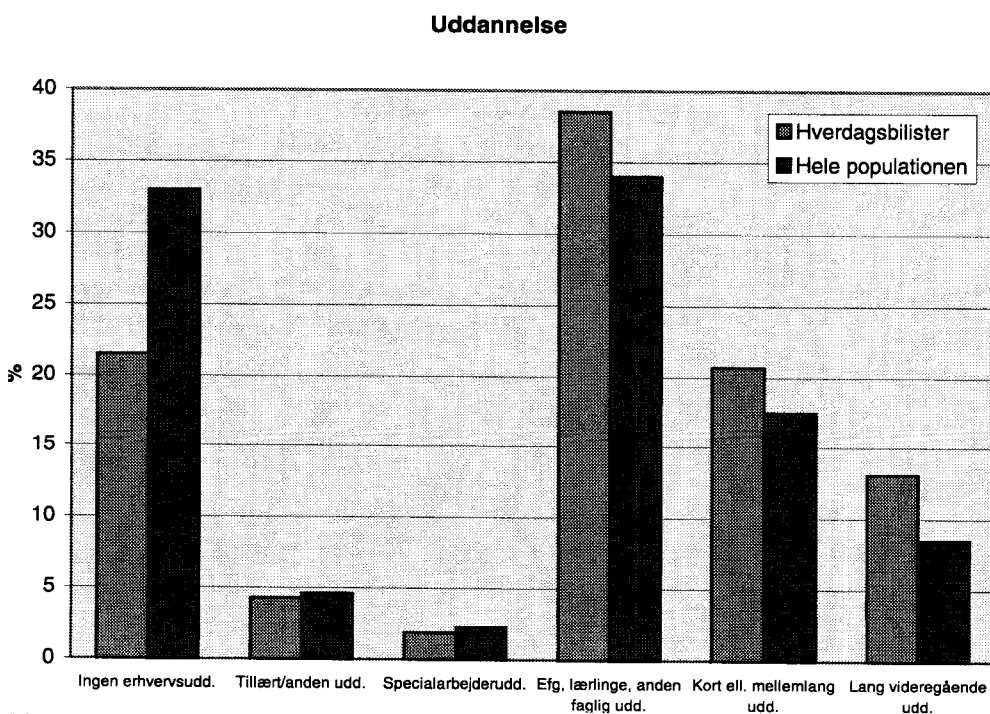
På indkomstsiden adskiller hverdagsbilisterne sig fra de øvrige ved at være hyppigere repræsenteret i den høje ende af indkomstskalaen. Figur B.10 viser at i forhold til gennemsnittet optræder hverdagsbilisterne betydeligt oftere (22%-point) blandt respondenter med husstandsindkomster fra 350.001 - over 750.001 kr om året. Lige godt 70% af hverdagsbilisterne har en årlig husstandsindkomst på over 350.000 kr. Omvendt er hverdagsbilisterne markant underrepræsenteret (22%-point) i indkomstgrupperne fra 1 - 250.000 kr.



Figur B.10: Indkomstfordeling i procent af hverdagsbilister sammenlignet med hele populationen (spm. 57).

Uddannelse

Som det fremgår af figur B.11 adskiller hverdagsbilisterne sig hvad angår uddannelse ikke væsentligt fra populationen som helhed, bortset fra kategorien 'Ingen erhvervsuddannelse', hvor andelen af personer er 15%-point lavere end gennemsnittet.

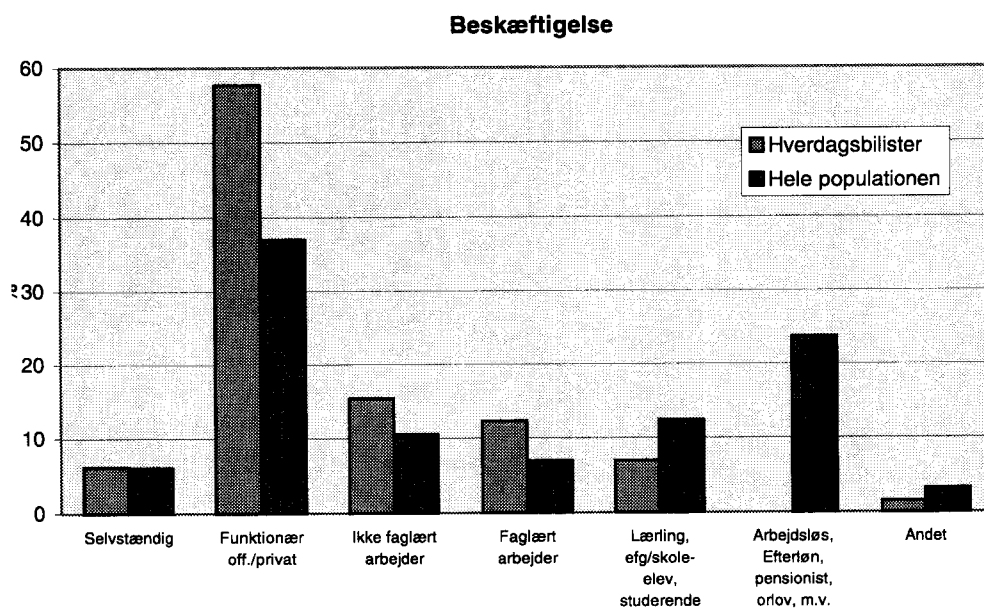


Figur B.11: Fordeling på uddannelse i procent af hverdagsbilister sammenlignet med hele populationen (spm. 6).

Beskæftigelse

Som det fremgår af figur B.12 er fordelingen på beskæftigelse blandt hverdagsbilisterne karakteriseret ved at være koncentreret på kategorierne 'funktionær, tjenestemand offentlig og -privat'. Hverdagsbilisterne er her overrepræsenterede med 21%-point i forhold til den samlede population. Andelen af selvstændige svarer til gennemsnit-

tet hos alle interviewede. I følge 'sagens natur' (se 2.6 Kriterier for inddeling i typerne) er der ikke registreret nogen arbejdsløse, efterlønsmodtagere m.v. blandt hverdagsbilisterne, og kun meget få studerende, skoleelever, lærlinge eller efg-elever.



Figur B.12: Beskæftigelsesfordeling i procent af hverdagsbilister sammenlignet med hele populationen (spm. 7).

3. Fritidsbilister

Kønsfordeling

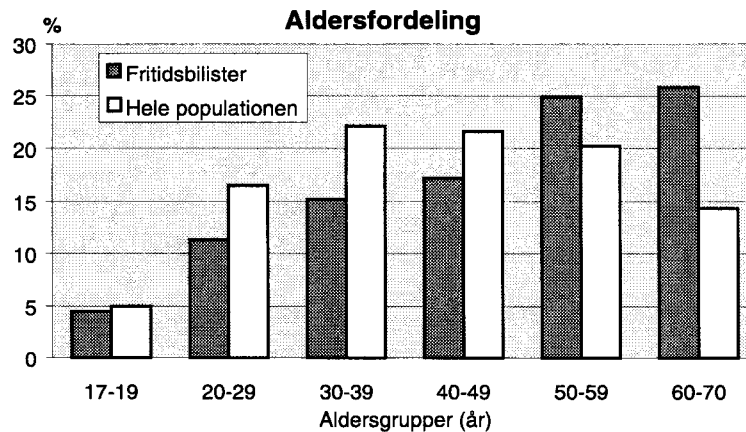
Fordelingen af mænd og kvinder blandt fritidsbilister udgør hhv. 31% og 41% af den samlede population. Som vist i nedenstående tabel B.3 er andelen af kvinder blandt fritidsbilister på 58% og dermed 7%-point flere end hvad der gælder for populationen som helhed. I modsætning til hvad der gælder for de øvrige bilisttyper, er der således blandt fritidsbilisterne en vis overvægt af kvinder.

	Mænd	Kvinder
Fritidsbilister	42%	58%
Hele populationen	49%	51%

Tabel B.3: Fritidsbilisters fordeling på køn i forhold til hele populationen (spm. 1).

Aldersfordeling

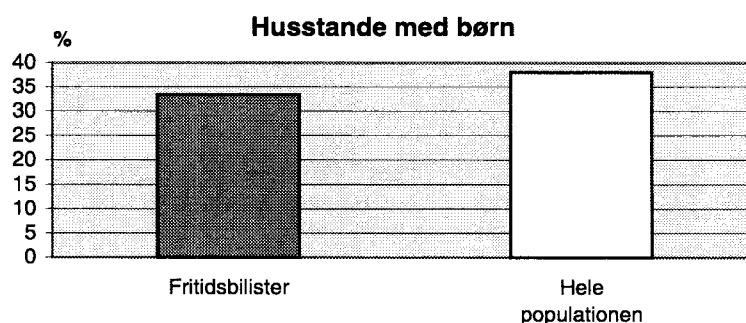
Figur B.13 viser aldersfordelingen for fritidsbilister set i forhold til den samlede population. Fritidsbilisterne adskiller sig fra de øvrige ved at 51% af dem er mellem 50 og 70 år, mens det tilsvarende tal for hele populationen er 34%. Blot 16% af fritidsbilisterne er under 30 år.



Figur B.13: Aldersfordelingen i procent af fritidsbilister sammenlignet med hele populationen (spm. 2).

Børn

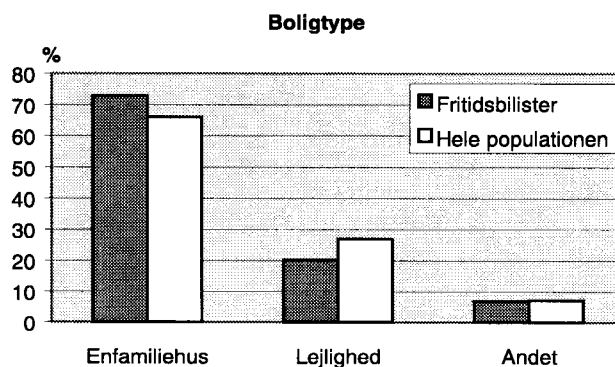
Andelen af husstande med hjemmeboende børn blandt fritidsbilister er lidt under gennemsnittet for hele populationen (33% mod 38%), hvilket fremgår af figur B.14.



Figur B.14: Andel af husstande med hjemmeboende børn i procent af fritidsbilister sammenlignet med hele populationen (spm. 4).

Boligtype

Figur B.15 viser at godt 3/4 af fritidsbilisterne bor i enfamiliehus og 1/5 i lejlighed.

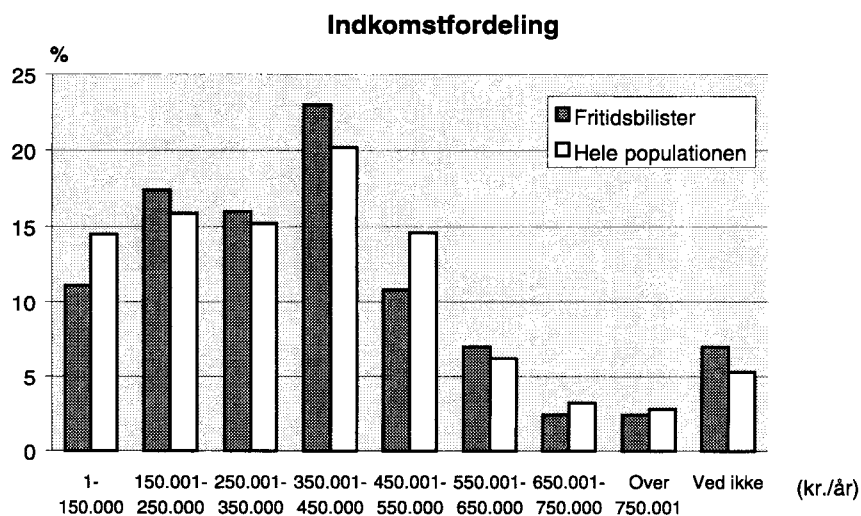


Figur B.15: Fordelingen på boligtype i procent af fritidsbilister sammenlignet med hele populationen (spm. 5).

Indkomst

Som det fremgår af figur B.16 ligger indkomstriveauet for fritidsbilisterne omtrent som gennemsnittet for hele populationen. Dog er der

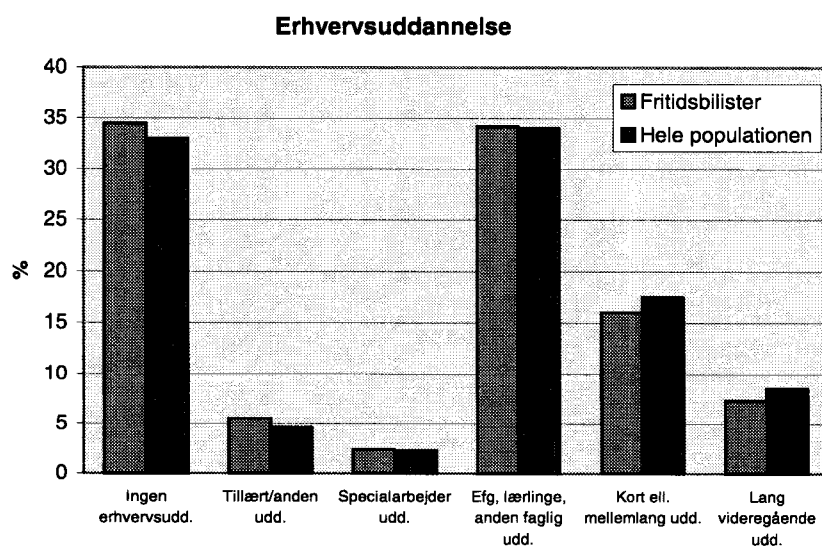
7%-point færre med en husstandsindkomst på over 450.000 kr. om året, og 4%-point færre med indkomster på under 150.000 kr.



Figur B.16: Indkomstfordeling i procent af fritidsbilister sammenlignet med hele populationen (spm. 57).

Uddannelse

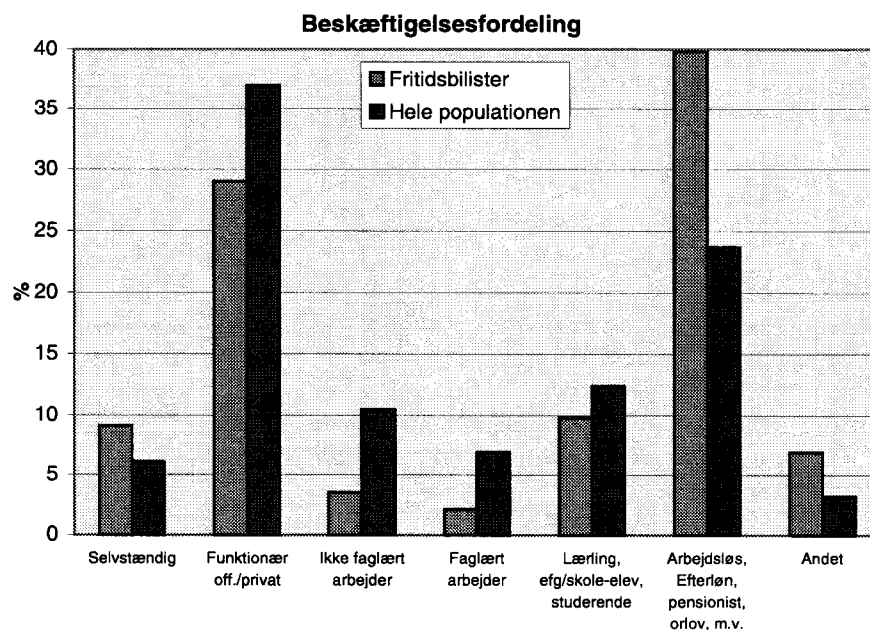
Ligesom på indkomstsiden ligner fritidsbilisternes uddannelsesmønster det gennemsnitlige mønster blandt alle respondenter. Figur B.17 illustrerer at over 1/3 ingen erhvervsuddannelse har, godt 1/3 har en efg-, lærlinge eller anden faglig uddannelse og 1/4 har en kortere eller længerevarende uddannelse.



Figur B.17: Fritidsbilisters erhvervsuddannelse sammenlignet med hele populationens (spm. 6).

Beskæftigelse

Som det fremgår af figur B.18 er det mest iøjnefaldende ved beskæftigelsesfordelingen blandt fritidsbilister at hele 40% ikke er i beskæftigelse. De tilhører kategorien 'Arbejdsløse, efterlønsmodtagere, pensionister, personer på orlov, m.v.', hvilket er 26%-point flere end gennemsnittet. Godt 1/4 er beskæftiget som funktionærer indenfor det offentlige eller private.



Figur B.18: Beskæftigelsesfordeling i procent blandt fritidsbilister sammenlignet med hele populationen (spm. 7).

4. Cyklister/kollektivbrugere af nød

Kønsfordeling

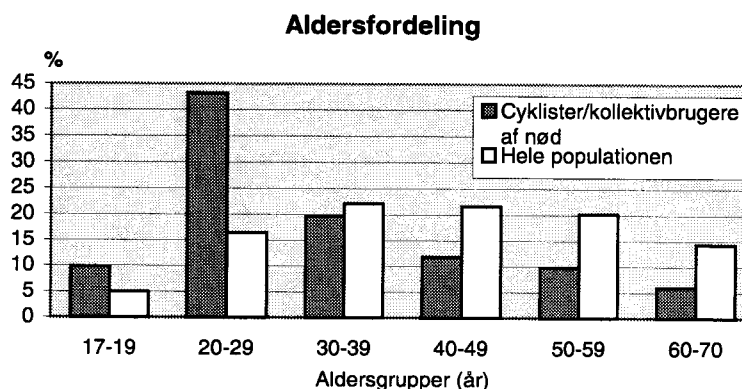
Cyklister/kollektivbrugere af nød udgør 3% af mændene og 4% af kvinderne i hele populationen. Som det fremgår af tabel B.4 er der en vis overvægt af kvinder blandt cyklister/kollektivbrugere af nød, idet der er 10% flere kvinder end mænd indenfor denne trafikant-type.

	<u>Mænd</u>	<u>Kvinder</u>
Cyklister/kollektivbrugere af nød	45%	55%
Hele populationen	49%	51%

Tabel B.4: Kønsfordeling blandt cyklister/kollektivbruger af nød sammenlignet med hele populationen (spm. 1).

Aldersfordeling

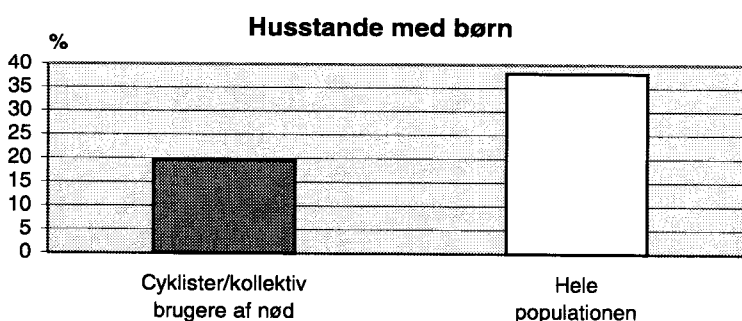
53% af cyklisterne/kollektivbrugerne af nød er mellem 17 og 29 år, og der er kun få ældre blandt denne type trafikanter. Modsvarende er der, i forhold til den samlede population, kun halvt så mange i alderen 40 - 70 år (28% mod 56 %).



Figur B.19: Aldersfordeling i procent af cyklister/kollektivbrugere af nød sammenlignet med hele populationen (spm. 2).

Børn

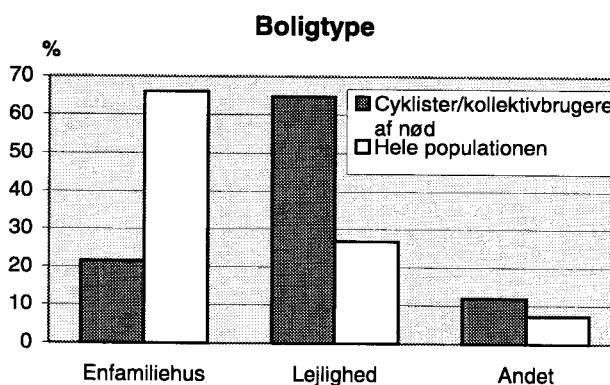
Som det fremgår af figur B.20 er andelen af husstande med børn blandt cyklister/kollektivbrugere af nød kun på ca. halvdelen af det tilsvarende antal blandt alle interviewede.



Figur B.20: Andel af husstande med hjemmeboende børn i procent af cyklister/kollektivbrugere af nød sammenlignet med hele populationen (spm. 4).

Boligtype

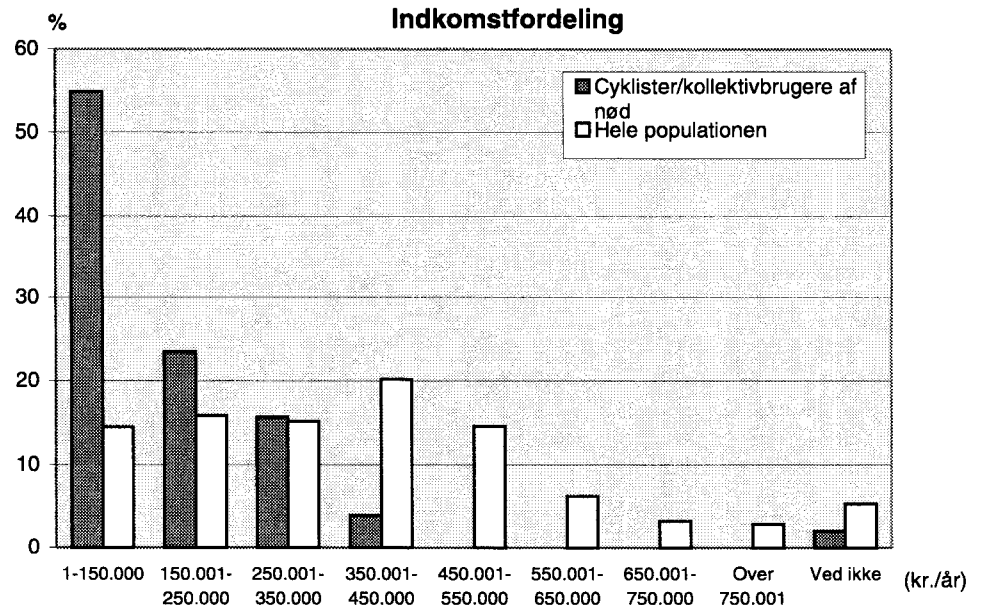
Figur B.21 viser en markant forskel i boligsammensætning blandt cyklister/kollektivbrugere af nød i forhold til fordelingen i den samlede population. I kategorien 'Enfamiliehus' er cyklister/kollektivbrugere af nød underrepræsenteret med hele 44%-point. Til gengæld er der en overrepræsentation i kategorien 'Lejlighed' på 38%-point, sammenlignet med gennemsnittet for hele populationen.



Figur B.21: Fordeling på boligtype i procent af cyklister/kollektivbrugere af nød sammenlignet med hele populationen (spm. 5).

Indkomstfordeling

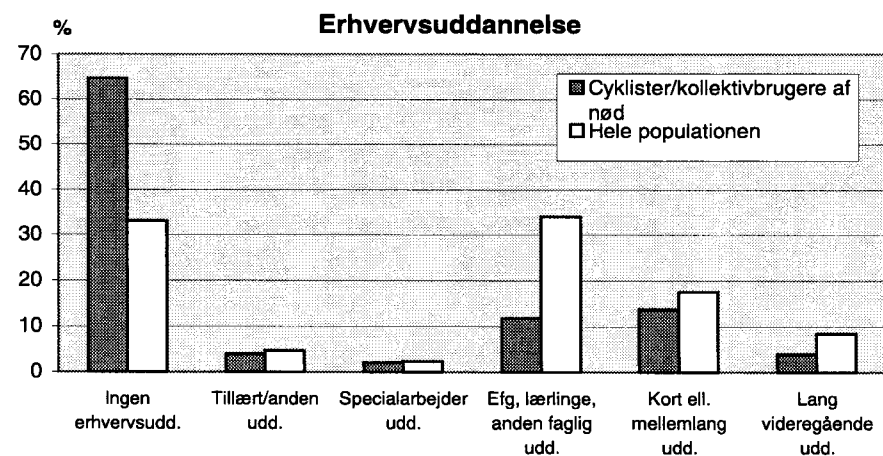
Cyklister/ kollektivbrugere af nød er karakteristiske ved at knap 80% har en årlig husstandsindkomst på under 350.000 kr., og ingen tjener over 450.000 kr. Deres indkomst adskiller sig således markant fra gennemsnittets idet den generelt ligger i den (meget) lave ende af spektret.



Figur B.22: Indkomstfordeling i procent af cyklister/kollektivbrugere af nød sammenlignet med hele populationen (spm. 57).

Uddannelse

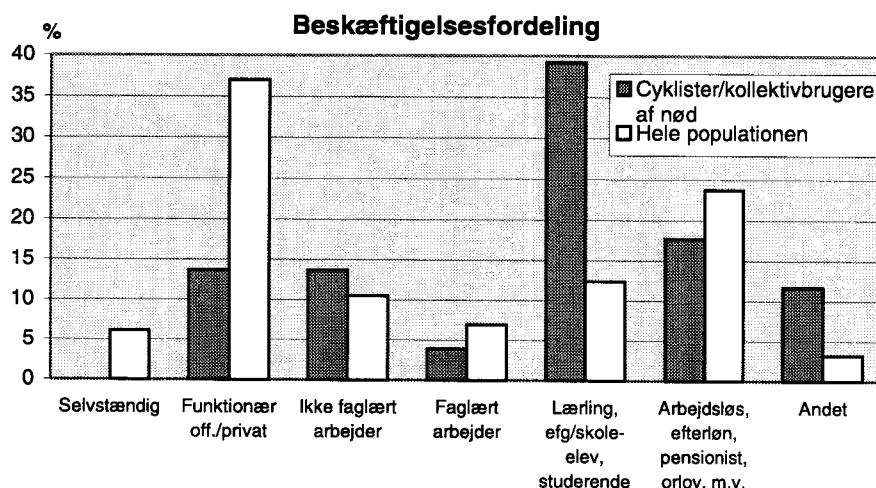
Ligeledes på uddannelsesområdet adskiller denne type af trafikanter sig væsentligt fra den samlede population. Figur B.23 viser hvorledes cyklister/kollektivbrugere af nød optræder langt hyppigere (32%-point) i kategorien 'Ingen uddannelse', set i forhold til den samlede population. Som allerede nævnt kan dette skyldes at en stor del af dem er under uddannelse, og derfor endnu ikke har en - afsluttet - erhvervsuddannelse.



Figur B.23: Erhvervsuddannelsesfordeling i procent af cyklister/kollektivbrugere af nød sammenlignet med hele populationen (spm. 6).

Beskæftigelse

Cyklister/kollektivbrugere af nød skiller sig ud fra den samlede population, ved slet ikke at omfatte selvstændige erhvervsdrivende. Af figur B.24 fremgår det at der også er tale om en betydelig overrepræsentation (27 %-point) i kategorien 'Lærling, efg-/skoleelev eller studerende', i forhold til hele populationen - denne kategori omfatter hele 40% af cyklisterne/kollektivbrugerne af nød. Samtidig er typen underrepræsenteret i kategorien 'Funktionær/tjenestemand privat og offentlig' med 23%-point i forhold til hele populationen.



Figur B.24.: Beskæftigelsesfordeling i procent af cyklister/kollektivbrugere af nød sammenlignet med hele populationen (spm. 7).

5. Cyklister/kollektivbrugere af behov

Kønsfordeling

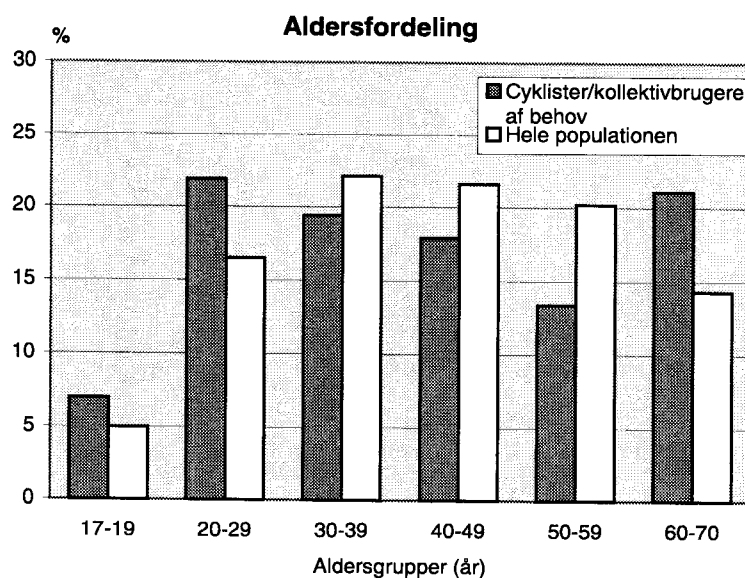
	<u>Mænd</u>	<u>Kvinder</u>
<i>Cyklister/kollektivbrugere af behov</i>	42 %	58 %
<i>Hele populationen</i>	49 %	51 %

Tabel B.5: Kønsfordelingen blandt cyklister/kollektivbrugere af behov sammenlignet med hele populationen (spm. 1).

Mændene i denne trafikanttype udgør 7% af mændene i hele populationen, og kvinderne 9,5% af alle kvinderne i undersøgelsen. Kønsfordelingen blandt cyklister/kollektivbrugere af behov fremgår af tabel B.5 Blandt cyklister/kollektivbrugere af behov er kvinderne hyppigere repræsenterede, end hvad der gælder for gennemsnittet af hele populationen (7%-point).

Aldersfordeling

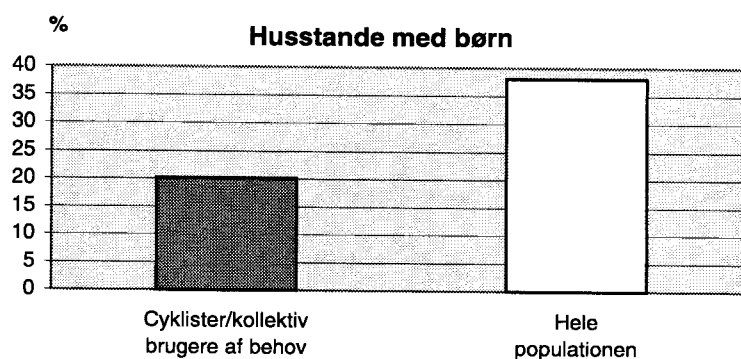
Aldersmæssigt er folk i denne trafikanttype meget jævnt fordelt. Således er omtrent den ene halvdel under 40 år, og den anden halvdel mellem 40 og 71 år, som det vises med figur B.25.



Figur B.25: Aldersfordeling i procent af cyklister/kollektivbrugere af behov sammenlignet med hele populationen (spm. 2).

Børn

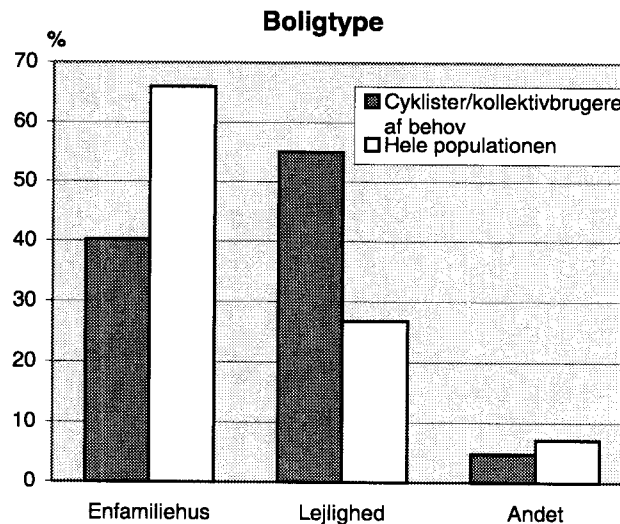
Som det fremgår af figur B.26 er husstande med børn blandt cyklister/kollektivbrugere af behov kun på godt halvdelen end det tilsvarende tal for hele populationen.



Figur B.26: Andel af husstande med hjemmeboende børn i procent af cyklister/kollektivbrugere af behov sammenlignet med hele populationen (spm. 4).

Boligtype

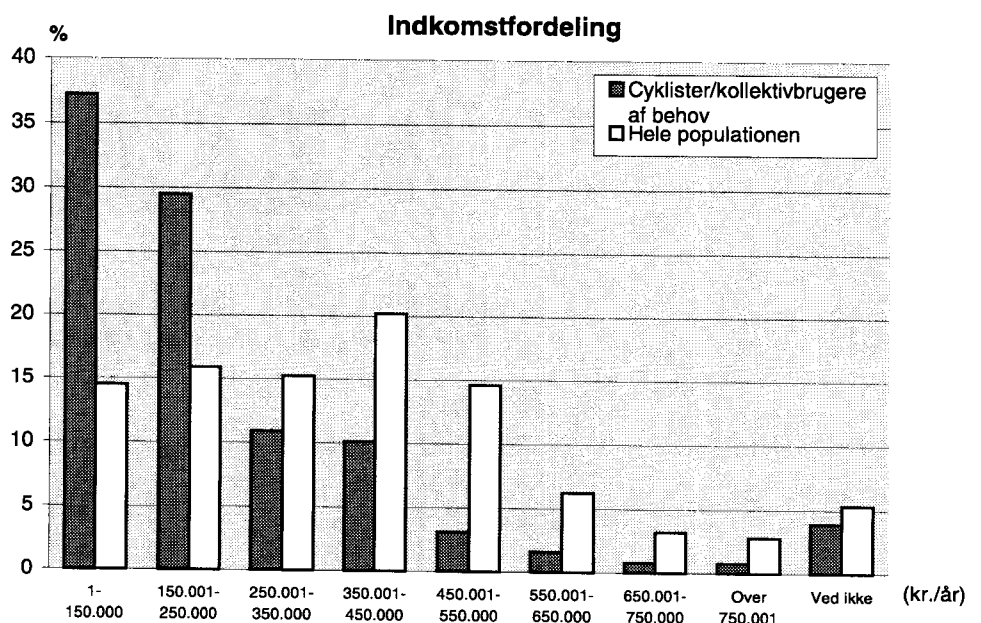
Figur B.27 viser en betydelig underrepræsentation (26%) i kategorien 'Enfamiliehus' sammenholdt med hele populationen. Modsvarende ses en lige så stor overrepræsentation (28%-point) blandt cyklister/kollektivbrugere af behov i kategorien 'Lejlighed'.



Figur B.27: Fordeling på boligtype i procent af cyklister/kollektivbrugere sammenlignet med hele populationen (spm. 5).

Indkomstfordeling

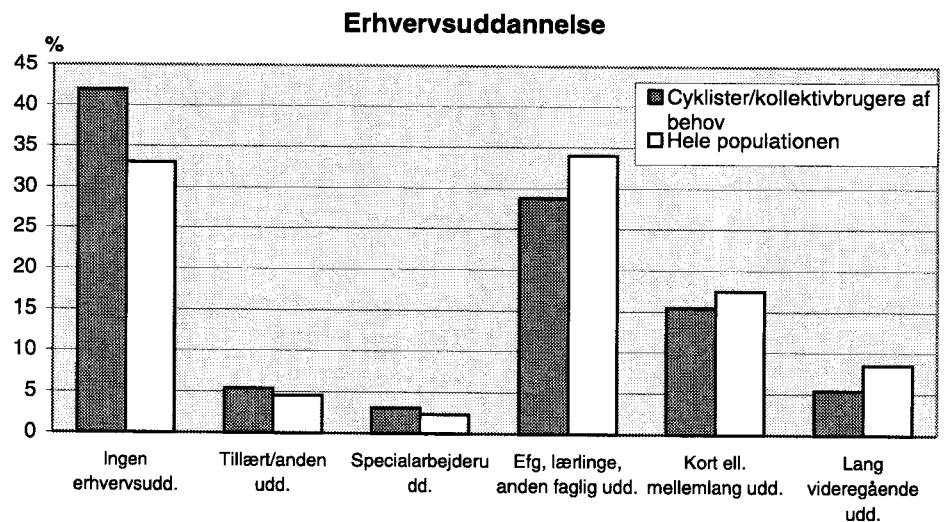
Af figur B.28 fremgår det at omkring 2/3 af cyklister/kollektivbrugere af behov har en husstandsindkomst på under 250.000 kr. om året. I forhold til indkomstfordelingen i populationen som helhed, er cyklister/kollektivbrugere af behov underrepræsenteret med 34%-point hvad angår indkomster over 250.000 kr om året. Derimod optræder de betydeligt hyppigere (36%-point) i indkomstgrupperne 1-150.000 og 150.001-250.000 kr. pr. år.



Figur B.28: Indkomstfordelingen i procent af cyklister/kollektivbrugere af behov sammenlignet med hele populationen (spm. 57).

Uddannelse

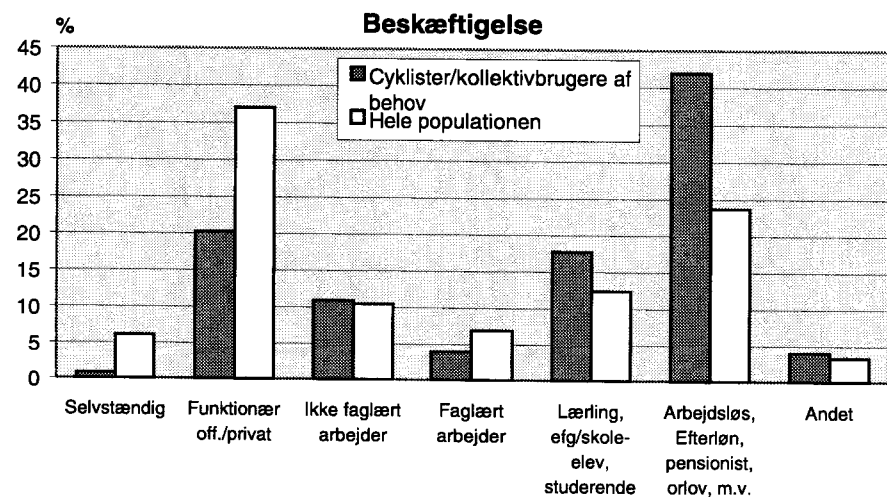
Som det fremgår af figur B.29 udviser trafikanttypen kun mindre variationer på uddannelsessiden i forhold til den samlede population. Det er dog værd at bemærke at godt 4 ud af 10 cyklister/kollektivbrugere af behov ikke har nogen erhvervsuddannelse.



Figur B.29: Erhvervsuddannelse i procent af cyklister/kollektivbrugere af behov sammenlignet med hele populationen (spm. 6).

Beskæftigelse

Af figur B.30 fremgår det at der kun er meget få (1%) selvstændige erhvervsdrivende blandt cyklisterne/kollektivbrugerne af behov. Endvidere er der i forhold til den samlede population relativt få funktionærer (17%-point færre). Personerne i trafikanttypen er endvidere karakteriseret ved at de optræder overgennemsnitligt i kategorien arbejdsløse, efterløn m.v. Andelen af personer i denne kategori overstiger gennemsnittet med 18%-point.



Figur B.30: Beskæftigelsesfordeling blandt cyklister/kollektivbrugere af behov sammenlignet med hele populationen (spm. 7).

6. Cyklister/kollektivbrugere af hjertet

Kønsfordeling

Som det fremgår af tabel B.6 er 64% af cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet kvinder, og sammenlignet med kønsfordelingen i populati-

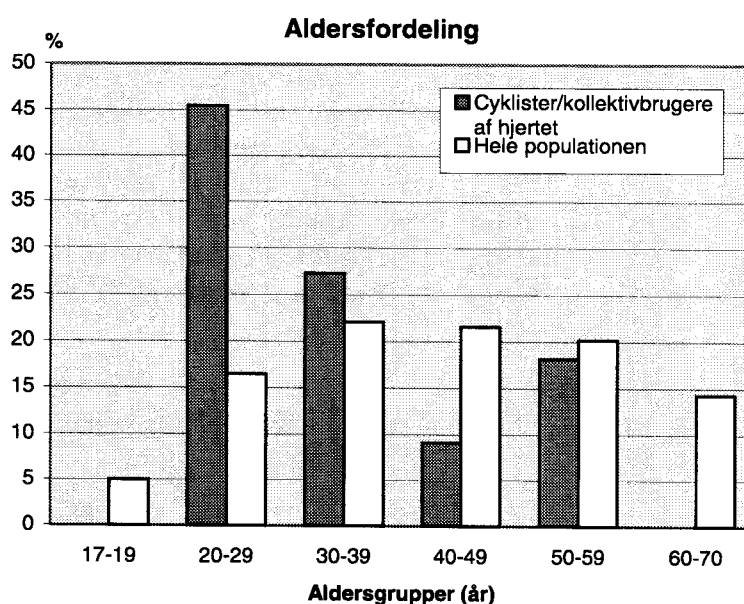
onen som helhed er de dermed stærkt overrepræsenteret i denne trafikanttype.

	<u>Mænd</u>	<u>Kvinder</u>
Cyklister/kollektivbrugere af hjertet	36%	64%
Hele populationen	49%	51%

Tabel B.6: Kønsfordelingen blandt cyklister/kollektivbrugere af hjertet sammenlignet med hele populationen (spm. 1).

Aldersfordeling

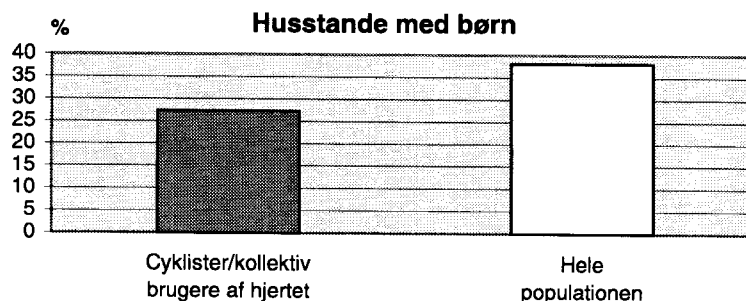
Cyklister/kollektivbrugere af hjertet udgøres overvejende af 20 - 39 årige, men omfatter også en gruppe - lidt over en fjerdedel - på over 40 år. Til gengæld optræder ingen personer under 20 eller over 59 år i denne trafikanttype.



Figur B.31: Aldersfordeling i procent af cyklister/kollektivbrugere af hjertet sammenlignet med hele populationen (spm. 2).

Børn

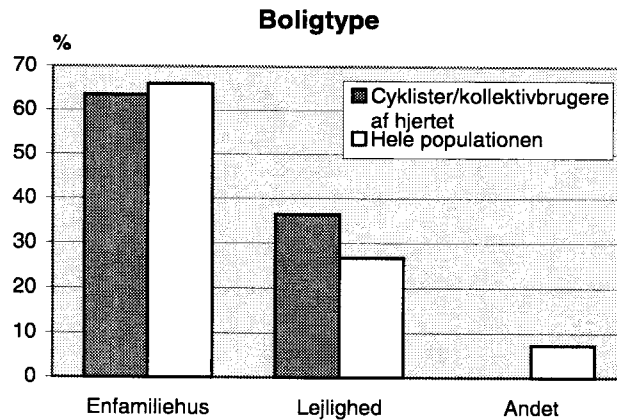
Figur B.32 viser at mellem 25 og 30% af cyklister/kollektivbrugere af hjertet har børn i husstanden. Det er færre end blandt populationen som helhed, men hvis man sammenligner med de øvrige cyklister/kollektivbrugere, er det den trafikanttype blandt disse hvor der er flest børn.



Figur B.32: Andel af husstande med hjemmeboende børn i procent af cyklister/kollektivbrugere af hjertet sammenlignet med hele populationen (spm. 4).

Boligtype

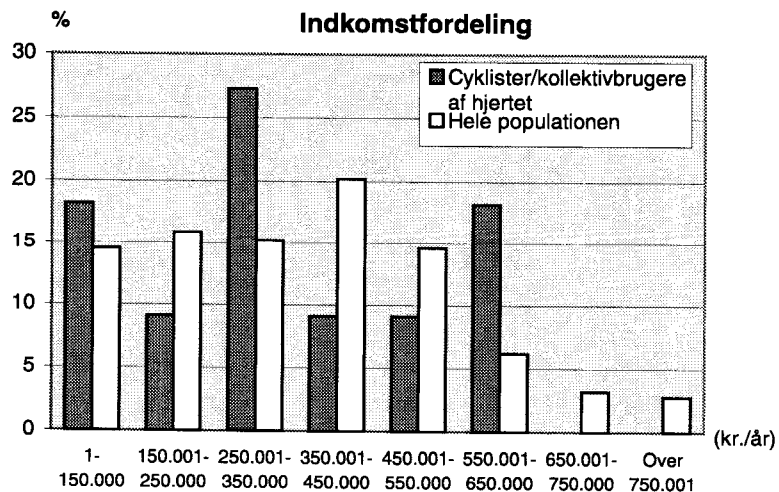
Figur B.33 viser en mindre overrepræsentation af personer med 'lejlighed' som boligform i forhold til gennemsnittet af alle respondenterne. Det er dog alligevel hovedparten af cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet som bor i enfamiliehus.



Figur B.33: Fordeling på boligtype i procent af cyklister/kollektivbrugere af hjertet sammenlignet med hele populationen (spm. 5).

Indkomstfordeling

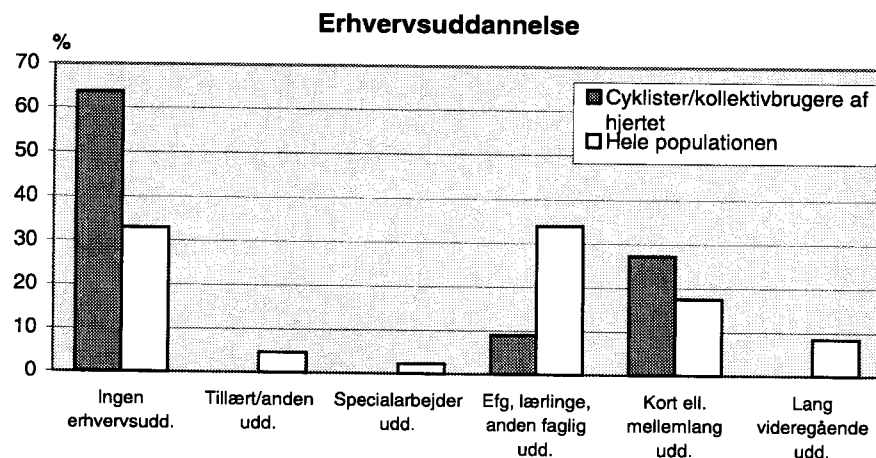
Figur B.34 viser at cyklister/kollektivbrugere af hjertet indkomstmæssigt fordeler sig bredt. Andelen af personer med indkomster på 1-150.000 kr. pr. år svarer omtrent til andelen af personer med husstandsindkomst på 550.001-650.000 kr. Dog har de fleste cyklister/kollektivbrugere af hjertet en husstandsindkomst på mellem 250.001 og 450.000 kr.



Figur B.34: Indkomstfordeling i procent af cyklister/kollektivbrugere af hjertet sammenlignet med hele populationen (spm. 57).

Uddannelse

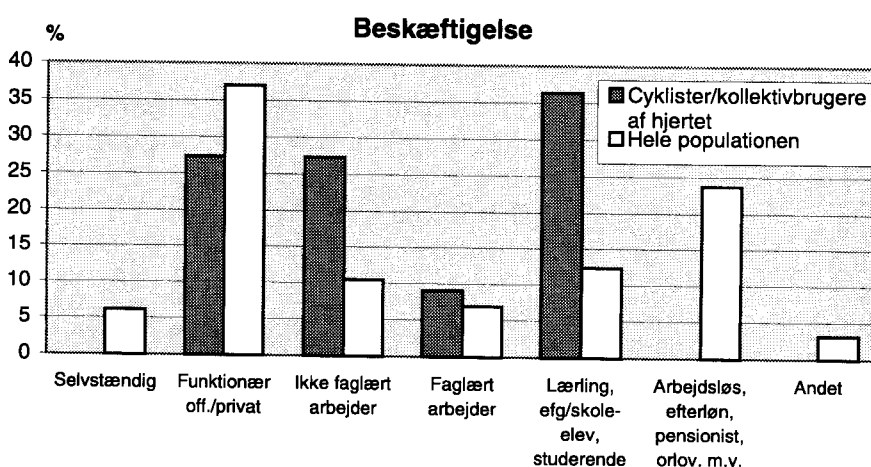
Figur B.35 viser at en betydelig andel (64%) af cyklister/kollektivbrugere af hjertet er uden erhvervsuddannelse. I forhold til populationen som helhed, er der registreret næsten dobbelt så mange i denne kategori.



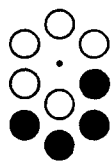
Figur B.35: Erhvervsuddannelse i procent af cyklister/kollektivbrugere af hjertet sammenlignet med hele populationen (spm. 6).

Beskæftigelse

Cyklisterne/kollektivbrugerne af hjertet er overrepræsenteret blandt ikke faglærte arbejdere og personer under forskellige former for uddannelse. Ifølge figur B.36 er ingen i denne trafikanttype beskæftiget som selvstændige eller er arbejdsløse, på efterløn, pensionister, på orlov eller lignende.



Figur B.36: Beskæftigelsesfordeling i procent af cyklister/kollektivbrugere af hjertet sammenholdt med hele populationens (spm. 7).



SOCIAL
FORSKNINGS
INSTITUTTET

IP nr.: _____

Interviewer nr.: _____

Bilag C

Transportvaner

Spørreskema

**Us 5262
Februar 1996**

Tekst 1. Først kommer der nogle spørgsmål om Dem og Deres familie

1. Er De:

Mand 1
Kvinde 2

2. Hvornår er De født?

År: _____ måned: _____

3. Hvad er Deres civilstand?

(Hvis samlevende kodes altid i 1)

Gift/samlevende 1
Fraskilt/separeret 2
Enkemand/enke 3
Ugift 4

4. Har De hjemmeboende børn?

Ja 1
Nej 2

→ Gå til spm. 5 s.4

4.a Hvor gamle er børnene?

(Start med den yngste)

a. Yngste barn: år
b. Næstyngste barn: år
c. Tredjeyngste barn: år
d. Fjerdeyngste barn: år
e. Femteyngste barn: år
f. Sjetteyngste barn: år

5. Hvilken type bolig bor De i?

Enfamiliehus(parcelhus, rækkehus, kædehus, villa, dobbelthus, fritliggende hus på landet	1
Lejlighed i tofamiliehus	2
Lejlighed i etageejendom	3
Stuehus til landbrugsejendom	4
Kolonihavehus eller lignende	5
Institution (plejehjem, beskyttet bolig, kollegium)	6
Andet	7

5.a Har De rådighed over sommerhus/kolonihave? Eventuelt i perioder?

Ja	1
Nej	2

6. Hvilken erhvervsuddannelse har De gennemført?

(Hvis flere, gælder den længstvarende)

Ingen erhvervsuddannelse	01
Tillært uddannelse	02
Specialarbejderuddannelse	03
Efg-basisår (men ikke anden del)	04
Fuldført lærlinge- eller efg-uddannelse	05
Anden faglig uddannelse 12 mdr. eller mere . . .	06
Kort videregående uddannelse under 3 år	07
Mellemlang videregående uddannelse 3-4 år . .	08
Lang videregående uddannelse over 4 år	09
Anden erhvervsuddannelse	10

7. Hvad er Deres stilling?

(Hovedbeskæftigelse)

Selvstændig	01	
Medhjælpende ægtefælle	02	
Funktionær, tjenestemand- <u>privat</u> ansat	03	
Funktionær, tjenestemand- <u>offentlig</u> ansat	04	
Ikke faglært arbejder	05	
Faglært arbejder	06	
Anden beskæftigelse	07	
Lærling eller efg-elev	08	
Studerende eller skoleelev	09	
Husmor/far	10	→ Gå til filter 1, s.6
Arbejdsløs	11	→ Gå til filter 1, s.6
Efterlønsmodtager	12	→ Gå til filter 1, s.6
Pensionist	13	→ Gå til filter 1, s.6
Orlov	14	→ Gå til filter 1, s.6
Andet (ikke beskæftigelse)	15	→ Gå til filter 1, s.6

8. Hvor langt er der til arbejdspladsen/uddannelsesstedet?

(Hvis flere eller skiftende arbejdssteder/uddannelsessteder, den/det der er længst væk)

Arbejder hjemme	01	→ Gå til spm. 10, s.6
Op til 2 km.	02	
Over 2 km. og op til 5 km.	03	
Over 5 km. og op til 10 km.	04	
Over 10 km. og op til 20 km.	05	
Over 20 km. og op til 30 km.	06	
Over 30 km. og op til 50 km.	07	
Over 50 km. og op til 75 km.	08	
Over 75 km.	09	

-
9. I hvilket postdistrikt ligger Deres arbejde/uddannelsessted?
(Hvis flere eller skiftende arbejdssteder/uddannelsessteder, den/det der er længst væk)

Postdistrikt: _____

-
10. Får De tilskud til Deres bilkørsel fx fra arbejdsplads/eget firma, eller har De firmabil?

(Gerne flere ringe)

- | | |
|------------------------------------|---|
| a. Ja, tilskud | 1 |
| b. Ja, firmabil | 1 |
| c. Ja, anden godtgørelse | 1 |
| d. Nej | 1 |

Filter 1: Hvis IP gift eller samlevende

- | | | |
|-----------------------------|---|----------------|
| (spm. 3 = 1, s.3) | 1 | → spm. 11 |
| Ellers | 2 | → tekst 2, s.7 |

11. Hvor langt er der til Deres ægtefælles/samlevers arbejdssted/uddannelsessted?

(Hvis flere eller skiftende arbejdssteder/uddannelsessteder, den/det der er længst væk)

- | | |
|---|----|
| Uden arbejde/uddannelse/ikke relevant | 00 |
| Arbejder hjemme | 01 |
| Op til 2 km. | 02 |
| Over 2 km. og op til 5 km. | 03 |
| Over 5 km. og op til 10 km. | 04 |
| Over 10 km. og op til 20 km. | 05 |
| Over 20 km. og op til 30 km. | 06 |
| Over 30 km. og op til 50 km. | 07 |
| Over 50 km. og op til 75 km. | 08 |
| Over 75 km. | 09 |
-

Tekst 2: Nu kommer der nogle spørgsmål om Deres transport

12. Har De eller andre i husstanden kørekort?

(Gerne flere ringe)

- | | | |
|-----------------------------|---|------------------------|
| a. IP | 1 | |
| b. Ægtefælle/samlever | 1 | |
| c. Andre i husstanden | 1 | |
| d. Ikke kørekort | 1 | → Gå til filter 2, s.9 |

13. Hvor mange biler har husstanden rådighed over i dagligdagen?

(Både egen bil, firmabil og lånt/lejet bil)

- | | | |
|------------------------|---|------------------|
| Ingen biler | 0 | → Gå til spm. 15 |
| 1 bil | 1 | |
| 2 biler | 2 | |
| Mere end 2 biler | 3 | |

14. Hvor mange km. kører husstandens bil/biler om året?

(Hvis mere end 2 biler, de to der kører længst)

Bil 1: _____ km.

Bil 2: _____ km.

Fortsæt med spm. 16, s.8

15. Har husstanden haft bil?

- | | |
|------------------------------------|---|
| Ja, inden for de sidste 2 år | 1 |
| Ja, tidligere | 2 |
| Nej | 3 |
-

16. Hvilket transportmiddel benytter De sædvanligvis i fritiden?

(Flere ringe, hvis det sædvanligvis bruges. Kig på den sidste måned)

(Gerne flere ringe)

- | | |
|---|---|
| a. Bil som fører | 1 |
| b. Bil som passager | 1 |
| c. S-tog | 1 |
| d. Tog | 1 |
| e. Bus | 1 |
| f. Motorcykel | 1 |
| g. Ellert | 1 |
| h. Almindelig knallert | 1 |
| i. Knallert, der må køre 45 km. i timen | 1 |
| j. Cykel | 1 |
| k. Gang | 1 |
| l. Andet | 1 |

17. Hvilket transportmiddel benytter De sædvanligvis når De skal købe ind?

(Flere ringe, hvis det sædvanligvis bruges. Kig på den sidste måned)

(Gerne flere ringe)

- | | |
|---|---|
| a. Bil som fører | 1 |
| b. Bil som passager | 1 |
| c. S-tog | 1 |
| d. Tog | 1 |
| e. Bus | 1 |
| f. Motorcykel | 1 |
| g. Ellert | 1 |
| h. Almindelig knallert | 1 |
| i. Knallert, der må køre 45 km. i timen | 1 |
| j. Cykel | 1 |
| k. Gang | 1 |
| l. Andet | 1 |
| m. Køber ikke selv ind | 1 |
-

18. Hvilket transportmiddel benytter De sædvanligvis når De skal hente eller bringe børn eller andre?

(Flere ringe, hvis det sædvanligvis bruges. Kig på den sidste måned)

(Gerne flere ringe)

- | | |
|---|---|
| a. Bil som fører | 1 |
| b. Bil som passager | 1 |
| c. S-tog | 1 |
| d. Tog | 1 |
| e. Bus | 1 |
| f. Motorcykel | 1 |
| g. Ellert | 1 |
| h. Almindelig knallert | 1 |
| i. Knallert, der må køre 45 km. i timen | 1 |
| j. Cykel | 1 |
| k. Gang | 1 |
| l. Andet | 1 |
| m. Henter eller bringer ikke andre | 1 |

Filter 2: Hvis IP i arbejde eller uddannelse

<i>(spm. 7 = 01-09, s.5)</i>	<i>1</i>	<i>→ spm. 19, s.10</i>
<i>Ellers</i>	<i>2</i>	<i>→ tekst 6, s.14</i>

19. Hvilket transportmiddel bruger De sædvanligvis når De skal på arbejde/uddannelse?

(Kig på den sidste måned)

(Gerne flere ringe)

- | | |
|---|---|
| a. Bil som fører | 1 |
| b. Bil som passager | 1 |
| c. S-tog | 1 |
| d. Tog | 1 |
| e. Bus | 1 |
| f. Motorcykel | 1 |
| g. Ellert | 1 |
| h. Almindelig knallert | 1 |
| i. Knallert, der må køre 45 km. i timen | 1 |
| j. Cykel | 1 |
| k. Gang | 1 |
| l. Andet | 1 |

20. Hvad er deres hovedtransportmiddel til arbejde/uddannelse?

(Kan udfyldes uden at spørge, hvis kun én ring i spm. 19. Skal altid udfyldes, hvis spm. 19 er udfyldt)

(Kun én ring)

- | | |
|----------------------------------|---|
| Bil | 1 |
| Kollektive transportmidler | 2 |
| Motorcykel/knallert | 3 |
| Ellert | 4 |
| Cykel | 5 |
| Gang | 6 |
| Andet | 7 |

Filter 3: Hvis IP arbejder hjemme

- | | | |
|--|----------|------------------------|
| <i>(spm. 8 = 1, s.5)</i> | <i>1</i> | <i>→ tekst 6, s.14</i> |
| <i>Hovedtransportmidlet til arbejde/uddannelse er bil, Motorcykel, knallert eller ellert</i> | | |
| <i>(spm. 20 = 1, 3, 4)</i> | <i>2</i> | <i>→ tekst 3, s.11</i> |
| <i>Hovedtransportmidler til arbejde/uddannelse er kollektiv transp. (spm. 20 = 2)</i> | | |
| <i>3</i> | | <i>→ tekst 4, s.12</i> |
| <i>Hovedtransportmidler til arbejde/uddannelse er cykel/gang (spm. 20 = 5, 6)</i> | | |
| <i>4</i> | | <i>→ tekst 5, s.13</i> |
| <i>Ellers</i> | <i>5</i> | <i>→ tekst 6, s.14</i> |

Tekst 3: De næste spørgsmål drejer sig om Deres transport til arbejde/uddannelse med bil, motorcykel, knallert eller ellert

21. Nævn en eller flere grunde til, at De kører i bil/motorcykel/knallert/ellert på arbejde/uddannelse?

(Spørg til om der er flere grunde. Der skal "fiskes" lidt. Her kodes der, hvor svaret passer til indholdet)

(Gerne flere ringe)

- | | |
|--|---|
| a. Sparer tid til transport/hurtigste | 1 |
| b. Billigste | 1 |
| c. Behageligste | 1 |
| d. Letteste | 1 |
| e. Afslappende | 1 |
| f. Uafhængig | 1 |
| g. Købe ind på vejen hjem | 1 |
| h. Skal bruge bilen på arbejde | 1 |
| i. Skiftende arbejdstider/-steder | 1 |
| j. Henter/bringer børn eller andre på vejen . . . | 1 |
| k. Kan lide at køre bil/motorcykel/
knallert/ellert | 1 |
| l. Skal møde/være hjemme på et
bestemt tidspunkt | 1 |
| m. Har ikke tænkt på andet (end at
køre i bil/motorcykel/knallert/ellert) | 1 |
| n. Ikke noget brugbart alternativ | 1 |
| o. Det mest flexible | 1 |
| p. Den eneste mulighed | 1 |
| q. Kan selv planlægge min tid | 1 |
| r. Kan selv vælge, hvem jeg
vil køre sammen med | 1 |
| s. Det mest pålidelige | 1 |
| t. Andet | 1 |

Fortsæt med tekst 6, side 14

Tekst 4: De næste spørgsmål drejer sig om transport til arbejde/uddannelse med kollektive transportmidler

22. Nævn en eller flere grunde til, at De tager de kollektive transportmidler på arbejde/uddannelse?

(Spørg til om der er flere grunde. Der skal "fiskes" lidt. Her kodes der, hvor svaret passer til indholdet)

(Gerne flere ringe)

- | | |
|--|---|
| a. Har ikke egen bil | 1 |
| b. Har ikke bil til rådighed | 1 |
| c. Det hurtigste | 1 |
| d. Det billigste | 1 |
| e. Kan udnytte transporttiden | 1 |
| f. Kan ikke finde/vil ikke betale en p-plads . . . | 1 |
| g. Miljøvenligt at køre med tog | 1 |
| h. Miljøvenligt at køre med bus | 1 |
| i. Behøver ikke at tænke på trafikken/myldretid | 1 |
| j. Bor tæt ved en station/et busstoppested . . . | 1 |
| k. Har ikke tænkt på andet
(end at køre kollektivt) | 1 |
| l. Ustressende | 1 |
| m. Der er en direkte forbindelse | 1 |
| n. Kan lide at køre med
de kollektive transportmidler | 1 |
| o. Den eneste mulighed | 1 |
| p. Det er for langt at cykle | 1 |
| q. Andet | 1 |

Fortsæt med tekst 6 på side 14

Tekst 5: De næste spørgsmål drejer sig om Deres transport til arbejde/uddannelse med cykel eller til fods

23. Nævn en eller flere grunde til, at De kører på cykel og/eller går på arbejde/uddannelse?

(Spørg til om der er flere grunde. Der skal "fiskes" lidt. Her kodes der, hvor svaret passer til indholdet)

(Gerne flere ringe)

- | | |
|---|---|
| a. Har ikke bil | 1 |
| b. Har ikke bil til rådighed | 1 |
| c. Skal ikke så langt | 1 |
| d. Sparer tid | 1 |
| e. Det hurtigste | 1 |
| f. Det letteste | 1 |
| g. Det billigste | 1 |
| h. Miljøvenligt | 1 |
| i. Slapper af | 1 |
| j. Får motion | 1 |
| k. Får frisk luft | 1 |
| l. Det er uafhængigt | 1 |
| m. Kan nyde naturen/omgivelserne | 1 |
| n. Fleksibelt, jeg kan cykle, når jeg vil | 1 |
| o. Kan lide at cykle | 1 |
| p. Der er dårlige kollektive transportforbindelser | 1 |
| q. Andet | 1 |
-

Tekst 6: Nu kommer der nogle spørgsmål om Deres transport blandt andet i går

24. Hvor mange ture kørte De i bil, kollektiv transport, på cykel eller andet i går?

(Samtlige ture skal registreres, hvis IP f.eks. har brugt både cykel og tog frem og tilbage til arbejde, registreres 2 ture under kollektiv transport og 2 ture under cykel. Ture foretaget i forbindelse med selve arbejdet/uddannelsen medtages ikke. Hvis man fx handler eller henter børn, er det en ny tur)

(Gerne flere ringe)

		Hvor mange ture?
a. Bil	1	_____
b. Motorcykel eller knallert	1	_____
c. Kollektiv transport	1	_____
d. Cykel	1	_____
e. Til fods	1	_____

Filter 4: IP har arbejde/uddannelse

(spm. 7 = 01-09, s.5)	1	→ spm. 25
Ellers	2	→ filter 5, s.15

25. Var i går en fridag?

Ja	1	
Nej	2	→ Gå til spm. 27, s.15

26. Hvor mange ture foretog De i alt på Deres sidste arbejds-/uddannelsesdag?

(Se spm. 24 angående hvordan ture tæller. Hvis ingen skriv 0)

_____ ture i alt

27. Hvor mange afgangene er der med toget/bussen i timen, når De skal på arbejde?

Én i timen eller færre	1
Ca. 2 i timen	2
Ca. 3 i timen	3
Ca. 4 i timen	4
Ca. 5 eller derover i timen	5
Der findes ikke tog/busser, der hvor jeg bor . . .	6
Ved ikke	8

28. Har De normalt gøremål på vej til eller fra arbejde/uddannelse?

(Gerne flere ringe)

a. Nej, ikke normalt	1
b. Hente/bringe børn	1
c. Hente/bringe andre	1
d. Daglige indkøb	1
e. Andre faste gøremål	1

Filter 5: Husstanden har ikke rådighed over bil

(spm. 13 = 0 eller 12.d = 1, s.7)	1	→ tekst 9, s.18
Ellers	2	→ tekst 7, s.16

Tekst 7: Nu kommer der nogle spørgsmål om Deres brug af bil udover bolig - arbejdsrejser

29. Hvor enig eller uenig er De i følgende udsagn om Deres bilkørsel, når De skal handle ind?

	Helt enig	Lidt enig	Lidt uenig	Helt uenig	Irrelevant
a. Der er for langt at gå eller cykle, når De skal købe ind til hverdag	1	2	3	4	5
b. De skulle slæbe for meget og for langt, hvis De ikke brugte bilen til indkøb i week-enden	1	2	3	4	5

30. Hvor enig eller uenig er De i følgende udsagn om Deres bilkørsel når De henter eller bringer børn?

	Helt enig	Lidt enig	Lidt uenig	Helt uenig	Irrelevant
a. De kan ikke få Deres børn i institution uden at køre dem i bil	1	2	3	4	5
b. De kunne godt gå eller cykle med Deres børn til institution/skole, eller børnene kunne cykle selv	1	2	3	4	5
c. Der ville være fritidsaktiviteter, Deres børn ikke ville komme til, hvis de ikke blev kørt i bil af en voksen i husstanden	1	2	3	4	5

31. Hvor enig eller uenig er De i følgende udsagn om Deres bilkørsel i fritiden?

	Helt enig	Lidt enig	Lidt uenig	Helt uenig	Irrelevant
a. De ville se mindre til familie/venner, der ikke bor i nærheden, hvis De ikke havde bil	1	2	3	4	5
b. Der ville være fritidsaktiviteter (sport, biograf, koncert, møder mv.), de måtte opgive, hvis De ikke havde bil	1	2	3	4	5
c. De tager af og til de kollektive transportmidler i fritiden, fordi De så ikke behøver at tænke på, hvad De får at drikke	1	2	3	4	5

Filter 6: Hvis IP har sommerhus/kolonihave

(spm. 5.a = 1, s. 4) 1 → spm. 32

Ellers 2 → tekst 8

32. Hvor enig eller uenig er De i følgende udsagn om Deres bilkørsel til sommerhuset?

	Helt enig	Lidt enig	Lidt uenig	Helt uenig
a. De alternative transportmuligheder til sommerhuset er dårlige	1	2	3	4
b. De kan ikke have det nødvendige med i de kollektive transportmidler, når De skal i sommerhuset	1	2	3	4
c. Hvis De ikke havde bil, ville De ikke tage i sommerhuset	1	2	3	4

Tekst 8: Nu kommer der nogle generelle spørgsmål om Deres/husstandens bilkørsel

33. Hvor enig eller uenig er De i følgende udsagn om Deres/husstandens bilkørsel?

(Hvis IP ikke selv kører bil, men bliver kørt som passager, besvares

33.a - g ud fra det)

	Helt enig	Lidt enig	Lidt uenig	Helt uenig	Irrelevant
a. De bruger ofte bilen for at få alle dagens aktiviteter til at hænge sammen	1	2	3	4	5
b. Det er nogen gange ren dovenskab, når De tager bilen	1	2	3	4	5
c. De kunne undvære bilen til at komme på arbejde	1	2	3	4	5
d. De kunne undvære bilen til indkøb ...	1	2	3	4	5
e. De kunne undvære bilen til at hente bringe andre	1	2	3	4	5
f. De kunne undvære bilen i fritiden	1	2	3	4	5
g. De er bange for at blive involveret i en trafikulykke	1	2	3	4	5

34. Hvor ofte tager De bilen på kortere ture (1-2 km)?

- | | |
|---------------------|---|
| Næsten altid | 1 |
| Ofte | 2 |
| Sjældent | 3 |
| Næsten aldrig | 4 |

35. Hvad gør De, hvis bilen er på værksted?

(Gerne flere ringe)

- | | |
|--------------------------------|---|
| a. Tager toget/bussen | 1 |
| b. Cykler/går | 1 |
| c. Kører med andre | 1 |
| d. Får en erstatningsbil | 1 |
| e. Bliver hjemme/andet | 1 |

Tekst 9: Nu kommer der nogle spørgsmål om Deres holdning til transport

36. I det følgende nævnes nogle udsagn om det at køre bil - hvor enig eller uenig er De?

- | | Helt enig | Lidt enig | Lidt uenig | Helt uenig | Irrelevant |
|--|-----------|-----------|------------|------------|------------|
| a. Det er den hurtigste måde at transportere sig på | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| b. Det er det billigste, når man alligevel har den stående | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| c. Man kan selv bestemme, hvem man vil køre med | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| d. Det er det mest flexible transportmiddel | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| e. Det er stressende at køre i myldretidstrafik | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| f. De slapper af, når De kører bil | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| g. De hører musik/radio, når De kører bil | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
-

37. I det følgende nævnes nogle fordele ved ikke at have bil - hvor enig eller uenig er De?

	Helt enig	Lidt enig	Lidt uenig	Helt uenig
a. Flere penge til rådighed til andet	1	2	3	4
b. Færre krav om at nå det hele	1	2	3	4
c. Mindre transport af børn, andre	1	2	3	4

38. I det følgende nævnes nogle udsagn ved det at køre kollektivt - hvor enig eller uenig er De?

	Helt enig	Lidt enig	Lidt uenig	Helt uenig
a. Det er billigt	1	2	3	4
b. Man kan hygge sig med dem, man følges med	1	2	3	4
c. Det er utrygt om aftenen	1	2	3	4
d. Det tager lang tid	1	2	3	4
e. For meget ventetid	1	2	3	4
f. Det er tit, man ikke kan få en siddeplads	1	2	3	4
g. Hvis de kollektive transportmidler fungerede optimalt, ville De overveje at afskaffe bilen/ <u>ikke</u> overveje at købe en bil	1	2	3	4
h. De læser/hører musik under transporten	1	2	3	4
i. De slapper af under transporten	1	2	3	4

39. I det følgende nævnes nogle udsagn ved det at køre på cykel/gå - hvor enig eller uenig er De?

	Helt enig	Lidt enig	Lidt uenig	Helt uenig
a. De kan lide at køre på cykel/gå	1	2	3	4
b. Det giver motion/frisk luft	1	2	3	4
c. Man er uafhængig af køreplaner/ kan køre/gå når man vil	1	2	3	4
d. Det er farligt	1	2	3	4
e. Det er ubehageligt, når vejret er dårligt	1	2	3	4
f. Der er for meget bilos på vejene	1	2	3	4
g. Man kan nyde omgivelserne/naturen	1	2	3	4
h. Man har ingen parkeringsproblemer	1	2	3	4
i. Der er for få cykelstier/gangstier	1	2	3	4
j. Det er for hårdt/anstrengende	1	2	3	4
k. Det er ubehageligt, når cykelstierne er dårligt ryddet eller vedligeholdt	1	2	3	4

Filter 7: Hvis husstanden ikke har bil til rådighed

(spm. 13 = 0 eller 12.d = 1, s.7) 1

→ spm. 40

Ellers 2

→ spm. 41, s.21

40. Når De ikke har bil, er det fordi:

	Helt enig	Lidt enig	Lidt uenig	Helt uenig
a. De ikke har råd	1	2	3	4
b. De ikke vil have/ikke ønsker en bil	1	2	3	4
c. De ikke har brug for en bil	1	2	3	4
d. De prioriterer andre ting	1	2	3	4
e. Fordi De ville have problemer med parkering	1	2	3	4
f. Fordi biler er en belastning for miljøet	1	2	3	4

-
41. Hvor vigtigt er det for Dem, at det kollektive transportsystem bliver forbedret på de områder, der nævnes i det følgende:

	Meget vigtigt	Vigtigt	Ikke vigtigt	Lige gyl- digt
a. Rejsetiden skulle være kortere	1	2	3	4
b. Der skulle være færre forsinkelser og aflysninger	1	2	3	4
c. Der skulle være en station/et busstop tættere ved Deres bolig	1	2	3	4
d. Der skulle være færre skift (med kollektive transportmidler) til de steder, De ofte skal til	1	2	3	4
e. Der skulle være en direkte forbindelse mellem Deres bolig og arbejde	1	2	3	4
f. Det skulle være billigere at køre med de kollektive transportmidler	1	2	3	4
g. Der skulle være hyppigere afgang	1	2	3	4

-
42. Hvis det kollektive transportsystem skal udbygges, skal det hovedsageligt finansieres 1) Af alle over skatten, 2) ved hjælp af afgifter på benzin eller 3) af brugerne af systemet? - Vælg en af delene

(Kun én ring)

Af alle over skatten	1
Ved hjælp af afgifter på benzin	2
Af brugerne af systemet	3

43. Nu kommer nogle generelle udsagn om bilisme og kollektiv transport - hvor enig eller uenig er De?

	Helt enig	Lidt enig	Lidt uenig	Helt uenig
a. Det er en god idé at standse for bygning af nye indkøbscentre	1	2	3	4
b. Bilkørsel bør begrænses i bykerne	1	2	3	4
c. Bilkørsel bør begrænses i boligområderne . . .	1	2	3	4
d. Bilerne tager alt for meget plads, som kunne bruges til andre formål	1	2	3	4
e. Den udbredte bilbrug stiller folk ulige (de der <u>har</u> bil og de der <u>ikke har</u>)	1	2	3	4
f. Det kollektive transportsystem er godt nok i Deres område	1	2	3	4
g. Det er forbundet med lavstatus at køre kollektivt	1	2	3	4
h. Det skaber utryghed for børn/ forringer børns vilkår	1	2	3	4

44. Der har i debatten om trafikens miljøproblemer været forslag fremme til, hvordan trafikken kan begrænses. Hvor enig eller uenig er De i følgende forslag?

	Helt enig	Lidt enig	Lidt uenig	Helt uenig
a. Det er en god idé at fordoble benzinprisen til 12 kr/liter, for at begrænse bilismen	1	2	3	4
b. Det er en god idé at fordoble p-afgifterne, for at begrænse bilismen	1	2	3	4
c. Det er en god idé at afskaffe det skattemæssige transportfradrag, for at begrænse bilismen	1	2	3	4

45. Hvor enig eller uenig er De i følgende udsagn om biler og bilisme?

	Helt enig	Lidt enig	Lidt uenig	Helt uenig
a. Det er afslappende at reparere og ordne bil	1	2	3	4
b. Bilen er en slags hobby for Dem	1	2	3	4
c. Det kan være hyggeligt at beskæftige sig med biler sammen med andre	1	2	3	4
d. Bilen understreger Deres personlighed	1	2	3	4
e. Det betyder noget, hvor hurtigt bilen kan køre, hvor hurtigt den kan accelerere . . .	1	2	3	4
f. Bilen symboliserer for Dem frihed	1	2	3	4
g. Bilen symboliserer for Dem uafhængighed . . .	1	2	3	4
h. Bilen symboliserer for Dem magt over tingene	1	2	3	4
i. Bilen symboliserer for Dem status	1	2	3	4
j. Bilen er ind imellem et fristed	1	2	3	4
k. Når man får kørekort, er det en måde at blive voksen på	1	2	3	4

46. Nu kommer der nogle udsagn om trafik og miljø. Hvor enig eller uenig er De i:

	Helt enig	Lidt enig	Lidt uenig	Helt uenig
a. De interesserer Dem for miljø generelt	1	2	3	4
b. Man skåner miljøet, når man går og cykler	1	2	3	4
c. Det belaster miljøet, når man kører bil	1	2	3	4
d. De interesserer Dem for trafik og miljø	1	2	3	4
e. De har en del viden om sammenhængen mellem trafik og miljø	1	2	3	4

47. Har trafikken negative miljøpåvirkninger på Deres hverdag? - nævn selv nogle påvirkninger

(Gerne flere ringe)

- | | |
|---|---|
| a. Støj/larm | 1 |
| b. Stress | 1 |
| c. Bilos/luftforurening | 1 |
| d. Drivhuseffekt/CO2-udslip/energiforbrug | 1 |
| e. Utryghed | 1 |
| f. Ingen | 1 |
| g. Andet | 1 |

48. Hvordan løses trafikken miljøproblemer?

- | | Helt enig | Lidt enig | Lidt uenig | Helt uenig |
|---|-----------|-----------|------------|------------|
| a. Trafikkens miljøproblemer kan løses, ved at folk frivilligt kører mindre i bil/ændrer adfærd | 1 | 2 | 3 | 4 |
| b. Det har betydning, hvad den enkelte foretager sig, for at løse miljøproblemerne, f.eks. ved at man selv kører mindre i bil | 1 | 2 | 3 | 4 |
| c. Det er i orden at lovgive til fordel for miljøet, også selv om det går ud over den enkelte bilist | 1 | 2 | 3 | 4 |

49. Hvis De skulle vælge, hvad er så vigtigst 1) muligheden for at køre bil eller 2) ren luft i byerne? - Vælg en af delene

- | | |
|--------------------------------------|---|
| Muligheden for at køre bil | 1 |
| Ren luft i byerne | 2 |

50. Hvis De skulle vælge, hvad er så vigtigst 1) p-pladser til bilerne eller 2) grønne områder? - Vælg en af delene

- | | |
|---------------------------------|---|
| P-pladser til bilerne | 1 |
| Grønne områder | 2 |
-

Tekst 10: De næste spørgsmål drejer sig om ændring af transportvaner

*Filter 8: Hvis IP bruger bil
i fritiden (spm. 16.a - b. = 1, s.8)
eller ved indkøb (spm. 17.a - b. = 1, s.8)
eller henter/bringer børn/andre
(spm. 18.a - b = 1, s.9)
eller arbejde/uddannelsessted
(spm. 19.a - b. = 1, s.10) 1 → spm. 51
Ellers 2 → filter 9, 2.26*

51. Ville De køre mindre i bil, hvis:

	Meget mindre	Lidt mindre	Uændret	Irrele- vant
a. Benzinen blev fordoblet til 12 kr/literen	1	2	3	4
b. Der blev indført bompenge	1	2	3	4
c. P-afgifterne blev fordoblet	1	2	3	4
d. Transportfradraget blev afskaffet	1	2	3	4

52. Hvis De af en eller anden grund ikke mere havde bil til rådighed eller var i stand til at køre bil, ville De:

	Ja	Nej	Irrele- vant
a. Søge andet arbejde	1	2	3
b. Forsøge at flytte	1	2	3
c. Ændre fritids-, indkøbsvaner	1	2	3
d. Køre med bus	1	2	3
e. Køre med tog	1	2	3
f. Køre på cykel	1	2	3
g. Køre med andre	1	2	3

Filter 9: Hvis IP er kollektiv bruger, dvs. kører med kollektive transportmidler i fritiden (spm. 16.c - e. = 1, s.8) eller ved indkøb (spm. 17.c - e. = 1, s.8) eller henter/bringer børn/andre (spm. 18.c - e = 1, s.9) eller arbejde/uddannelsessted (spm. 19.c - e. = 1, s.10) 1 → spm. 53
Ellers 2 → filter 10

53. Ville De cykle mere, hvis De fik kortere til arbejde, indkøb m.v.

Ja, bestemt 1
Ja, sandsynligvis 2
Nej, sandsynligvis ikke 3
Nej, bestemt ikke 4
Ikke relevant 5

Filter 10: Hvis IP er cyklist eller fodgænger, dvs. kører på cykel eller går i fritiden (spm. 16.j - k. = 1, s.8) eller ved indkøb (spm. 17.j-k. = 1, s.8) eller henter/bringer børn/andre (spm. 18.j - k = 1, s.9) eller arbejde/uddannelsessted (spm. 19.j - k. = 1, s.10) 1 → spm. 54
Ellers 2 → spm. 55, s.27

54. Ville De tage de kollektive transportmidler, hvis de blev bedre?

Ja, bestemt 1
Ja, sandsynligvis 2
Nej, sandsynligvis ikke 3
Nej, bestemt ikke 4
Irrelevant 5

55. Ville De købe en bil/en bil til, hvis De fik råd?

Ja 1
Nej 2

Tekst 11: Nu kommer der nogle spørgsmål om såkaldte grønne vaner

56.

	Næsten altid	Ofte	Sjældent	Næsten aldrig
a. Køber De økologiske fødevarer?	1	2	3	4
b. Køber De andre økologiske varer, f.eks. tøj eller andet?	1	2	3	4
c. Bruger De energisparepærer?	1	2	3	4
d. Sorterer De Deres affald?	1	2	3	4
e. Sparer De på vandet?	1	2	3	4
f. Synes De selv, De handler og opfører Dem miljø"rigtigt" i Deres hverdag?	1	2	3	4
g. Er Deres transport miljøvenlig?	1	2	3	4

Tekst 13: Det sidste spørgsmål handler om Deres økonomi

57. Hvad er husstandens samlede indkomst før skat?

Op til-150.000 kr.	1
150.001-250.000 kr.	2
250.001-350.000 kr.	3
350.001-450.000 kr.	4
450.001-550.000 kr.	5
550.001-650.000 kr.	6
650.001-750.000 kr.	7
Over 750.000 kr.	8

Mange tak for hjælpen

Danmarks Miljøundersøgelser

Danmarks Miljøundersøgelser - DMU - er en forskningsinstitution i Miljø- og Energiministeriet. DMU's opgaver omfatter forskning, overvågning og faglig rådgivning indenfor natur og miljø.

Henvendelser kan rettes til:

URL: <http://www.dmu.dk>

Danmarks Miljøundersøgelser
Frederiksborgvej 399
Postboks 358
4000 Roskilde
Tlf.: 46 30 12 00
Fax: 46 30 11 14

*Direktion og Sekretariat
Forsknings- og Udviklingssekretariat
Afd. for Atmosfærisk Miljø
Afd. for Havmiljø og Mikrobiologi
Afd. for Miljøkemi
Afd. for Systemanalyse*

Danmarks Miljøundersøgelser
Vejløvej 25
Postboks 413
8600 Silkeborg
Tlf.: 89 20 14 00
Fax: 89 20 14 14

*Afd. for Sø- og Fjordøkologi
Afd. for Terrestrisk Økologi
Afd. for Vandløbsøkologi*

Danmarks Miljøundersøgelser
Grenåvej 12, Kalø
8410 Rønde
Tlf.: 89 20 17 00
Fax: 89 20 15 14

*Afd. for Landskabsøkologi
Afd. for Kystzoneøkologi*

Danmarks Miljøundersøgelser
Tagensvej 135, 4
2200 København N
Tlf.: 35 82 14 15
Fax: 35 82 14 20

Afd. for Arktisk Miljø

Publikationer:

DMU udgiver faglige rapporter, tekniske anvisninger, temarapporter, særtryk af videnskabelige og faglige artikler, samt årsberetninger. Et katalog over DMU's aktuelle forsknings- og udviklingsprojekter er tilgængeligt via World Wide Web.

I årsberetningen findes en oversigt over det pågældende års publikationer. Årsberetning samt en opdateret oversigt over årets publikationer fås ved henvendelse til telefon 46 30 12 00.

Faglige rapporter fra DMU/NERI Technical Reports

1996

- Nr. 170: Seabird colonies in western Greenland. By Boertmann, D. et al. 148 p., DKK 100,00.
- Nr. 171: Overvågning af odder (*Lutra lutra*) i Karup Å, Hvidbjerg Å/Thy, Ryå og Skals Å, 1985-1994. Af Madsen, A.B. et al. 42 s., 45,00 kr.
- Nr. 172: Overvågning af odder (*Lutra lutra*) i Danmark 1996. Af Hammershøj, M. et al. 43 s., 45,00 kr.
- Nr. 173: Atmosfærisk deposition af kvælstof. Vandmiljøplanens Overvågningsprogram 1995. Hovedrapport og bilagsrapport. Af Skov, H. et al. 84 s. + 282 s., 100,00 kr. + 300,00 kr.
- Nr. 174: Atmosfærisk deposition af kvælstof. Målemetoder og modelberegninger. Af Ellermann, T. et al. 56 s., 70,00 kr.
- Nr. 175: Landovervågningsoplande. Vandmiljøplanens Overvågningsprogram 1995. Af Grant, R. et al. 150 s., 125,00 kr.
- Nr. 176: Ferske vandområder. Søer. Vandmiljøplanens Overvågningsprogram 1995. Af Jensen, J.P. et al. 96 s., 125,00 kr.
- Nr. 177: Ferske vandområder. Vandløb og kilder. Vandmiljøplanens Overvågningsprogram 1995. Af Windolf, J. (red.). 228 s., 125,00 kr.
- Nr. 178: Sediment and Phosphorus. Erosion and Delivery, Transport and Fate of Sediments and Sedimentassociated Nutrients in Watersheds. Proceedings from an International Workshop in Silkeborg, Denmark, 9-12 October 1995. Af Kronvang, B. et al. 150 pp., 100,00 DKK.
- Nr. 179: Marine områder. Danske fjorde - status over miljøtilstand, årsagssammenhænge og udvikling. Vandmiljøplanens Overvågningsprogram 1995. Af Kaas, H. et al. 205 s., 150,00 kr.
- Nr. 180: The Danish Air Quality Monitoring Programme. Annual Report for 1995. By Kemp, K. et al. 55 pp., 80,00 DKK.
- Nr. 181: Dansk Fauna Indeks. Test og modifikationer. Af Friberg, N. et al. 56 s., 50,00 kr.

1997

- Nr. 182: Livsbetingelserne for den vilde flora og fauna på braklagte arealer - En litteraturudredning. Af Mogensen, B. et al. 165 pp., 125,00 DKK.
- Nr. 183: Identification of Organic Colourants in Cosmetics by HPLC-Photodiode Array Detection. Chemical Substances and Chemical Preparations. By Rastogi, S.C. et al. 233 pp., 80,00 DDK.
- Nr. 184: Forekomst af egern *Sciurus vulgaris* i skove under 20 ha. Et eksempel på fragmentering af landskabet i Århus Amt. Af Asferg, T. et al. 35 s., 45,00 kr.
- Nr. 185: Transport af suspenderet stof og fosfor i den nedre del af Skjern Å-systemet. Af Svendsen, L.M. et al. 88 s., 100,00 kr.
- Nr. 186: Analyse af miljøfremmede stoffer i kommunalt spildevand og slam. Intensivt måleprogram for miljøfremmede stoffer og hygiejnisk kvalitet i kommunalt spildevand. Af Vikelsøe, J., Nielsen, B. & Johansen, E. 61 s., 45,00 kr.
- Nr. 187: Vandfugle i relation til menneskelig aktivitet i Vadehavet 1980-1995. Med en vurdering af reservatbestemmelser. Af Laursen, K. & Salvig, J. 71 s., 55,00 kr.
- Nr. 188: Generation of Input Parameters for OSPM Calculations. Sensitivity Analysis of a Method Based on a Questionnaire. By Vignati, E. et al. 52 pp., 65,00 DKK.
- Nr. 189: Vandføringsevne i danske vandløb 1976-1995. Af Iversen, H.L. & Ovesen, N.B. 55 s., 50,00 kr.
- Nr. 190: Fate of Polycyclic Aromatic Hydrocarbons in the Environment. Af Carlsen, L. et al. 82 pp., 45,00 kr.
- Nr. 191: Benzin i blodet. Kvalitativ del. ALTRANS. Af Jensen, M. 130 s., 100,00 kr.
- Nr. 192: Miljøbelastningen ved godstransport med lastbil og skib. Et projekt om Hovedstadsregionen. Af Nedergaard, K.D. & Maskell, P. 126 s., 100,00 kr.
- Nr. 193: Miljøundersøgelser ved Maarmorilik 1996. Af Johansen, P., Riget, F. & Asmund, G. 96 s., 100,00 kr.
- Nr. 194: Control of Pesticides 1996. Chemical Substances and Chemical Preparations. By Køppen, B. 26 pp., 40,00 DKK.
- Nr. 196: Kontrol af indholdet af benzen og benzo(a)pyren i kul- og olieafledte stoffer. Analytisk-kemisk kontrol af kemiske stoffer og produkter. Af Rastogi, S.C. & Jensen, G.H. 23 s., 40,00 kr.
- Nr. 198: Reduktion af CO₂-udslip gennem differentierede bilafgifter. Af Christensen, L. 56 s., 100,00 kr.