

Indholdsfortegnelse

	<u>Side</u>
Sammenfatning	3
Summary	9
1. Indledning	15
1.1 Baggrund, sigte og metode	15
1.2 Surveyen "De billøse"	16
1.3 Læsevejledning	17
2. Billøshedens udbredelse	19
2.1 Statistikkerne er uenige	19
2.2 Hvor mange er billøse?	20
2.3 Billøshedens gråzone	20
2.4 Socioøkonomiske karakteristika for billøse	22
2.5 Socioøkonomiske forklaringer på billøshed	26
3. Aktiviteter og transport	31
3.1 Aktiviteter	31
3.2 Aktiviteternes afstand fra hjemmet	34
3.3 Mobilitetsgrupper	37
3.4 Transporten	39
3.5 Transportmidlerne	40
4. Motiver for billøshed	45
4.1 Som de kommer til udtryk i surveyen	45
4.2 Planer og ønsker om at anskaffe bil	47
4.3 Begrænsninger på grund af billøshed	48
4.4 Det kollektive transportudbud	49
5. Husholdningernes udgifter til transport	51
5.1 Datagrundlaget og -behandling	51
5.2 Transportudgifterne	54
5.3 Kilometerprisen	55
6. Seks portrætter	61
6.1 Sigte og metode	61
6.2 Præsentation af familierne	61
6.3 Cykelparkens muligheder – uden bil i storbyen	63
6.4 Det praktiske valg – uden bil i storbyen	66
6.5 Måske får vi bil til vinter – uden bil i en provinsby	70
6.6 Det manglende behov – uden bil i en provinsby	73
6.7 Et dejligt liv – uden bil på landet	76
6.8 Den store drøm – uden bil på landet	80

Bilag: Surveyen "De billøse"

Sammenfatning

Baggrund

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

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

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

Der er penge at spare ved at leve uden bil

Når ressourcerne er knappe, kan man vælge ikke at have bil og i stedet gå, cykle eller anvende kollektiv transport. Man kan ikke på samme måde fravælge at have et sted at bo. Man kan heller ikke fravælge at have udgifter til f.eks. mad og tøj, man kan højst vælge at spare på kvaliteten.

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

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

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

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

Billøshedens udbredelse

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

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

I storbyområderne har 52% af husstandene ikke bilrådighed.

I provinsbyerne har 33% af husstandene ikke bilrådighed.

På landet har 13% af husstandene ikke bilrådighed.

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

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

Billøse i storbyen

Billøse i storbyen er typisk enlige. Enten en enlig yngre eller en enlig ældre. Der bor dog også billøse parfamilier – de fleste uden børn. De fleste er lønmodtagere, men der er også

en del studerende og pensionister blandt de billøse storbyboere. De billøse i byerne tjener i gennemsnit ikke så meget som dem der har bil, men de tjener mere end billøse i andre geografiske områder.

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

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

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

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

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

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

Billøse på landet

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

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

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

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

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

Billøse i provinsbyen

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

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

flere aktiviteter indenfor kort afstand genfinder man blandt bilhusstandene i provinsbyerne. Provinsbyerne har altså en struktur, der giver et mindre kilometerforbrug end både storbyerne og landområderne.

I to portrætter af billøse i provinsbyer tegnes et billede af familier der organiserer deres hverdag tæt omkring deres bopæl. Det ene portræt er af en enlig mor med to mindre børn, hvis daglige aktiviteter, herunder også store dele af det sociale netværk, ligger meget tæt på bopælen. Det samme gør sig gældende i det andet portræt af en enlig mand. Begge har tidligere haft bil, men med deres pragmatiske forhold til biler vurderer de begge, at de ikke i deres nuværende situation har behov for en bil.

En politik for de billøse

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

En forbedring af forholdene for gang og cykeltrafikken

En fastholdelse af serviceniveauet i den kollektive trafik i storbyerne

En styrkelse af privatorganiseret fælles transport – i særlig grad på landet

En større behovstilpasning af den offentlige transport på landet

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

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

På landet er bilen det transportmiddel de billøse tilbagelægger flest kilometer med. Rejser med privatbil er også hyppigere end med kollektiv transport. Det er både en udbredt praksis at billøse låner biler, og at billøse kører med andre. Analysen peger på, at de sociale private netværk i vidt omfang sikrer mobiliteten for billøse på landet. Ikke dermed være sagt at de i tilstrækkeligt omfang sikrer mobiliteten for alle billøse på landet. Dertil kommer at det kan føles generende at skulle bede andre om hjælp til transport. Hvis gråzonen mellem privat og kollektiv transport skal udbygges og formaliseres kan de lokale myndigheder bidrage med information og koordinering, så konkrete kørselsordninger kan iværk-

sættes. Det kan ske med udgangspunkt i lokalt foreningsarbejde, eller det kan ske efter den praksis der især kendes fra ældreområdet, hvor der etableres kontakt mellem nogle der gerne vil køre, og nogle der gerne vil køres ("kørselsvenner"). For mange billøse vil det mindske deres følelse af afhængighed af andre, hvis de har mulighed for at betale for deres kørsel. Lovgivningen på området er muligvis ikke hensigtsmæssig i denne gråzone mellem det private og offentlige.

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

Summary

Background

The car is a technology, which has influenced everyday life in the Western world greatly. Within the last few decades the fact that the car is now something everybody owns has been both a prerequisite and a consequence of major changes in localization and in everyday life. The car is the epitome of individual freedom and opportunity for self-realization without ties to place and time. The car not only extends the opportunities to realize activities in places and at times of own choice, it also affects the way to think. After a certain adaptation period to many people it becomes almost impossible to imagine a life without a car. How can one plan it all and how can one live without a car?

However, a lot of people live without a car, to be more specific, 32% of Danish households, in which 24% of the age group 18-84 live, do not have daily availability of a car. Despite the size of this group not much is known about it. Some regard carlessness as a poverty problem that will disappear as prosperity increases. Others consider carlessness as a social matter in which the society has an obligation to ensure mobility of those who cannot drive a car themselves. Again others regard carlessness as a model of a less environmentally straining way of organizing everyday life. Neither approach fully covers the large group of Danes who live without a car. To some people the carlessness is not a deliberate choice but a situation forced on them due to their personal finances or their inability to drive a car. To other people this is their own choice of living conditions on which the term "carfree" perhaps would have been more appropriate than "carless".

The aim of the report is to procure more knowledge about the carless people: Who are they? What are their motives in being carless? Does the carlessness affect the daily activities outside the home? Can money be saved by planning daily life without a car – and if yes, how much money? In order to answer these questions a survey including 2000 households has been carried out, half of these households are carless and the other half own a car. Besides, qualitative interviews have been carried out with eight carless people. Furthermore, existing statistical sources are utilized - primarily "The Consumer Survey" and "The National Survey of Transport Behaviour" hereafter called TU.

Money can be saved by living without a car

When resources are scarce one can choose not to have a car and then instead walk, bicycle or use public transport. It is not possible in the same way to opt out of a place to live. As one cannot opt out of expenses to e.g. food and clothes, one can only save on quality.

By comparing information about Danish consumer spending on different areas with information about Danes transport behaviour it can be concluded that:

On average the transport expenses amount to 15% of peoples spending. For carless people transport expenses are only total 5% of spending, for households with one car 18% and for households with two cars 20%.

In carless households one kilometre of transport on average costs DKK 0.52 per person, in households with cars it costs DKK 1.32. These figures include all everyday transport expenses and all transport types.

People in carless households travel considerably fewer kilometres than people in households with cars. The carless people travel on average approx. 20 km per day; people with car travel the double distance. Thus, the carless people both have lower kilometre price and they travel fewer kilometres.

Extension of carlessness

How many Danes who live without a car are not absolutely certain. A look in the car registry reveals that 48% of Danish families do not own a car. If the Danes themselves are asked – as it is done in the TU – the result is that 32% of the households do not have a car available. In this report the interview based estimates of availability, which most precisely reflects the actual conditions, are used consistently. The discrepancies between the statistical data are described in the report. In 1999 calculations based on TU show that:

On national level 32% of households have no car available, and 24% of the adult population between the ages of 18-84 live in a carless household.

In city areas 52% of the households do not have car availability.

In provincial towns 33% of the households do not have car availability.

In the country 13% of the households do not have car availability.

However, these figures do not fully uncover the extension of the carlessness. Not everybody in a car household necessarily has availability of the car. And some carless households can borrow a car when they need to. In the survey, the households with only one car but several adults were asked who uses the car. In 30% of the families exclusively one part uses the car, but most of them occasionally have family members as passengers in the car. Not surprisingly, it is almost always the husband who is the sole user of the car. The grey area of carlessness also includes that households without car now and then have access to borrowing a car. This opportunity might be the decisive reason why they themselves do not buy a car. It is a widely used practice to borrow cars - 30% of the carless households do it from time to time. The cars they borrow in most cases belong to family or friends.

Carless people do not constitute a representative section of the Danish population. In order to identify which socio-economic conditions contribute to explaining or describing the extension of carlessness a logistic regression of the material from TU has been carried out. In the city it is found that carlessness strongly relates to size and income of the household. To some although limited degree, age and occupation explain the extension of carlessness in the city, whereas gender offers no explanation. In the country carlessness strongly relates to the size, income, age, and gender of the household. Occupation has a certain although weaker relation. If the carless people in the city are compared to the carless people in the country, the analysis shows that the degree of urbanization also is of great importance. The higher level of carlessness in the city cannot be solely accounted for by another population mix. Urbanization degree on the other hand is of no importance when cities are compared to provincial towns. The lower degree of carlessness in provincial towns is mainly due to another population mix.

Carless people in the city

Carless people in the city are typically singles. Either a younger single or an older single. However, there are also carless couples – mostly without children. Most of them are wage

earners, but students and senior citizens also form part of this group. On average the carless city people earn less than those who have a car do, but they earn more than carless people in other geographical areas do.

The city people on average have ten activities per week outside the home. This applies both to those with a car and those without a car. Neither is there any big difference between the number of activities that are fixed (education and work) and the number of activities that are voluntary (leisure time). But there is a difference between how far from home people with a car and people without a car have their activities. To a larger extent the activities of the carless people are orientated towards the local area. The carless city people use the same amount of time for transport as the car people but they only travel half the distance. For the carless inhabitants in cities walking and bicycling are the most frequently used transport modes – used to realize approximately two thirds of their activities. In terms of kilometres public transport is the most important means of transport for carless people in cities.

When the carless city people are asked about their reasons for not owning a car, more than half answer that they cannot afford a car or that it in other ways is a financial prioritization. "I don't need to have a car or I'm not interested in having a car" or "I have good alternatives" are also important reasons for the carless city people. Finally, nearly one third motivate their carlessness with not being able to drive a car, mainly because they don't have a driver's license.

To the individual person reasons for carlessness is usually strongly connected to elements ranging from social heritage, present circumstances of life, choices and opportunities earlier in life to present life style. In a quantitative survey that by nature splits up the holistic view it is impossible to explain these connections. Consequently, it cannot be concluded that all the people who motivate carlessness with not being able to afford one immediately would buy a car if they had the means, or that those who do not give a financial reason would not immediately buy a car if they could afford to do so.

Therefore, the carless people were asked directly if they would buy a car if they could afford it. This question contains a large element of subjective interpretation, but it is at the same time an indication of how many carless people want to own a car. 25% of the carless city people state that they would buy a car if they could afford one.

In general, the carless city people are satisfied with public transport. Most carless people use it regularly. This is contrary to the city car users, where family members use public transport more infrequently and generally also are less positive in their assessment of public transport.

Two carless city families are portrayed in the report. One of these families, a family with children, has planned their life without a car. In their everyday life which does not differ from the everyday life of a lot of other busy families with children bicycles make the everyday life come together. The members of the other family are young and have no children. They have moved to the city from the provinces and have grown up with a car as a natural means of daily transport. They have given up the car because they really do not need it in their present situation and because the expenses do not measure up to the use.

Carless people in the country

A typical example of carless people living in country is an elderly retired woman without a driver's license. Consequently, this group also contains low-income households. Few car-

less couples live in the country, and carless families with children are few and far between in the country.

In the country there is a strong relation between car availability and activities outside the home. On average the carless people have approximately five activities per week outside their home. People with car in the country resemble city people with approximately ten activities per week outside the home. Consistent with having a different socio-economic profile from the car people, the carless country people do not have as many fixed activities outside the home. But the frequency of shopping and leisure travel does not differ markedly. The carless people in the country have most of their activities in the local area. Leisure activities, however, are an exception as carless country people often travel over long distances. The carless country people travel significantly fewer kilometres and use significantly less time on transport than the car people in the country. Walking and bicycling are the most frequent means of transport for the carless country people. They use these means of transport for more than half of their activities. However, in terms of kilometres the car is the means of transport which carries the carless country people farthest off – they either borrow a car or they are passengers in the cars of other people.

The reasons for not owning a car in the country are similar to the reasons in the city, however, with a different distribution. The most frequently stated reason is not being able to drive a car, which is stated by more than half of the respondents. Many people do not have a driver's license and some mention health/illness as reason for not owning a car. The financial reason is stated by less than half of the respondents and is consequently not as frequently stated as in the cities. This is despite the fact that the carless people in the country in general have lower income. The explanation must be that reasons like health or at a relatively late stage of life not possessing a driver's license are considered to be reasons that totally shade the financial reason. The arguments that they have good alternatives and no need for or interest in a car do appear, however, not as frequently as in the cities.

Based on a judgement of the family requirements, 25% of the carless country people are not satisfied with public transport service. Almost half of the people never or rarely use buses or trains. Thus, many people are highly dependent on the transport opportunities that exist in the form of local transport arrangements or in the form of the transport opportunities, which the social network offers.

Two elderly women are portrayed. The portraits show how quality of life and mobility not necessarily are connected. Both women have a lot of activities around their home. One of them has never driven a car herself and has no wish to do so. The other woman has had a car but for financial reasons she has had to give it up. They both use the public transport occasionally even though their opportunities for private transport are good. The independence related to being able to plan without the dependency on the private network is considered very important.

Carless people in the provincial town

A single woman is a typical example of carless people in the provincial towns. Seen in terms of age there is a slight majority of older women. She may be a wage earner but usually she is retired or on early retirement benefit. The profile of the carless provincial people in all the investigated socio-economic areas falls between the carless people in cities and in the country.

In many of the remaining areas they show the same tendency when a quantitative cross section is considered. This e.g. applies to the frequency at which different types of reason for carlessness are mentioned as well as to the assessment and the use of public transport. In the question of mobility they are also "right in between", at any rate if mobility is measured in terms of number of activities outside the home as well as in the question of distribution between fixed and leisure activities. However, in one area there is a measurable difference. Compared to the carless city and country people, the carless provincial people have a relatively larger share of their activities in the local area defined as being within a range of four kilometres from home. A similar trend of having relatively more activities within a short distance recurs among the provincial car households. Thus, the provincial towns have a structure that results in a lower number of kilometres than both cities and country.

The two portraits of carless provincial people draw a picture of families who organize their everyday life to take place close to home. One portrait is of a single mother with two small children and her daily activities as well as a major part of the social network can be found very close to home. The same applies to the second portrait of a single man. Both persons have previously owned a car, however, taking their pragmatic view of cars into account they both estimate that they do not need a car in their present situation.

Policy for the carless people

The objective of this report is to describe the extension of carlessness and how carlessness is related to transport behaviour and to the financial situation of the households. Further, the reasons for carlessness are defined. Both those reasons that relate to socio-economic conditions and those that the carless people state themselves. The objective has not been to formulate specific proposals for or recommendations to political or planning actions. Based on the analysis some general prospects of action may be suggested for the benefit of the carless people:

- Improved conditions for pedestrian as well as bicycle traffic

- Maintaining the service level of public transport in the cities

- Strengthening of privately organised joint transport – especially in the country

- Increased adaptation according to requirement of public transport in the country

Transport planning often focuses on the number of kilometres driven by different means of transport. Seen in that light, the means of transport mostly used by carless people are the motorized means. However, this conceals the fact that relatively few people travel long distances. A large number of carless people do not use motorized transport on a daily basis. Walking and bicycling are the most frequently used means of transport when counting the number of travels. Consequently, if the point of departure is a question of how to improve the situation for as many carless people as possible focus moves from the motorized transport towards the non-motorized transport.

Among the carless city people public transport is used for largest number of kilometres. In terms of number of travels public transport is also a frequently used transport type although not used as frequently as walking and bicycling. Some carless people use public transport on a daily basis, most people use it occasionally and more or less everybody is pleased with public transport. When the carless city people are asked for a general assessment of how public transport fulfils their requirements they express satisfaction. If you scratch the

surface slightly a number of critical points might appear; however, this does not change the mainly positive assessment. Thus, public transport in the cities functions satisfactory seen from the point of view of the carless people.

In the country the car is the means of transport used for the largest number of kilometres by the carless people. Travelling by private car is also more frequent than by travelling by public transport. It is common practise both that carless people borrow cars and that they drive with other people. The analysis indicates that the private social networks to a large extent ensure mobility for the carless country people. This is not to say that the networks sufficiently ensure mobility for all carless country people. An additional factor is that having to ask other people for help in connection with transport is annoying. If the grey area between private and public transport is to be developed and formalized local authorities could contribute with information and co-ordination so that specific transport arrangements can be implemented. This could take place based on local associations or on the practice especially known from the senior citizens area in which contact is established between people who are prepared to drive and people who want to be driven ("driving friends"). To a number of carless people it will reduce their feeling of dependency of others if they can pay to be driven. Legislation in this area might not be appropriate for this grey area between private and public transport.

An argument against an extension of the private arrangements is that it will undermine the basis for the public transport and thus in the long term further impair the mobility of the carless people. However, the carless country people do not use public transport extensively even though they – similar to the carless city people – appreciate that it is available. Today half-empty or completely empty buses drive in the country and this situation is not expedient neither from an economic nor from an environmental point of view. There are no clear-cut solutions as to how to put public means for transport into better use in the country, but there are obviously a number of obstacles both in terms of legislation and in terms of habits. A possible alternative to rigid time tables and large buses could be special transport arrangements with a higher degree of adaptation to demand for specific population groups combined with incorporation of taxis to cover the more spontaneous/individual transport demands.

1. Indledning

1.1 Baggrund, sigte og metode

Stillet overfor spørgsmålet om det er muligt at indrette hverdagen uden bil eller med mindre bilkørsel, svarer mange bilister at det ikke er muligt. Bilen opfattes som et nødvendigt redskab til at realisere forskellige aktiviteter - kittet der får hverdagen til at hænge sammen. Så længe alternativerne, og her associeres for det meste til den kollektive transport, ikke er bedre så opfattes bilen af mange ikke som et valg, men som en nødvendighed. Bilen er stærkt vanedannende. Efter en vis tilvænningstid begrænses mange bilisters evne til at se andre muligheder. Og efterhånden er de der måske heller ikke umiddelbart, fordi bilen bliver brugt i en selvforstærkende proces hvor aktiviteter vælges i tid og rum på en måde så de ikke kan nås uden en bil.

Set i forhold til dette billede er det imidlertid interessant, at en fjerdedel af alle voksne danskere faktisk lever uden at deres husstand har daglig rådighed over en bil. Der er altså en ganske stor gruppe af danskere, som i deres faktiske adfærd danner modbillede til den "uomgængelige bilisme". For mange er billøsheden ikke et frivilligt valg, og de ville så snart de fik midler og mulighed anskaffe sig en bil. Billøsheden kan imidlertid ikke reduceres til et fattigdomsproblem. Nogle har frivilligt fravalgt bilen og indrettet deres hverdag herefter.

En anden grund til at de billøse er en interessant gruppe er, at det er en samfundsopgave at sikre, at alle samfundets borgere har mulighed for transport. Det offentlige har således en forpligtigelse til at sikre et vist minimum af kollektiv transport. Der bruges derudover ikke helt ubetydelige samfundsmæssige ressourcer på kørselsordninger rettet mod specielle befolkningsgrupper.

Med denne rapport ønsker vi at rette fokus på de danskere der ikke har bil. Selvom de er mange er det ikke en gruppe der hidtil har påkaldt sig særlig stor interesse. Det har været vanskeligt at finde eksisterende forsknings- eller udredningsprojekter, som det var muligt at basere rapporten på. Derfor er målet med denne rapport i første omgang at tilvejebringe og formidle en viden om de billøse, ved at besvare spørgsmål af typen: Hvem er de billøse? Hvad er deres motiver for billøshed? Har billøsheden indflydelse på hverdagens aktiviteter udenfor hjemmet? Og er der penge at spare ved at indrette hverdagen uden bil - og i givet fald hvor mange?

Den beskrivende tilgang betyder, at rapporten ikke i særligt omfang beskæftiger sig kvalitativt med spørgsmålet om betydningen af at leve uden bil. Vi har uden større held søgt efter danske og udenlandske undersøgelser som beskæftiger sig med transportvilkårenes betydning for levevilkår, livsstil og livskvalitet. De tre begreber repræsenterer forskellige niveauer i menneskers livsbetingelser og tilfredshed med disse. I analyser om levevilkår indgår transport sjældent som en selvstændig levevilkårskomponent. Transport anses for at være et middel til realisering af de egentlige mål – som er de aktiviteter der udføres forskellige steder i tid og rum. I de opgørelser som Danmarks Statistik og Socialforskningsinstituttet¹ løbende offentliggør om danskernes levevilkår opgøres transport og transportressourcer således ikke som en selvstændig levevilkårsindikator. Der har også været kigget på analyser af livsstil, men uden større held. De mest relevante studier i Danmark relaterer sig til forskning i boligens betydning for livsstilen². Der er uden tvivl inspiration at hente her, men det ville i givet fald være et egentligt forskningsprojekt at implementere denne viden på transportområdet. Det samme gælder begrebet livskvalitet. Men måske er livskvalitet også et lige lovlig stort begreb at relatere til køretøjsbesiddelse.

Empirisk materiale om billøshedens udbredelse og sammenhæng med mobiliteten er også beskedent. Der findes nyttig viden i Transportvaneundersøgelsen (TU), der er en kvantitativ survey hvor der løbende indsamles oplysninger om danskernes transportvilkår og –adfærd. Transportvaneundersøgelsen har imidlertid den svaghed i denne sammenhæng, at der kun spørges til transporten dagen før, som kan være atypisk. TU kan altså ikke bruges til at identificere grupper af danskere efter deres typiske transportadfærd.

I erkendelse af at billøse ikke har været omfattet af særlig stor interesse i den tilgængelige litteratur og i erkendelse af begrænsninger i det eksisterende empiriske materiale har vi

¹ Jens Bonke (red.). "Levevilkår i Danmark. 1997". Danmarks Statistik & Socialforskningsinstituttet, 1997.

² Jesper Ole Jensen. "Forbrugsmæssig segregation i boligområder – et spørgsmål om livsstil og boligforbrug". Paper til seminar om bostads- og urbanforskning i Gävle i 1999.

valgt selv at lade en kvantitativ survey gennemføre. Denne survey danner baggrund for store dele af rapporten. Dertil har vi nyttiggjort eksisterende datamateriale primært Transportvaneundersøgelsen (TU)³ og Forbrugsundersøgelsen⁴. Begge analyser gennemføres af Danmarks Statistik. Der er yderligere gennemført kvalitative interviews med seks billøse husstande (otte billøse personer). De bruges til at tegne nogle sammenhængende portrætter af, hvordan livet kan udfolde sig uden bil.

1.2 Surveyen "De billøse"

Surveyen "De billøse" blev gennemført i foråret 2000. Det var et telefoninterview der blev udviklet i samarbejde med Danmarks Statistik, som også stod for den praktiske gennemførelse. Der er indsamlet materiale om ca. 2000 husstande, repræsenterende ca. 3000 voksne danskere mellem 18-84 år.

Der er interviewet både i husstande med og husstande uden bilrådighed – omtrent halvt af hvert. Derudover er valgt en geografisk segmentering, hvor der interviewes nogenlunde lige mange med og uden bil i de tre områdetyper: storby, provinsby og land. Geografien har stor betydning for bilrådighed og adfærd, og det er derfor hensigtsmæssigt at kunne beskrive forholdene indenfor de forskellige geografiske områdetyper. Danmarks Statistik har faciliteter til på forhånd at udvælge respondenter efter forskellige kriterier, og de er brugt til at udvælge seks segmenter – efter bilrådighed og efter bopælslokalisering. Definitionen af de tre områdetyper er central for fortolkningen af rapportens tabeller, og skal derfor kort præsenteres. For en mere præcis beskrivelse henvises til bilaget. Afgrænsninger kan altid diskuteres, men det er her især værd at bemærke, at landområder også omfatter mindre bysamfund.

Storby: Sammenhængende byområder med mere end 100.000 indbyggere. Det er storbyområderne i København, Århus, Aalborg og Odense. I København går grænsen midt gennem Københavns Amt.

Provinsby: Byer med 10.000-100.000 indbyggere. Dog er undtaget byer af denne størrelse i HT området.

Land: Byer med under 2.000 indbyggere og egentlige landområder. Dog er undtaget landområder i HT området samt i Århus, Aalborg og Odense kommuner.

For de metodemæssigt interesserede, eller for dem der ønsker at gå interviewanalysen efter i sømmene, henvises til bilaget.

1.3 Læsevejledning

Rapporten er skrevet således at de enkelte kapitler kan læses uafhængigt af hinanden. Kapitlerne 2-4 baseres i vidt omfang på den gennemførte survey. I kapitel 2 beskrives billøshedens udbredelse. Her besvares spørgsmål som: Hvor mange og hvem er de billøse? Hvor mange er omfattet af billøshedens gråzone – dvs. bor i en bilhusstand uden at bruge bilen, eller bor i en billøs husstand som alligevel har biladgang en gang imellem? Det kan være et nyttigt baggrundskapitel. I kapitel 3 beskrives billøshedens implikationer på transportad-

³ For en beskrivelse se f.eks.: Danmarks Statistik. Samferdsel og turisme. 1997:47./ Statistiske efterretninger. Transport 2000:26.

⁴ For en beskrivelse se: Danmarks Statistik. Forbrugsundersøgelsen. Metodebeskrivelse – fra dataindsamling til offentliggørelse. 1999./ Statistiske efterretninger. Indkomst, forbrug og priser. 1995:5 og 1999:16.

færden. Først beskrives forskelle i omfanget af, formål med og afstand til aktiviteter udenfor hjemmet. Herefter beskrives den måde aktiviteterne nås transportmæssigt. I kapitel 4 beskrives hvilke motiver der er for billøshed. Motiverne er kortlagt som de argumenter de billøse spontant giver udtryk for, når de bliver spurgt.

I kapitel 5 beskrives bilens betydning for husholdningsøkonomien, og det beskrives hvor meget billigere det er, at indrette tilværelse uden bil. Her baserer analyserne sig på Forbrugsundersøgelsen og på TU. I kapitel 6 tegnes seks portrætter af billøse familier. Der tegnes to portrætter for familier bosiddende i hvert af de tre områder – storby, provinsby og land.

2. Billøshedens udbredelse

2.1 Statistikkerne er uenige

Hvis man kigger i opgørelser på basis af Bilregistret⁵ for at se hvor mange der har bilrådighed, finder man at:

48% af alle familier havde i 1999 ikke rådighed over en bil.

Hvis man herefter kigger i opgørelser fra Transportvaneundersøgelsen⁶, finder man at:

32% af alle husstande havde i 1999 ikke rådighed over en bil.

Der er stor forskel i svaret på spørgsmålet om billøshedens udbredelse, afhængig af hvilken statistik der anvendes. En mindre del kan forklares med forskelle i begreberne familie og husstande, men langt den største forklaring må skyldes, at Bilregistret er en meget dårlig datakilde til identifikation af spørgsmålet om bilrådighed. Bilregistret baseres på indberetninger til politiet, og eftersom der ikke kører mange biler rundt på vejene uden registreringsnummer, må man tro at det er en pålidelig statistik hvad angår bilbestandens samlede størrelse. Men i spørgsmålet om, hvem der bruger bilerne er det tilsyneladende ikke den bedste statistik at anvende. Transportvaneundersøgelsens opgørelse af bilrådighed afspejler formentlig mest præcist de faktiske forhold. Respondenter er næppe hverken upålidelige eller upræcise i svaret på dette spørgsmål.

I alle følgende tabeller benyttes Transportvaneundersøgelsens bilrådighedsbegreb, som altså formodes at afspejle de virkelige forhold bedst. Det er imidlertid interessant kort at dvæle ved statistikkernes uoverensstemmelse. Det har bl.a. været nødvendigt fordi Bilregistret blev anvendt til udvælgelse af respondenter til surveyen. Også her viste der sig meget store uoverensstemmelser mellem hvilken bilrådighed man forventede husstanden havde, og det de så havde når man spurgte dem. Mange af de husstande som man troede var billøse havde alligevel bilrådighed. Noget forklares med at der er gået tre måneder mellem registerudtrækket og interviewene, noget forklares med at arbejdspladsernes biler benyttes privat, noget forklares med den praksis at forældrene giver bilen til børnene uden at foretage omregistrering. Hvis man, så vidt det er muligt, reducerer for disse forhold er der imidlertid stadig en uoverensstemmelse mellem de to statistikkens opgørelse af bilrådigheden. Forskellen er meget tydelig geografisk afhængig - og størst med lav urbaniseringsgrad (tabel 3 i bilaget). Danmarks Statistik har ikke kunne give en fyldestgørende forklaring, på trods af at man konkret er gået tilbage til registrene i alle de tilfælde, hvor der i surveyen "De billøse" har været uoverensstemmelser⁷.

I det følgende anvendes kun de statistikkilder, hvor bilrådighed er opgjort direkte via interviews.

2.2 Hvor mange er billøse?

⁵ Danmarks Statistik. Statistiske Efterretninger. Transport 2000:26.

⁶ TU 99 - egne datakørsler.

⁷ Danmarks Statistik har nu igangsat en undersøgelse med udgangspunkt i interviews fra TU, hvor respondenter oplyser om bilernes registreringsnummer. Ved konkret at efterspore ejerforholdet til disse biler er håbet at komme tættere på en forklaring på den store uoverensstemmelse. Problemet beskrives også i Linda Christensens "Transport og kollektiv trafikforsyning". Faglig rapport fra DMU, nr. 320.

I tabel 2.1 er vist hvor mange husstande og hvor mange personer (18-84 år) der bor i husstande med og uden bil i tre forskellige typer af geografiske områder. Der er anvendt denne områdeinddeling:

Storby: Sammenhængende byområder med mere end 100.000 indbyggere.

Provinsby: Byer med 10.000-100.000 indbyggere. Dog er undtaget byer af denne størrelse i HT området.

Land: Byer med under 2.000 indbyggere og egentlige landområder. Dog er undtaget landområder i HT området samt i Århus, Aalborg og Odense kommuner.

Restområde: Områder der falder udenfor de tre ovenstående.

De billøse i storbyerne udgør 13% af den voksne danske befolkning. De billøse på landet udgør 2% af den voksne danske befolkning. Indenfor hvert af områderne ser billedet således ud:

I storbyområderne har 52% af husstandene ikke bilrådighed.
43% af storbyernes indbyggere (18-84 år) bor i disse husstande⁸.

I provinsbyerne har 33% af husstandene ikke bilrådighed.
20% af provinsbyernes indbyggere (18-84 år) bor i disse husstande.

På landet har 13% af husstandene ikke bilrådighed.
9% af indbyggerne på landet (18-84 år) bor i disse husstande.

På landsbasis har 32% af husstandene ikke bilrådighed.
24% af indbyggerne (18-84 år) bor i disse husstande.

Tabel 2.1 Billøse husstande og personer opdelt i områdetyper

	Billøse			Bil			Hele landet*
	Storby	Provinsby	Land	Storby	Provinsby	Land	
Husstande (1000)	417	145	71	388	289	479	2439
Andel af husstande	17%	6%	3%	16%	12%	20%	100%
Pers. 18-84 år (1000)	524	175	87	698	536	922	4057
Andel af personer	13%	4%	2%	17%	13%	23%	100%

* Incl. "restområdet" som udgør ca. en fjerdedel af alle husstande og voksne i Danmark.

Kilde: TU99

2.3 Billøshedens gråzone

At en person bor i en husstand med bil betyder ikke nødvendigvis, at personen har adgang til den, det kan jo være at det kun er partnerens bil. At en person bor i en husstand uden daglig bilrådighed betyder omvendt heller ikke, at vedkommende er helt afskåret fra at bruge bil. Måske tilfredsstilles bilbehovet ved at hjælpsomme forældre eller naboer velvilligt låner bilen ud. For at få et indblik i denne gråzone af billøshed, er familier med samle-

⁸ Når antallet af billøse danskere er lavere end antallet af husstande, skyldes det at billøse husstande som gennemsnit betragtes har færre medlemmer end husstande med bil.

vende eller ægtepar, hvor der kun er én bil til rådighed, blevet spurgt om hvem der bruger bilen: bliver bilen kun brugt af manden eller kvinden, bliver den overvejende brugt af den ene part eller skiftes man? Svaret på dette spørgsmål er vist i tabel 2.2.

Tabel 2.2. Hvem bruger bilen når der er to voksne og kun én bil?

Hvem bruger bilen?	% af familier med to voksne og én bil*	Hvor ofte er der passagerer fra husstanden med?		
		Dagligt	Af og til	Sjældent
Kun manden	23%	32%	61%	7%
Mest manden	23%	38%	56%	7%
Kun kvinden	7%	25%	69%	7%
Mest kvinden	19%	31%	63%	6%
Skiftes	27%			

* Vægtet fordeling i de tre geografiske områder hvor der er interviewet.

Kilde: surveyen "De billøse"

I 30% af husstandene benyttes bilen kun af den ene part, og den anden part er i en eller anden forstand billøs. Det er imidlertid vanskeligt umiddelbart at sammenligne rejsevilkårene med de rigtig billøse, da det er en udbredt praksis, at den der har bil også fungerer som chauffør for resten af familien. Som det fremgår af tabel 2.2 er der ikke mange som aldrig transporterer familiemedlemmer.

Der er et meget tydeligt kønsaspekt i spørgsmålet om hvem der benytter bilen. Når en person i familien har enebrugen er det normalt manden. Der er flere kvinder uden kørekort end mænd (jvf tabel 2.5), hvilket kun delvis forklarer forskellen. Noget kan forklares med, at mænd oftere end kvinder har arbejdsrelaterede vilkår, der betinger de har en bil. Måske er bilen endog et arbejdsgode i form af en firmabil. Men tilbage er, at de kønsrelaterede traditioner stadig har betydning. Manden vinder nok, hvis alt andet er lige, oftere forhandlingen om den ene bil.

Ligesom der kan være billøse medlemmer i bilhusstande, kan der være billøse husstande med bilrådighed – eller i hvert fald med bilrådighed en gang imellem. Det er de billøse blevet spurgt om, og svarene fremgår af tabel 2.3. 30% af de billøse husstande har engang imellem adgang til en bil. Hovedparten beretter at de låner bil af deres familie eller venner. Blandt de således periodisk bilende billøse låner 88% af husstanden køretøjet af familie eller venner. Resten låner af arbejdet (5%) eller lejer (4%). Delebilsordninger har ikke et omfang så det slår igennem i statistikken.

Der er også spurgt om hvor hyppigt bilen lånes: ugentligt, månedligt eller sjældnere. Svarfordelingerne er vist i tabel 2.3. Der er ikke så mange der låner på ugentlig basis. Månedsbasis eller sjældnere er det hyppigste. Der er en geografisk forskel mellem billøse på land og i by i spørgsmålet om lån af bil. Det er en mere udbredt praksis i storbyerne, hvor 33% af de billøse engang imellem har bil, mod 24% i provinsbyerne og 21% på landet. De billøse på landet der låner bil gør det imidlertid hyppigere end billøse i byerne.

Tabel 2.3 Billøses adgang til bil

% af billøse husstande som har bil af og til*	30%
Heraf:	
En eller flere gange om ugen	20%
En eller flere gange om måneden	38%
En eller flere gange om året	41%

* Vægtet fordeling i de tre geografiske områder hvor der er interviewet.

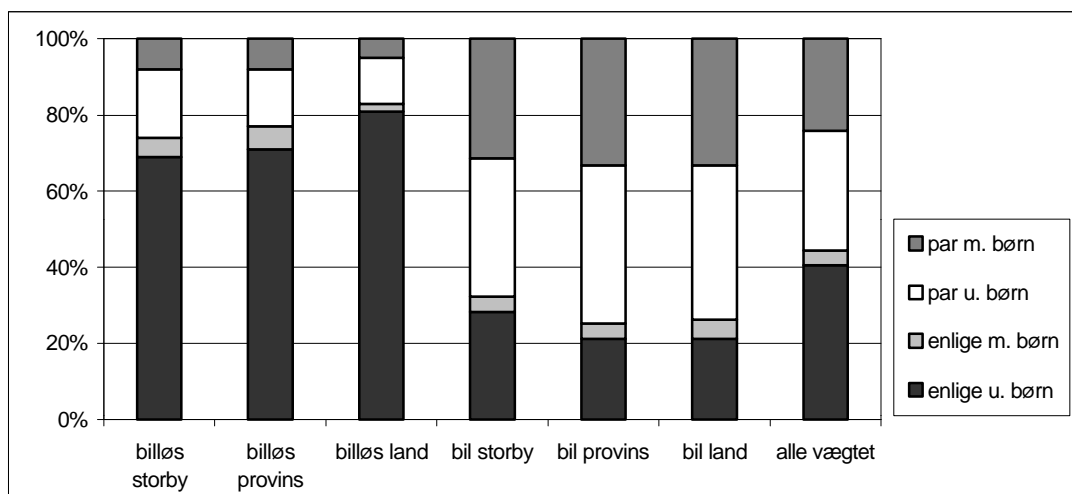
Kilde: surveyen "de billøse"

2.4 Socioøkonomiske karakteristika for billøse

Figureerne 2.1 til 2.5 og tabel 2.4 og 2.5 illustrerer socioøkonomiske karakteristika i de seks grupper: dem med bil og dem uden opdelt på de tre geografiske områder. Totaler er et vægtet gennemsnit over disse tre områder. I figurer og tabeller illustreres: husstandstyper, alder, køn, besiddelse af kørekort, beskæftigelse, husstandsindkomst og interviewpersonens indkomst. I bilagets appendix 4 kan man finde tilsvarende i tabelform og med en lidt større detaljering.

Enlige dominerer blandt de billøse husstande, hvorimod bilhusstande oftest er par. Det illustrerer figur 2.1. Figuren viser, at der ikke er mange billøse børnefamilier på landet. Fordelingerne på familietyper er i store træk ens for de billøse i de tre områder, dog med lidt flere enlige på landet. Der er heller ikke markante forskelle mellem bilfamilier i de tre områder, dog anes lidt færre parfamilier i storbyen.

Figur 2.1. Husstandstyper

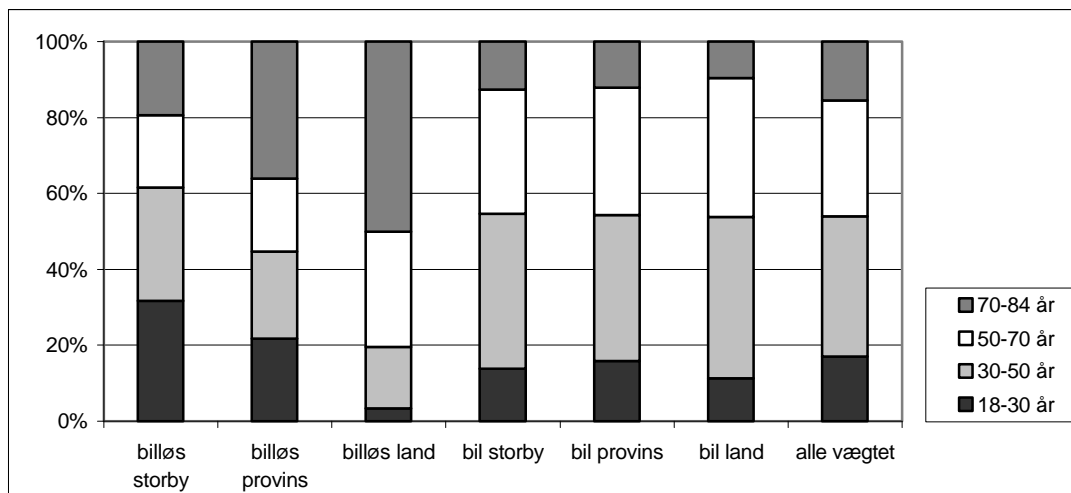


Kilde: Surveyen "De billøse"

Aldersfordelingen for de voksne i familierne er vist i figur 2.2 og gennemsnitsalderen er vist i tabel 2.4. Blandt de billøse er en markant forskel i de tre geografiske områder – stigende alder med faldende urbaniseringsgrad. Blandt bilfamilierne er der ikke nogen nævneværdig forskel hverken på aldersfordelingen eller på gennemsnitsalderen. Hvor bilfamilierne er domineret af mellemgrupperne (30-70 år) er de billøse domineret af ydergrupper-

ne. I storbyen mest af yngre, men også en hel del ældre. På landet er den ældre gruppe helt dominerende.

Figur 2.2 Aldersfordeling - alle voksne i husstanden



Kilde: Surveyen "De billøse"

Tabel 2.4 Gennemsnitsalder, køn og kørekortsbesiddelse for voksne i husstanden

	Billøse			Bil			Alle vægtet
	Storby	Provinsby	Land	Storby	Provinsby	Land	
Gennemsnitsalder	45	49	55	49	49	49	48
Andel af kvinder	60%	64%	65%	49%	50%	48%	52%
Andel uden kørekort	36%	44%	53%	9%	8%	6%	16%
Andel som har haft kørekort	8%	14%	18%	1%	1%	0%	3%

Kilde: Surveyen "De billøse"

Fordelingen på køn er markant forskellig mellem billøse og dem med bil. Det fremgår af tabel 2.4. Kvinder er i flertal blandt de billøse i alle tre områder, mest markant på landet. Tabellen viser også hvor mange i grupperne der ikke har kørekort. I bilhusstandene er der 6-9% af de voksne der ikke har kørekort – flest i storbyerne. Blandt de billøse er det 36-53% - flest på landet. Der er imidlertid mange af de billøse på landet der tidligere har haft kørekort. Forklaringen på ikke længere at have kørekort er primært aldersbetinget.

Blandt de yngre og midaldrende er manglende kørekort næppe en forklaring på billøshed, men måske nok en følge heraf. De eneste for hvem manglende kørekort kan siges at være en væsentlig forklarende parameter for billøsheden, er de ældre kvinder der af historiske og kulturelle grunde aldrig fik erhvervet sig et. Tabel 2.5 illustrerer at det i særlig grad er aktuelt blandt de ældre kvinder over 70. I aldersgrupperne under 60 år har ligestillingen tilsyneladende indfundet sig, med kvinderne på et konstant niveau lidt lavere end mændenes.

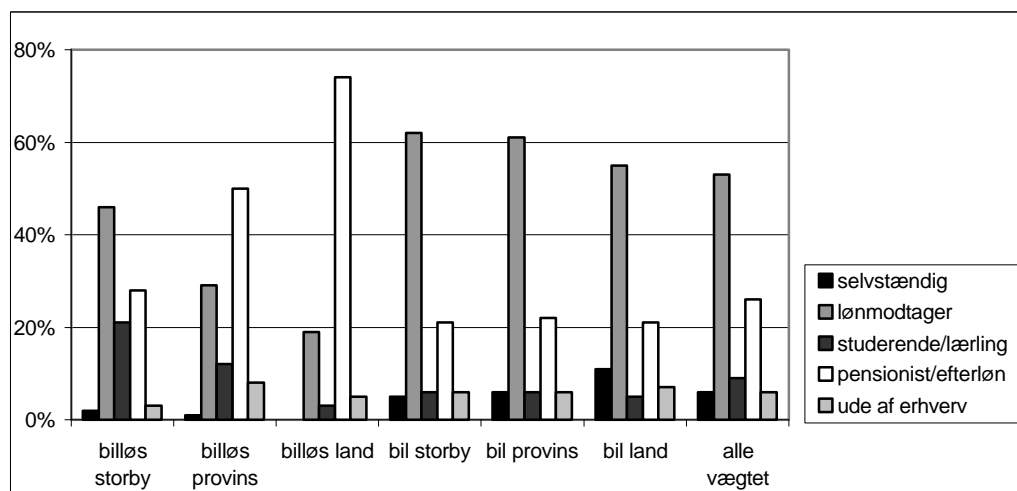
Tabel 2.5 Andel med kørekort fordelt på køn og alder

Alder	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60-69 år	70-84 år	Alle
Mænd	85%	94%	93%	94%	91%	77%	90%
Kvinder	78%	88%	87%	85%	70%	26%	75%

Kilde: TU99

Når man ser på beskæftigelse i grupperne, som det er gjort i figur 2.3 er det markant at bilfamilierne på dette område ligner hinanden uanset urbaniseringsgrad. Blandt de billøse er der derimod store forskelle. De billøse i storbyen ligner mest de bilende, dog med lidt flere studerende og pensionister end lønmodtagere – helt i overensstemmelse med aldersprofilerne. Når man kommer på landet er pensionister og efterlønsmodtagere helt dominerende blandt de billøse – igen i overensstemmelse med at der her er relativt mange ældre.

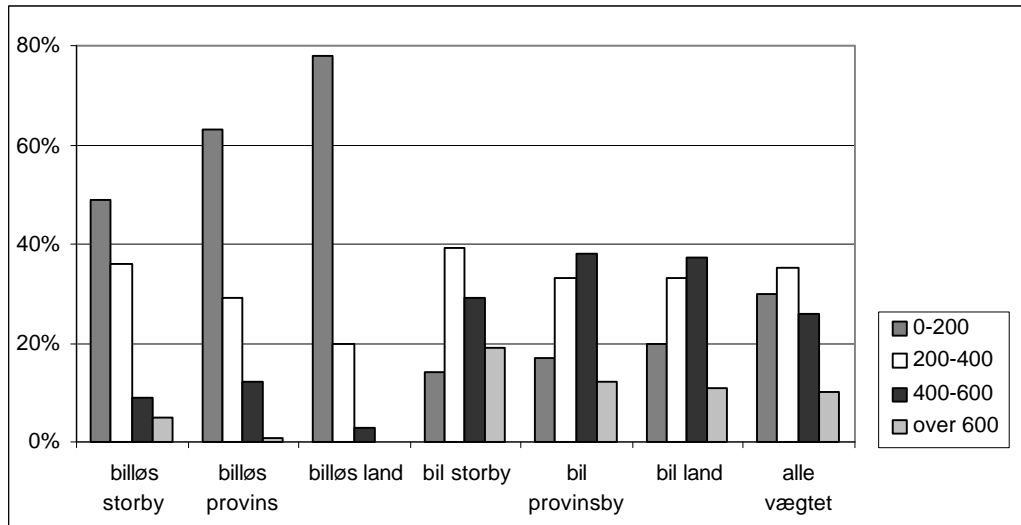
Figur 2.3 Beskæftigelse - alle voksne i husstanden.



Kilde: Surveyen "De billøse"

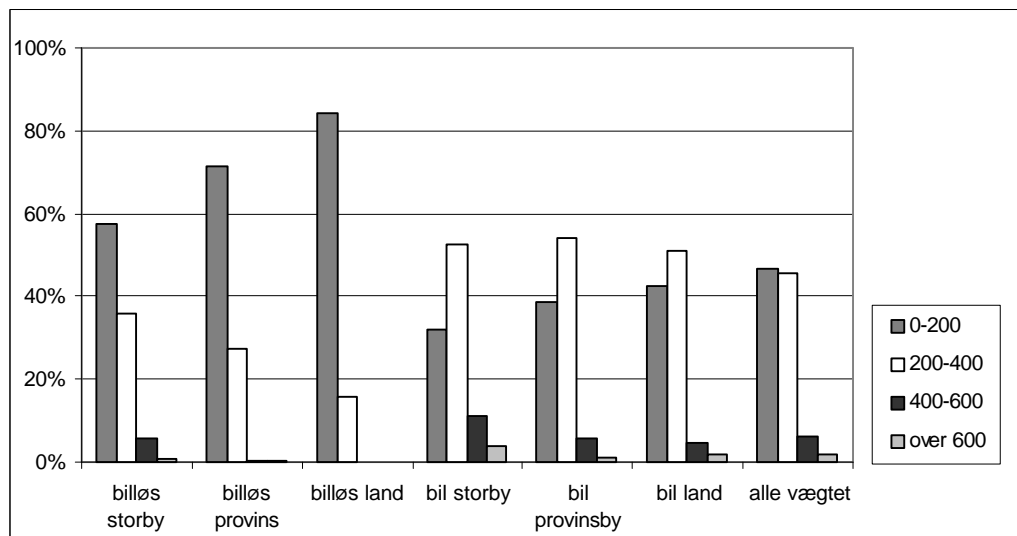
Indkomsterne er en meget markant faktor til forklaring af, om en husstand har bil eller ej. Det fremgår af figur 2.4 hvor fordelingen på husstandsindkomster er vist og figur 2.5 hvor fordelingen på interviewpersonernes indkomst er vist. Begge figurer viser indkomstforskelle mellem dem med og dem uden bil. At husstandsindkomsterne er forskellige forklares delvis af, at der er færre voksne husstandsmedlemmer, og dermed færre indkomster i de billøse husstande. Men det er kun en del af forklaringen. Som figur 2.5 viser, ligger også de personlige indkomster lavere for de billøse. Høje indkomster blandt de billøse forekommer praktisk taget kun i storbyen.

Figur 2.4 Husstandens indkomst (i 1000 kr.)



Kilde: Surveyen "De billøse"

Figur 2.5 Interviewpersonens personlige indkomst (i 1000 kr.)



Kilde: Surveyen "De billøse"

Lidt firkantet kan man tegne profilerne af billøse i de tre områder således:

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

En billøs på landet er typisk en ældre pensioneret kvinde uden kørekort. I overensstemmelse hermed er der også i denne gruppe lave husstandsindkomster. Der bor meget få billøse par på landet. Børnefamilierne er yderst sjældne.

En billøs i provinsbyer er typisk en enlig kvinde. Aldersmæssigt er der lidt flere ældre end yngre. Hun kan være lønmodtager, men er formentlig pensionist eller efterlønsmodtager. De billøse provinsbyboere har en profil, der på alle de undersøgte socioøkonomiske forhold ligger midt imellem de billøse i storbyen og de billøse på landet.

2.5 Socioøkonomiske forklaringer på billøshed

I hvilket omfang kan forskellen i billøsheden i de tre geografiske områder tilskrives, at der reelt er forskelle i adfærden (bil eller billøshed) i de forskellige områdetyper? Og i hvilket omfang skyldes forskellene andre underliggende forhold? I hvilket omfang er f.eks. den høje billøshed i storbyen en følge af, at der bor mange unge? For at få klarhed over denne type af sammenhæng er der på materiale fra Transportvaneundersøgelsen fra 1999 opbygget en logitmodel. Modelopbygning og fortolkning er beskrevet nærmere i bilagets appendix 5. Her beskrives kun hovedprincipper og -resultater.

Med modellen søges en forklaring på, hvorfor nogle voksne personer bor i en husstand med bilrådighed mens andre ikke gør. Forklaringen søges i spørgsmålet om: bopælslokalisering, antal personer i husstanden, alder, køn, beskæftigelse og indkomst. Det er forhold som er stærkt indbyrdes afhængige, men modellen gør det muligt at vurdere betydningen af hvert enkelt af forklaringslementerne – isoleret set. Konkret gøres det via beregning af ændringer i sandsynligheder for bilejerskab, når der ændres på en enkelt parameter. Hvor meget ændres f.eks. sandsynligheden for at en person har bil, hvis husstandens indtægt stiger 100.000 kr?

Urbaniseringens betydning for adfærden: Med modellen beregnes at sandsynligheden for at have bilrådighed er den samme for personer der bor i storbyer, som for personer der bor i provinsbyer, når alle øvrige målbare forhold der indgår i modellen ellers er ens. Forskellen i billøshedens udbredelse i storbyer (43% af alle voksne) og i provinsbyer (24% af alle voksne) må altså for størstedelen tilskrives forskelle i områdernes befolkningssammensætninger og kun i begrænset omfang forskelle i områdernes karakter. Hvis en person flytter fra en storby på landet, og i øvrigt ikke ændrer på sit liv, er det beregnet at sandsynligheden for bilanskaffelse øges med 99% - altså en fordobling. På landet er lokaliseringen i sig selv altså en væsentlig forklarende parameter til forklaring af, at billøsheden ikke er særlig udbredt (9% af alle voksne).

I tabel 2.6 er logitmodellens parameterestimater vist for storbyen og landet. For at skærpe opmærksomheden på de mest markante forskelle – dem der er mellem storby og land – er provinsbyer udeladt, men de er medtaget i appendix 5.

Husstandens sammensætning har stor betydning for spørgsmålet om bilrådighed. Anvender man antallet af personer i husstanden som måleenhed, viser estimatet, at sandsynligheden for at anskaffe bil stiger betragteligt i storbyen og endnu mere på landet når husstandene forøges med ét ekstra familiemedlem. Som det beskrives nærmere i appendix 5 er sammenhængen dog ikke lineær. Sandsynligheden for bilanskaffelse stiger betydeligt mere, når man går fra en til to medlemmer end når man går fra to til tre (og så fremdeles). Der er testet for om der er signifikant forskel mellem storby og land, hvilket der er. Når familien øges, sker der i gennemsnit en større stigning i sandsynlighed for bilanskaffelse på landet end i storbyen. Eller sagt på en anden måde: i storbyen vælger flere at forblive billøse også når familien forøges. I storbyen er flere voksne bosiddende i husstande med kun én person end i landområder. Når man sammenligner storby og land bidrager forskelle i husstandsstørrelser altså til forklaring af forskellene i billøshed.

Alderens betydning er undersøgt. Der er i den endelige model anvendt en opdeling i ung (18-35 år), midaldrende (36-65 år) og ældre (66-84 år). Alderen har som det fremgår af parameterestimaterne en betydning. I storbyen stiger sandsynligheden for bilrådighed 33%, når en person flytter sig fra at være ung til at være midaldrende, og på landet fordobles den. I gruppen af ældre er tilsvarende en større biltilbøjelighed end blandt de unge. Den signifikante adfærdsforskel der er blandt midaldrende i storbyen og på landet, genfindes ikke blandt de ældre i de to områder. Aldersprofilerne er forskellige med flere unge i storbyen og flere midaldrende på landet. Andelen af ældre er ens. Med de midaldrende på landets større biltilbøjelighed bidrager det i det samlede billede til en forklaring af den lave billøshed på landet.

Tabel 2.6 Parameterestimater fra den logistiske model

	Storby	Land	Signifikant forskel i estimer for storby og land?
<i>Personer i husstande:</i>			
$\Delta p(\text{bil})$ ved én person mere i husstanden	3,08	4,58	ja
<i>Alder:</i>			
$\Delta p(\text{bil})$ fra ung til midaldrende	1,33	2,00	ja
$\Delta p(\text{bil})$ fra ung til ældre	1,39	1,37	nej
<i>Køn:</i>			
$\Delta p(\text{bil})$ fra kvinde til mand	0,94	1,94	ja
<i>Beskæftigelse:</i>			
$\Delta p(\text{bil})$ fra ude af erhverv til funktionær	1,13	1,25	nej
$\Delta p(\text{bil})$ fra ude af erhverv til faglært/ufaglært	1,75	1,35	ja
$\Delta p(\text{bil})$ fra ude af erhverv til selvstændig	2,98	3,37	nej
$\Delta p(\text{bil})$ fra ude af erhverv til pensionist/efterløn	2,47	1,81	ja
<i>Husstands indkomst:</i>			
$\Delta p(\text{bil})$ hvis indtægten stiger 10.000 kr.	1,07	1,07	nej

$\Delta p(\text{bil})$ angiver forholdet mellem sandsynlighed for bilrådighed ved at gå fra en tilstand til en anden – alt andet lige. F.eks. stiger sandsynligheden for bilrådighed med 33% ved at gå fra ung til midaldrende i storbyen. Med ja-nej angives om der er forskelle mellem estimer for storby og land – om effekten er forskellig i områderne.

Køn har også en sammenhæng til bilrådighed, men kun på landet. I storbyen bidrager køn ikke isoleret set til at forklare bilrådighed. Mænd og kvinder bosiddende i storbyer har, alt andet lige, samme sandsynlighed for bilrådighed. På landet derimod har mænd i gennemsnit en næsten dobbelt så stor sandsynlighed for at have bilrådighed i forhold til kvinder, hvis alt andet er lige.

Beskæftigelsens betydning er undersøgt. Ændringer i biltilbøjelighed er beregnet, hvis man går fra at være ude af erhverv til at være funktionær, faglært/ufaglært, selvstændig eller pensionist/efterlønsmodtager. Ude af erhverv er i denne sammenhæng defineret som studerende, lærlinge, arbejdsløse samt en mindre gruppe af andre ude af erhverv. Pensionister og efterlønsmodtagere er ikke inkluderet i gruppen ude af erhverv. Estimaterne viser at sandsynligheden for at have bil har en sammenhæng til beskæftigelsen. Funktionærer i storbyen er dem der har mindst tilbøjelighed til at anskaffe bil, og selvstændige på landet er dem der har størst. Den største forskel i beskæftigelsesprofilerne i de to områder er, at der i storbyområdet er flere ude af erhverv (primært studerende) og funktionærer og på landet er flere ufaglærte og selvstændige (herunder landmænd).

Indkomst er vurderet på husstandsindkomsten, hvor der er fundet den sammenhæng, at sandsynligheden for bil i gennemsnit stiger med 7%, hver gang indkomsten stiger med 10.000 kr. Ved en indkomststigning på 100.000 kr. sker altså, alt andet lige, i gennemsnit en forøgelse af sandsynligheden for bilanskaffelse på 77%. Der er ikke fundet nogen forskel i betydningen af indkomst mellem by og land for sandsynligheden for bilrådighed. Indkomst er altså en vigtig faktor til forståelse af forskelle. I storbyen er indtægtsniveauet lavere end på landet.

I tabel 2.7 er givet en mere kvalitativ vurdering af de forskellige parametres forklaringskraft i forhold til spørgsmålet om billøshed i de to områder. I storbyen er fundet en stærk sammenhæng mellem billøshed på den ene side, og få personer i husstandene og lave husstandsindkomster på den anden side. Der er fundet en sammenhæng mellem billøshed, alder og beskæftigelse. Der er ikke i storbyen fundet nogen sammenhæng mellem køn og billøshed. På landet har alle variable, med undtagelse af beskæftigelse, en stærk sammenhæng til spørgsmålet om bilrådighed. Dog modereres betydningen af alder, afhængig af hvilke aldersgrupper der ses på.

Tabel 2.7 Forskellige variables forklaringskraft

Variabel	Forklaringskraft på billøshed	
	Storby	Land
Antal personer i husstanden	Stærk	Stærk
Alder	Middel	Stærk/middel
Køn	Ingen	Stærk
Beskæftigelse	Middel	Middel
Husstandsindkomst	Stærk	Stærk

3. Aktiviteter og transport

I det følgende beskrives de billøses transportadfærd, og den sammenlignes med dem der har bil. Der gøres ikke forsøg på at finde causale sammenhænge mellem bilrådighed og transportadfærd. Der er formentlig tale om en gensidig påvirkning, hvor bilrådighed både er en følge af og en årsag til transportadfærden.

Transport har sjældent et formål i sig selv, men er derimod en nødvendig forudsætning for at kunne realisere aktiviteter på forskellige lokaliteter. Det vil normalt være aktiviteterne der er betydningsfulde for den enkelte – ikke selve transporten. Derfor er i surveyen "De billøse" valgt en aktivitetsorienteret spørgeteknik, som i højere grad understøtter respondenternes hukommelse end den traditionelle transportorienterede spørgeteknik. Hermed er det muligt at tegne et billede af respondenternes aktiviteter og transport på en normal uge, og hermed overkomme problemet med kun at kende respondentens transport en enkelt dag, som kan være meget atypisk.

3.1 Aktiviteter

Aktiviteter udenfor hjemmet er kortlagt på følgende måde: Respondenten er blevet bedt om at tænke på en normal uge, dvs. en uge uden særlige forhold som f.eks. ferie eller sygdom. Herefter er spurgt om hvor mange gange på en normal uge vedkommende udfører forskellige aktiviteter. Hvis interviewpersonen har arbejde spørges hvor mange gange om ugen vedkommende er på arbejdspladsen, hvor langt fra hjemmet arbejdspladsen ligger og hvilke transportmidler der bruges til og fra arbejde. Tilsvarende er spurgt til aktiviteterne: uddannelse, hente/bringe børn, købe ind, besøg, fritid samt andre aktiviteter. Hvis interviewpersonen har en ægtefælle eller samlever er også kortlagt aktiviteter for ham/hende, hvorved det samlede datagrundlag bliver alle voksne personer i husstandene.

Ikke alle aktiviteter vil komme med når der spørges på denne måde. Der er aktiviteter som ikke foretages på ugebasis: de halvårlige ferierejser eller besøgene i sommerhuset hver 14. dag. Dertil kommer at respondenterne formentlig i højere grad underrapporterer end overrapporterer, fordi de små "ubetydelige" aktiviteter lettere glemmes. Det kan f.eks. være turen hen til kiosken efter avisen, turen til den anden ende af vejen for at hente barnet hos legekammeraten eller at man stopper på vejen hjem for at købe brød hos bageren.

I tabel 3.1 er vist fordelingen i forskellige aktivitetsniveauer. Hvis man definerer immobilitet som det, at man normalt højest kommer udenfor hoveddøren to gange om ugen, så må det konstateres, at 8% af alle voksne er immobile. Der er stor forskel mellem de seks segmenter. Blandt de billøse på landet er en tredjedel immobile, hvorimod immobilitet ikke er særlig udtalt i storbyerne, hverken for dem med eller dem uden bil. 11% af voksne danskere finder man i den anden ende af aktivitetsskalaen, her kaldet hyperaktive. De er karakteriseret ved at have 16 eller flere aktiviteter udenfor hjemmet på en normal uge. Det er bemærkelsesværdigt, at man finder den største andel af hyperaktive blandt storbyens billøse.

Tabel 3.1 Opdeling af voksne efter antallet af aktiviteter udenfor hjemmet. Andel indenfor segmentet

	Billøs	Bil	
--	--------	-----	--

()=Antal aktiviteter udenfor hjemmet pr. uge	Storby	Provinsby	Land	Storby	Provinsby	Land	Alle vægtet
Immobilie (0-2)	6%	17%	35%	4%	4%	9%	8%
Lavaktive (3-5)	11%	19%	26%	12%	13%	12%	13%
Normalaktive (6-12)	47%	45%	33%	57%	57%	57%	53%
Højaktiv (13-15)	22%	13%	4%	17%	17%	12%	15%
Hyperaktiv (16 el. flere)	13%	6%	2%	10%	10%	11%	11%

Kilde: surveyen "De billøse"

I tabel 3.2 er vist udbredelsen af forskellige aktivitetstyper. Tabellen illustrerer andelen af segmentet, der har den pågældende aktivitetstype en eller flere gange om ugen. Bilgrupperne er også på dette spørgsmål meget ens. Det er ikke tilfældet for de billøse, hvor de billøse på landet på alle aktivitetstyper ligger lavere end de billøse i byerne. De billøse i storbyerne ligger på alle aktiviteter højere end provinsbyboerne. I bilgruppen er der flere som skal på arbejde, hvorimod de billøse i højere grad tager til uddannelsessteder. Omsorg for børn i form af transport mellem hjem og skole eller institutioner er, ikke uventet, mest udbredt blandt dem med bil. Indkøb har næsten alle voksne på ugentlig basis – bil eller ej. Det samme gælder besøgs- og fritidsaktiviteter, hvor det dog er markant, at mange billøse på landet ikke har aktiviteterne på ugentlig basis.

Tabel 3.2 Andel af voksne i gruppen som har aktivitetstypen en eller flere gange om ugen

	Billøs			Bil			Alle vægtet
	Storby	Provinsby	Land	Storby	Provinsby	Land	
Arbejde ekskl. hjemmearbejdende	48%	29%	19%	66%	65%	59%	56%
Uddannelse	19%	10%	2%	4%	2%	3%	7%
Hente-bringe børn	8%	8%	2%	22%	19%	18%	16%
Indkøb	95%	86%	81%	90%	85%	81%	87%
Besøg	68%	64%	49%	75%	78%	71%	72%
Fritid	68%	48%	39%	59%	58%	53%	57%
Andet	15%	9%	6%	11%	10%	11%	11%
Arbejde Inkl. hjemmearbejdende	50%	31%	19%	67%	69%	67%	61%

Kilde: surveyen "De billøse"

I tabel 3.3 er vist det gennemsnitlige antal aktiviteter på en uge opdelt i de forskellige aktivitetstyper. Hermed er der taget højde for, at nogle aktiviteter foretages hyppigt og andre sjældnere. I figur 3.1 er tilsvarende vist, men med en grovere formålsopdeling i bundne aktiviteter (arbejde, uddannelse og omsorgsforpligtigelser), indkøb og ikke bundne aktiviteter (besøg, fritid og andre). Indkøb har fået en selvstændig kategori da den ikke entydigt

kan placeres som en bunden eller en ikke bunden aktivitet. Man kan ikke vælge at undlade indkøb, men valg af indkøbssted og hyppighed har et stort element af frivillighed.

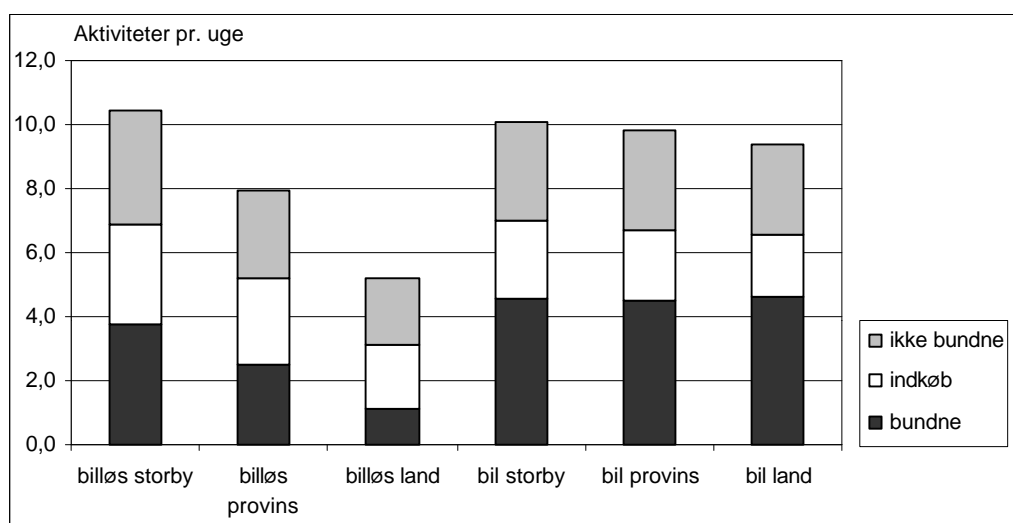
Tabel 3.3 Gennemsnitligt antal aktiviteter pr. uge pr. person opdelt på formål

Formål	Billøse			Bil			Alle vægtet
	Storby	Provinsby	Land	Storby	Provinsby	Land	
Arbejde*	2,5	1,6	0,9	3,4	3,5	3,4	3,0
Uddannelse	0,8	0,5	0,1	0,2	0,1	0,2	0,3
Følge børn	0,5	0,5	0,1	1,0	0,9	1,0	0,8
Indkøb	3,1	2,7	2,0	2,5	2,2	2,0	2,4
Besøg	1,6	1,5	1,1	1,5	1,6	1,5	1,5
Fritid	1,6	1,1	0,8	1,3	1,3	1,1	1,3
Andre	0,3	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2
Aktiviteter i alt	10,4	7,9	5,2	10,0	9,8	9,4	9,6

*incl. hjemmearbejde

Kilde: surveyen "De billøse".

Figur 3.1 Bundne og ikke bundne aktiviteter



Kilde: surveyen "De billøse"

Det er de billøse storbyboere, der som gennemsnit betragtet har det højeste antal aktiviteter udenfor hjemmet, helt i overensstemmelse med at det er i samme gruppe der er flest høj- og hyperaktive. Billøse i storbyen har knap så mange bundne aktiviteter som dem med bil, men til gengæld shopper de oftere, og de har flere fritidsaktiviteter udenfor hjemmet.

Alle tre bilgrupper ligner hinanden i deres aktivitetsmønster. Det er helt i overensstemmelse med at de også ligner hinanden på en hel række socioøkonomiske baggrundsvariable jvf. kapitel 2. Forskellen mellem de billøse grupper er derimod stor. De billøse på landet har i

gennemsnit kun halvt så mange aktiviteter udenfor hjemmet som de billøse i storbyen. Den største forskel ligger i at de billøse på landet ikke har så mange bundne aktiviteter.

3.2 Aktiviteternes afstand fra hjemmet

Afstanden mellem hjem og aktiviteter har afgørende betydning for transporten og ikke mindst for hvilket transportmiddel der vælges. Der er anvendt følgende afstandskategorisering:

- nærmiljø: under 4 kilometer
- lokalmiljø: 4-9 kilometer
- regionalmiljø: 10-25 kilometer
- fjernmiljø: over 25 kilometer

I tabel 3.4 er vist hvilket miljø de forskellige segmenter er orienteret mod. Kriteriet for placering er, at respondenterne mindst en gang om ugen kommer i det pågældende miljø. Tabellen viser at billøse er mere orienteret mod deres nær- og lokalmiljø end dem med bil. Derudover kan man se, at befolkningen i provinsbyer har en relativ større del af deres aktiviteter i nærmiljøet end storbyboere og dem på landet. Det gælder både provinsbyernes billøse og dem med bil.

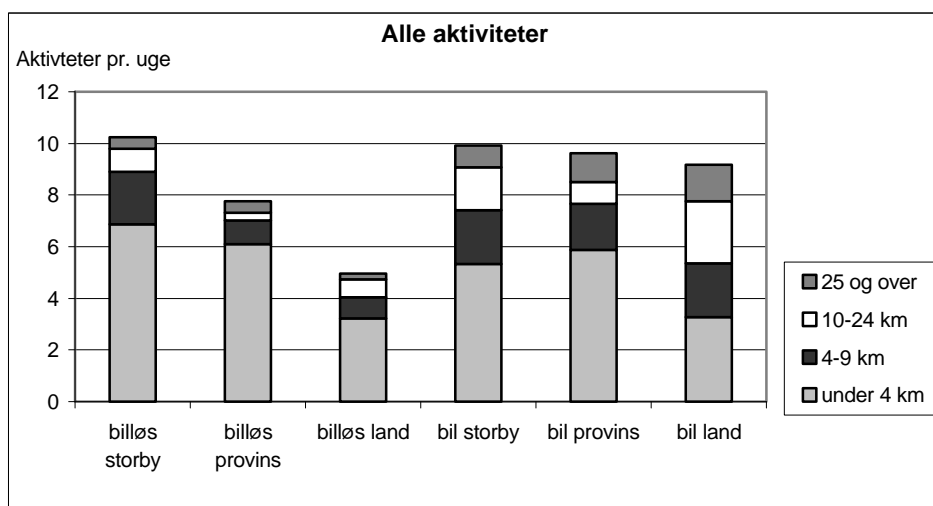
Tabel 3.4 Fordeling indenfor segmenter efter orientering mod forskellige miljøer

	Billøs			Bil			Alle vægtet
	Storby	Provinsby	Land	Storby	Provinsby	Land	
Orienteret mod, dvs. kommer mindst én gang om ugen i:							
Nærmiljøet (under 4 km.)	36%	62%	58%	18%	30%	12%	26%
Lokalmiljøet (4-9 km.)	28%	17%	16%	28%	22%	15%	22%
Regionalmiljøet(10-25km.)	21%	8%	17%	30%	20%	37%	27%
Fjernmiljøet (over 25 km.)	15%	13%	9%	24%	29%	36%	25%

Kilde: surveyen "De billøse"

I figur 3.2 er vist en fordeling af alle ugentlige aktiviteter efter hvor langt der rejses. Her er altså taget højde for at nogle aktiviteter foretages hyppigere end andre. Mønsteret er imidlertid det samme som ovenfor. Billøse er mere orienteret mod nær- og lokal miljøet end dem med bil. Provinsbyernes indbyggere er mere nærorienteret end de øvrige – uanset bilrådighed.

Figur 3.2 Antal aktiviteter pr. uge og deres afstand fra hjemmet



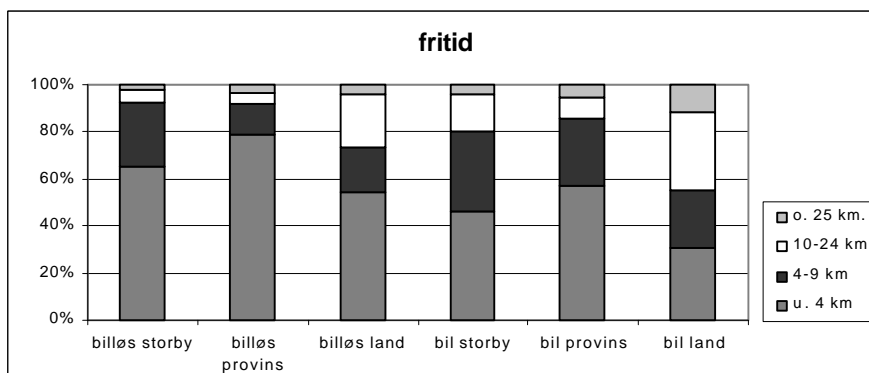
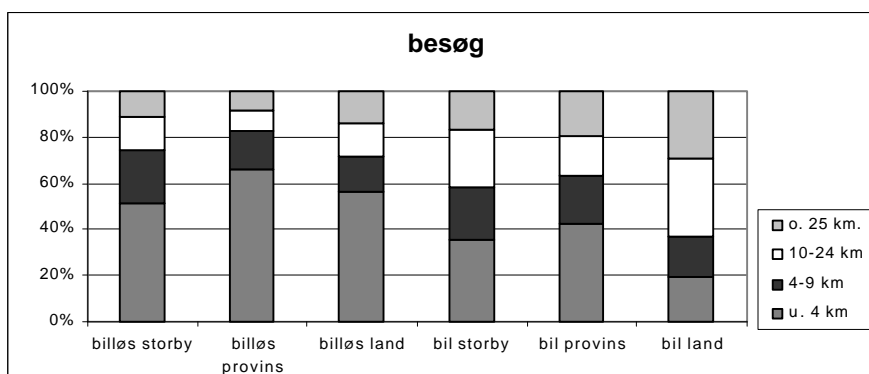
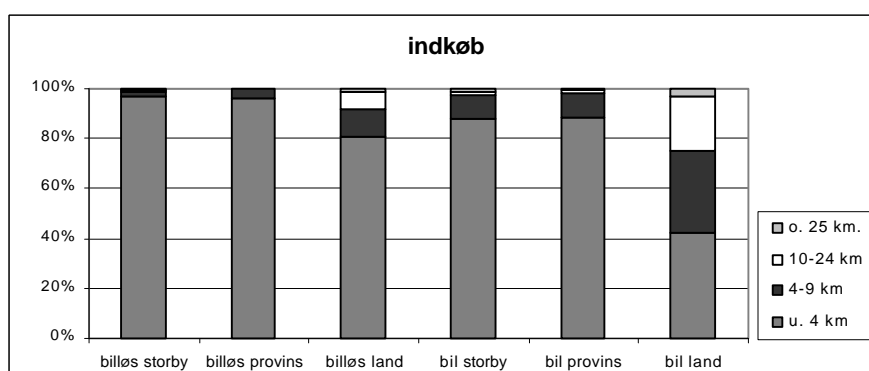
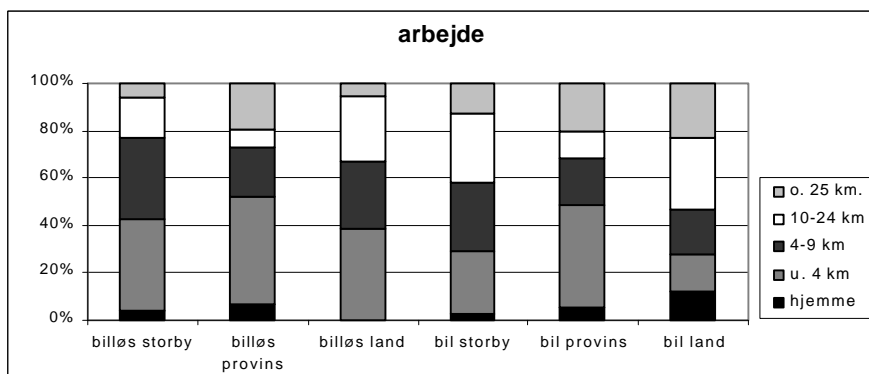
Kilde: surveyen "De billøse"

Er der en forskel i hvilke aktivitetstyper der ligger i hvilken afstand fra hjemmet? Det er illustreret i figur 3.3, hvor der for de fire hyppigste aktiviteter – arbejde, indkøb, besøg og fritid – er vist hvor langt fra hjemmet de er lokaliseret. Opgørelsesenheden er personer, som har den pågældende aktivitet. Der er således ikke vægtet for at nogle måske har aktivitetstypen hyppigere end andre. Aktiviteten uddannelse, som ikke er vist, ligner i store træk arbejde. Aktiviteten hente-bringe børn, som heller ikke er vist, er karakteriseret ved at finde sted i nærmiljøet.

Der er stor spredning i hvor langt befolkningen rejser til arbejde og på besøg. For nogle ligger aktiviteterne i nær- eller lokalmiljøet for andre i regional- eller fjernmiljøet. Det gælder både bilende og ikke bilende, men dog med relativt flere bilende der har langt til arbejde og besøg. Indkøb er en aktivitet der primært foregår i nærmiljøet. Befolkningen på landet rejser naturligt nok oftere længere for at købe ind, men sjældent ud over lokalmiljøet. Fritidsaktiviteter foregår for byboere primært i nær- og lokalmiljøet. Landboerne, både dem med og dem uden bil, rejser oftere til regionalmiljøet for at realisere deres fritidsaktiviteter end befolkningen i de øvrige områder.

Billøses stærkere orientering mod deres nær- og lokalmiljø end de bilendes genfindes indenfor alle aktivitetstyper. At provinsbyens indbyggere, både dem med og dem uden bil, har en stærkere orientering mod deres nær- og lokalmiljø end storbyboere og landboernes også indenfor alle aktivitetstyper.

Figur 3.3 Afstand mellem hjem og aktivitet opdelt på formål med aktiviteten
 Andel af de personer som har aktiviteten



Kilde: surveyen "De billøse"

3.3 Mobilitetsgrupper

Er der en sammenhæng mellem aktivitetsniveau og aktiviteters afstand? Er det de fjernorienterede som har flest aktiviteter og er de lokalorienterede lavaktive? For at tegne et billede af sammenhængen mellem aktivitetsniveauet og orienteringen mod de forskellige miljøer er indenfor hvert af de seks segmenter foretaget en yderligere gruppering i seks mobilitetsgrupper:

- de lokalorienterede og lavaktive
- de lokalorienterede og normalaktive
- de lokalorienterede og højaktive
- de fjernorienterede og lavaktive
- de fjernorienterede og normalaktive
- de fjernorienterede og højaktive

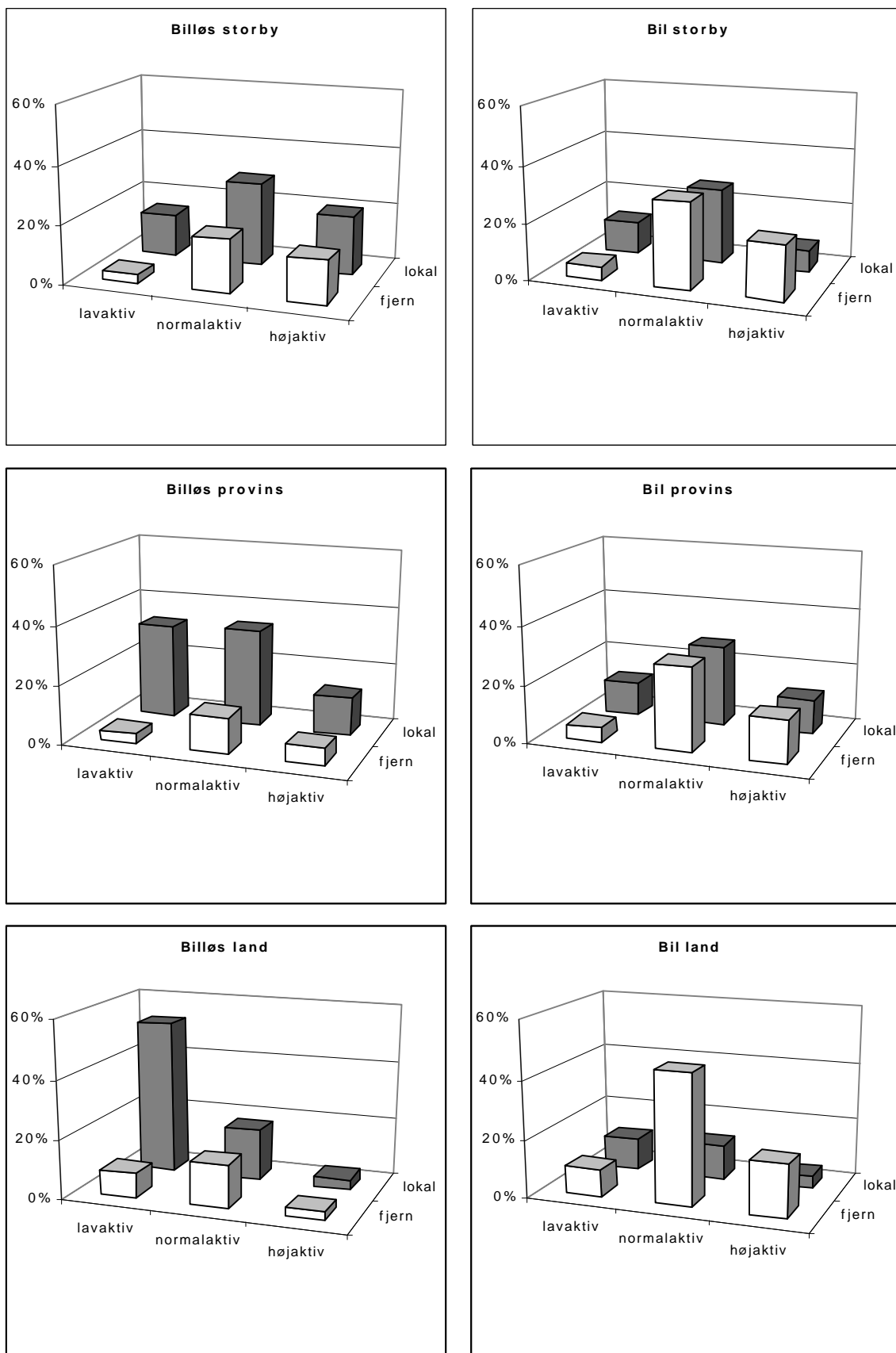
Forskellen mellem de lokalorienterede og de fjernorienterede er sat ved en grænse på 10 kilometer fra hjemmet. Forskellen i aktivitetsniveauerne er sat ved at lavaktive har fem eller færre aktiviteter pr. uge, normalaktive har 6-12 aktiviteter pr. uge og de højaktive har 13 eller flere aktiviteter. Opdelt på denne måde får man det billede som er vist i figur 3.4. Tallene fremgår af tabel 3.5, hvor de største mobilitetsgrupper, defineret som at 20% eller flere indenfor segmentet, tilhører gruppen, er vist med en skravering.

De billøse indbyggere i storbyerne er kendetegnet ved en stor mangfoldighed i mobilitetsmønsteret, her målt i dimensionerne antal aktiviteter og deres afstand fra hjemmet. De eneste man ikke finder mange af i storbyen er de lavaktive fjernorienterede. En gruppe der i det hele taget ikke er så mange af. Sammenlignet med de storbyboere der har bil til rådighed i husstanden, er de billøse tydeligt mere lokalorienteret.

Totredjedele af de billøse provinsbyboere er i grupperne lavaktive lokalorienterede og lavaktive normalorienterede. De billøse provinsbyboere har en stærkere lokalorientering end både de billøse storbyboere og bilnaboer i provinsbyerne.

På landet kan over halvdelen af de billøse kategoriseres som lokalorienterede og lavaktive. Forskellen til landboere med bil er markant, idet knap halvdelen af dem med bil falder i kategorien normalaktiv og fjernorienteret. Forskellen til de andre billøse grupper er også tydelig, idet dem på landet mere entydigt kan placeres i én mobilitetsgruppe.

Figur 3.4 Opdeling indenfor segmenter efter aktivitetsniveau og orientering mod lokal- eller fjernmiljøet



Tabel 3.5 Opdeling efter aktivitetsniveau og orientering mod lokal- eller fjernmiljø.
Procenten angiver andel indenfor gruppen

	Lavaktiv	Normalaktiv	Højaktiv
Billøse i storby			
Lokalorienteret	15%	29%	20%
Fjernorienteret	3%	18%	15%
Billøse i provins			
Lokalorienteret	32%	33%	13%
Fjernorienteret	3%	12%	6%
Billøse på land			
Lokalorienteret	53%	18%	3%
Fjernorienteret	8%	15%	3%
Bil i storby			
Lokalorienteret	11%	26%	8%
Fjernorienteret	5%	30%	19%
Bil i provins			
Lokalorienteret	12%	28%	12%
Fjernorienteret	5%	29%	15%
Bil på land			
Lokalorienteret	11%	12%	4%
Fjernorienteret	9%	45%	18%

Kilde: surveyen "De billøse"

3.4 Transporten

Antallet af aktiviteter udenfor hjemmet og afstanden til dem siger ikke nødvendigvis noget om, hvor meget en person samlet set transporterer sig. Transportomfanget har en sammenhæng til, hvordan flytningen mellem de enkelte aktiviteter organiseres. Er hjemmet en base der altid vendes tilbage til mellem de forskellige aktiviteter, eller er hjemmet en station hvor man starter om morgenen og først ender om aftenen? De samme aktiviteter i den samme afstand kan udføres med større eller mindre kilometerforbrug, afhængig af i hvilket omfang de nås gennem turkæder, eller de nås gennem rejser der alle har hjemmet som udgangspunkt og endemål. Turkæder er alt andet lige kilometerreducerende.

Den aktivitetsorienterede spørgeform er ikke særligt velegnet til at estimere transportomfanget. Derfor vender vi os her mod den nationale transportvaneundersøgelse fra 1999. Her er kortlagt respondenternes transport dagen før interviewet. Danskernes transport på en gennemsnitsdag kan hermed beregnes. I tabel 3.6 er vist en beregning af gruppernes gennemsnitlige transportomfang målt på ture, kilometer og minutter.

Tabel 3.6 Ture, kilometer og minutter pr. person pr. dag

	Billøse	Bil

Alle

	Storby	Provinsby	Land	Storby	Provinsby	Land	
Ture	2,54	2,38	1,42	2,95	2,88	2,61	2,68
Kilometer	19	19	12	35	37	44	34
Minutter	45	36	22	50	46	50	47

Kilde: TU99

I gennemsnit rejser danskerne 2,68 ture og 34 kilometer pr. dag. Det bruger de 47 minutter på. Personer i familier med biladgang rejser i snit knap tre ture om dagen og de bruger knap en time på det. Den største forskel mellem bilgrupperne er i spørgsmålet om hvor langt de kommer. Blandt de billøse er der større forskelle. Billøse i storbyen adskiller sig i spørgsmålet om ture og tidsforbrug ikke fra de bilende, men de kommer ikke så langt. Billøse på landet har derimod et markant lavere antal ture, kilometer og tidsforbrug på transport end samtlige andre grupper.

Udfra TU kan man også beregne antallet af aktiviteter i de enkelte grupper. Ved at sammenholde antallet af aktiviteter med antallet af ture kan man få et indtryk af om nogle grupper i højere grad end andre organiserer transporten mellem deres aktiviteter i turkæder. Som det fremgår af tabel 3.7 er der ikke tegn på at det er tilfældet - det kan i hvert fald ikke registreres på et aggregeret niveau.

Sammenligner man opgørelsen af aktiviteter på basis af TU (tabel 3.7) og i surveyen "de billøse" (tabel 3.3) ser man, at der er en forskel. Med TU kortlægges samlet set 14% flere aktiviteter selvom det dybest set er det samme man forsøger at måle. Det kan skyldes, at der i surveyen "de billøse" kun spørges til det man foretager sig ugentligt. Det ualmindelige, som måske samlet set er almindeligt, fanges ikke. En gruppe skiller sig ud, nemlig storbyens billøse, som ifølge TU har færre aktiviteter end bilgrupperne. I surveyen "De billøse" har de billøse i storbyen flere aktiviteter end dem med bil. Forskellen kan kun delvis forklares med statistisk usikkerhed. En del af forklaringen er formentlig forskelle i de to spørgeteknikkers måde at understøtte respondentens hukommelse og de svarstrategier det giver anledning til.

Tabel 3.7 Antal aktiviteter ifølge TU. Turkæders størrelse målt som ture pr. aktivitet

	Billøse			Bil			Alle
	Storby	Provinsby	Land	Storby	Provinsby	Land	
Aktiviteter/uge	10,3	9,7	5,8	12,3	11,6	10,6	10,9
Ture/aktivitet	1,71	1,70	1,78	1,68	1,74	1,72	1,72

Kilde: TU99

3.5 Transportmidlerne

I figur 3.5 er udfra TU vist hvilke transportmidler der opfylder de forskellige gruppers transportbehov. Der er en opgørelse både med enheden ture og med enheden kilometer. Opgørelserne viser at:

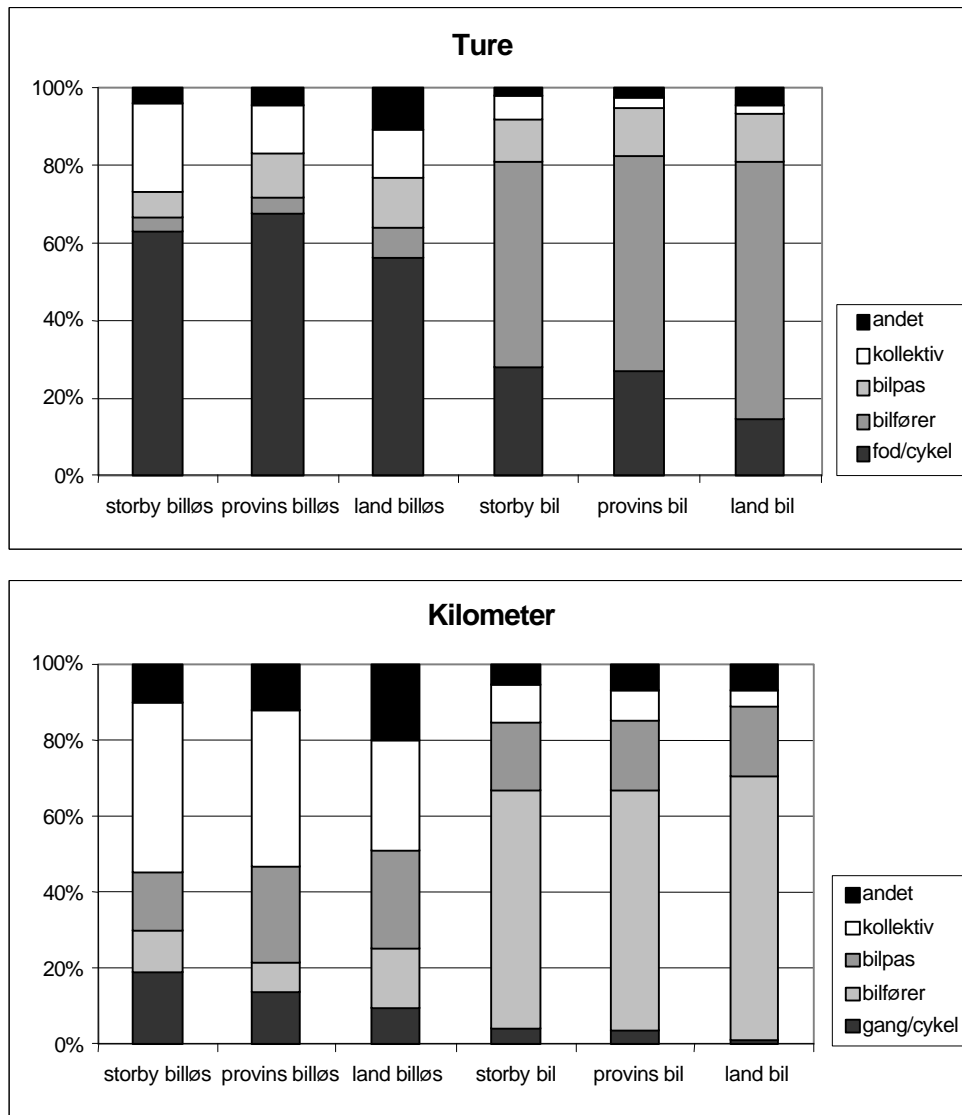
For billøse er cykel og gang de hyppigste transportformer når man ser på turene.

De billøse tilbagelægger de fleste af deres kilometer med motoriseret transport. Storbyboerne mest med kollektiv, landboerne mest i bil og overvejende som passager.

I bilgrupperne er bilen ikke uventet det hyppigste anvendte transportmiddel. Dog spiller cykel og gang en vis rolle, når man ser på turene. Den kollektive transport spiller en vis - om end beskednen - rolle, når man ser på kilometrene.

Det skal i øvrigt bemærkes at gruppen "andet", som fylder en del for de billøse på landet, er en kategori sammensat af mange forskellige transportmidler. Kategorien "andet" har en meget høj andel af ture på knallert – både almindelig og EU-knallert.

Figur 3.5 Fordeling af ture og kilometer på transportmidler



Kilde: TU99

I figur 3.6 er vist hvilke transportmidler der anvendes til forskellige transportformål. Datagrundlaget er her surveyen "De billøse". Her blev spurgt om hvilke transportmidler der

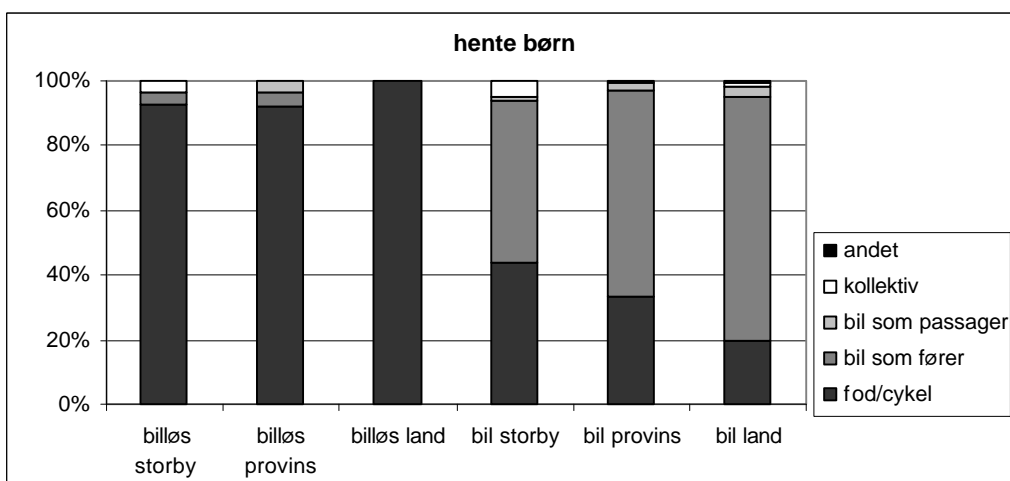
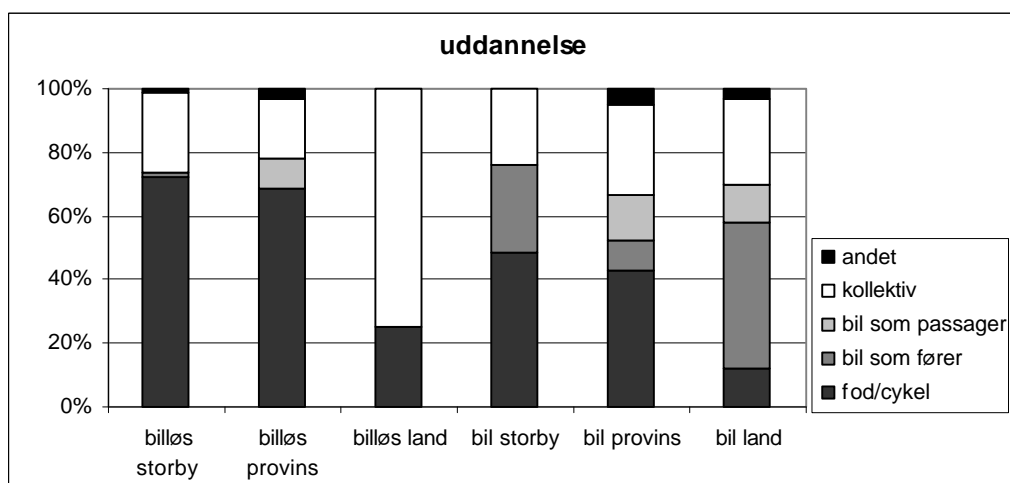
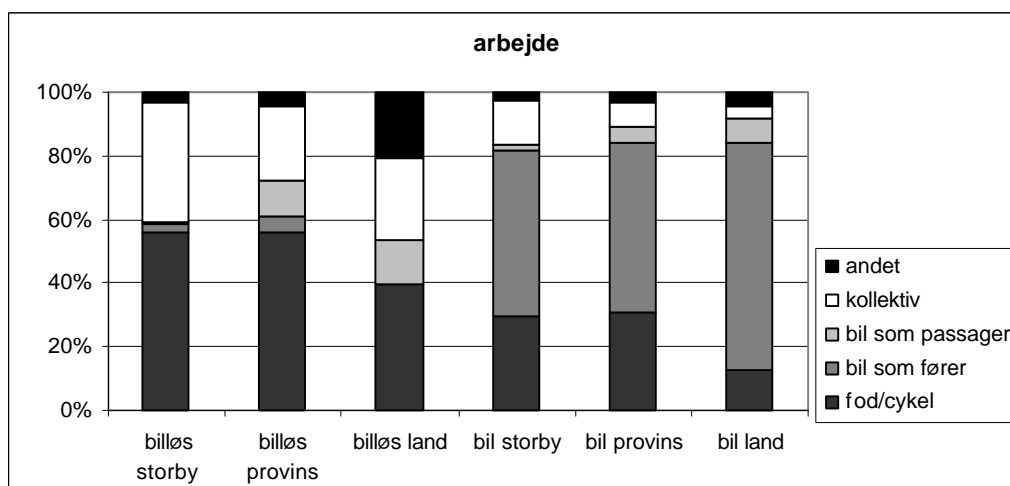
hyppigst anvendes til forskellige aktivitetstyper. Det har været muligt at angive to forskellige transportmidler – f.eks. hvis man på skift cykler og kører med kollektiv transport. Langt de fleste har et favorittransportmiddel, og kun ganske få benytter i samme omfang to transportmidler. Det skal bemærkes at det der angives er hovedtransportmidlet. Hvis der f.eks. anvendes cykel og tog på samme rejse, vil toget være hovedtransportmidlet.

Cykel og gang er vigtige transportformer i alle grupperne. For de billøse i storbyområderne er cykel og gang de hyppigst anvendte transportformer. De voksne i bilhusstandene på landet er dem der cykler og går mindst – det gælder alle rejseformål.

De voksne i husstande med bilrådighed anvender hyppigt bilen til alle rejseformål. En undtagelse er uddannelsesrejser. De billøse bruger også bil engang imellem enten som passager eller som chauffør. Det sker især i forbindelse med besøgs- og fritidsaktiviteter.

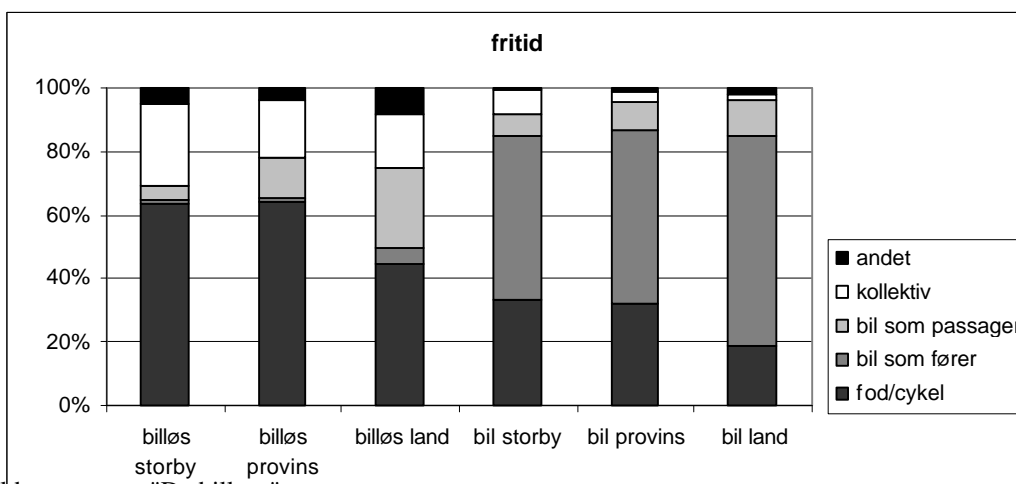
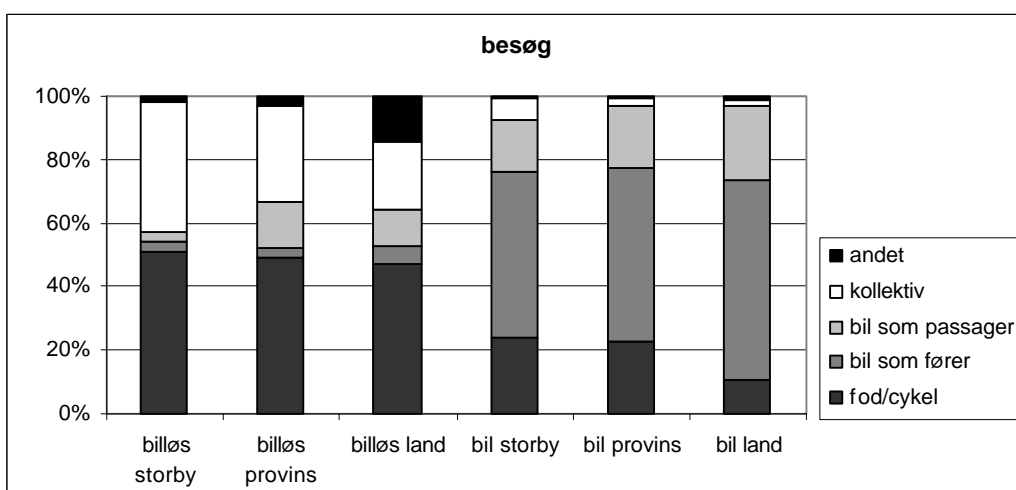
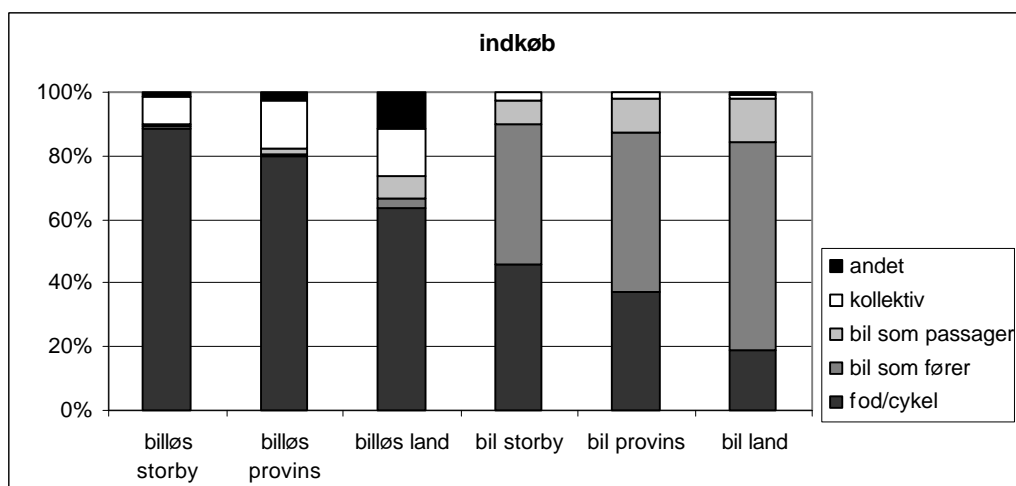
Den kollektive transport har for de billøse en betydning i arbejds- og uddannelsesrejserne, i besøgsrejserne og i fritidsrejserne. Derimod er den kollektive transport knap så attraktiv til indkøbsrejser. Til at hente og bringe børn anvendes kollektiv transport praktisk taget ikke. Blandt bilgrupperne spiller den kollektive transport primært en rolle i arbejds- og uddannelsesrejserne. Til de øvrige rejseformål anvendes den kollektive transport kun sjældent af personer med bilrådighed i husstanden.

Figur 3.6 Hyppigste transportmidler. Andel blandt dem der har aktiviteten



(fortsættes)

(fortsat)



Kilde: surveyen "De billøse"

4. Motiver for billøshed

4.1 Som de kommer til udtryk i surveyen

I surveyen "De billøse" er spurgt om årsager til ikke at have bil i husstanden. Svarene skal fortolkes med den forsigtighed der knytter sig til, at det kun er de helt umiddelbare begrundelser der kan komme til udtryk i en kvantitativ survey. Respondenternes spontane svar på spørgsmålet er af interviewerens placeret i en række forud definerede kategorier. Hver respondent har kunnet angive flere typer af motiver. Typen af svar kendtes i store træk fra en tidligere analyse⁹, hvor billøse var blevet stillet det samme spørgsmål i et kvalitativt interviewforløb. Fordelingen af svar er vist i tabel 4.1.

Det økonomiske motiv vejer tungt. Det fremføres af 60% af storbyens billøse og 40% af de billøse på land. Når de billøse på landet ikke med samme styrke som storbyboerne fremfører det økonomiske argument, skyldes det ikke, at de har bedre råd. Et meget fremtrædende argument blandt landboerne er at de ikke kan køre bil – enten fordi de ikke har kørekort eller fordi deres helbred ikke længere rækker til det. Ikke at kunne køre bil er nok umiddelbart et tungerevejende argument end ikke at have råd, hvilket kan være forklaringen på at færre på landet end i byen giver et økonomisk argument.

For nogle handler det økonomiske motiv om en økonomisk prioritering. Ved at spare på transporten kan man få råd til andre ting: gå mere i teatret, købe flere bøger, have en bedre bolig eller tage ud og rejse. Som det beskrives i kapitel 5, er der en del penge at spare ved at indrette sit liv uden en bil. Et andet økonomisk argument er at behovet ikke står mål med udgiften. Hvis alle ens daglige aktiviteter foregår i gang og cykelafstand, eller hvis de steder man oftest skal hen alligevel ikke kan nås med en bil fordi det er besværligt eller umuligt at parkere, så er det nærliggende at indrette livet uden en bil. De få gange hvor man har brug for en bil, kan man måske låne den eller tage en taxa. Endelig er der det hyppigst fremførte økonomiske argument – at man slet og ret ikke har råd til en bil.

Et ofte fremført argument, især blandt storbyboerne er, at de ikke har behov eller interesse for en bil – det siger 44%. På landet er det kun 23% der ikke mener de har behov. Det manglende behov er en samling af en række andre argumenter. F.eks. kan det være en samlet afvejning af: det daglige transportbehov, omkostningerne ved at have en bil og hvor meget det betyder for ens identitet at have en bil. Hvis de økonomiske ressourcer var rigelige ville man måske nok anskaffe en bil, men i en samlet afvejning kommer det ikke på tale. Der findes også mennesker der aldrig har overvejet at få en bil. De har ofte indrettet deres liv på at anvende kollektiv transport, og er kyndige brugere af det kollektive transportsystem. Blandt disse inkarnerede kollektivbrugere finder man ofte argumentet "det med bil det interesserer mig simpelthen ikke".

Hvis alternativerne er gode er der ikke grund til at anskaffe en bil. 32% af storbyboerne finder at de har gode alternativer: der er en god kollektiv transport, det er nemt og bekvemt at cykle eller det er muligt at låne en bil eller få kørejlighed. På landet nævner kun 15% at de har gode alternativer.

⁹ Lykke Magelund. "Valg af transportmiddel i storbyen". Notat 97-03. Transportrådet og HT.

Tabel 4.1 Billøses motiver for ikke at have bil. Andel indenfor segmentet som angiver motivet

Hver person kan angive flere svar. Med **fed** er vist hovedgrupper, som er reduceret for at samme person kan give svar i flere undergrupper.

Motiv	Storby	Provinsby	Land	Alle vægtet
Økonomi	60%	51%	40%	56%
Økonomisk prioritering	8%	6%	4%	7%
For dyrt i forhold til behov	13%	9%	9%	12%
Har ikke råd	47%	43%	34%	45%
Har ikke behov eller interesse	44%	29%	23%	38%
Har gode alternativer	32%	19%	15%	27%
God kollektiv trafik	22%	12%	9%	19%
Behov dækkes af cykel	14%	6%	1%	11%
Kan nemt låne en bil	2%	1%	2%	2%
Kan nemt få kørejlighed	2%	3%	5%	3%
Kan ikke køre bil	29%	43%	57%	35%
Ikke kørekort	19%	29%	38%	24%
Kan ikke lide at køre bil	6%	6%	8%	7%
Helbred/sygdom	6%	16%	20%	10%
Andet	11%	8%	7%	10%
Svært at finde parkering	4%	1%	0%	3%
Besværligt at vedligeholde en bil	1%	1%	0%	1%
Vil ikke bidrage til forureningen	2%	2%	2%	2%
Antal interviewpersoner	265	234	184	

Kilde : surveyen " De billøse"

Mange billøse på landet – i alt 57% - kan ikke køre bil. Heriblandt er der mange ældre kvinder, som aldrig har erhvervet sig et kørekort. Helbred/sygdom som en årsag til billøshed nævnes også relativt hyppigt blandt de billøse på landet.

En lille gruppe i storbyen finder at parkeringsvilkårene er så ringe at det bliver et selvstændigt argument for ikke at have bil. En meget lille gruppe finder de besværligheder der er i at vedligeholde en bil så store at de ikke vil have en. Miljøargumentet er ikke det der falder folk ind når de spørges om hvorfor de ikke har bil. Der er kun meget få der spontant næv-

ner det som en egentlig årsag. Det er ikke fordi trafikken miljøeffekter ikke bekymrer både billøse og dem der har bil¹⁰, men det er ikke noget der influerer nævneværdigt på spørgsmålet om man har eller ikke har en bil.

4.2 Planer og ønsker om at anskaffe bil

De billøse er blevet spurgt om, hvorvidt de har planer om at anskaffe bil indenfor de næste to år. Som det fremgår af tabel 4.2 angiver 20% af de billøse i storbyen og 10% af de billøse på landet, at de måske eller helt sikkert anskaffe en bil. Når færre billøse på landet har planer om at anskaffe en bil, er det formentlig en afspejling af at de billøse her er ældre.

De billøse er blevet bedt om at tilkendegive enighed eller uenighed i spørgsmålet "Hvis vi havde råd ville vi anskaffe en bil". Svarfordelingen er vist i figur 4.2. Det er et spørgsmål hvor fortolkningen kan være forskellig respondenterne imellem. Hvad betyder det at have råd? Ubegrænsede ressourcer? Og hvad er det for en situation man taler om - en fremtid hvor livsfasen er forandret?¹¹ På trods af disse problemer giver spørgsmålet et indblik i hvor mange der mener deres aktuelle økonomi er den begrænsende faktor for bilanskaffelse. 25% af de billøse siger de ville anskaffe bil hvis de fik råd til det. Flest blandt de billøse i storbyen og færre blandt dem på landet.

Tabel 4.2 Overvejelser om at købe en bil

Ønsker om at anskaffe en bil, hvis husstanden havde råd

	Storby	Provinsby	Land	Alle vægtet
<i>Overvejer husstanden at anskaffe bil indenfor de næste to år?</i>				
Ja, helt sikkert	10%	7%	4%	9%
Ja, måske	10%	9%	6%	9%
Nej, ingen planer	80%	84%	90%	82%
<i>Hvis vi havde råd anskaffede vi en bil snarest!</i>				
Enig	26%	25%	17%	25%
Hverken enig eller uenig	7%	6%	5%	7%
Uenig	66%	68%	78%	68%

Kilde : surveyen " De billøse"

¹⁰ Mette Jensen. "Benzin i blodet". Faglig rapport fra DMU nr.191 og faglig rapport nr.200. 1997. Lykke Magelund. "Valg af transportmiddel i storbyen". Notat 97:3. Transportrådet og HT.

¹¹ Måleproblemer relateret til spørgsmålsforståelse behandles nærmere i: Lykke Magelund: "Når man spørger i øst...". Konferencerapport fra trafikdage på Aalborg Universitet i 1999. Red. Anker Lohmann-Hansen og Anette Pittelkow.

Henning Olsen: "Tallenes talende tavshed - Måleproblemer i surveyundersøgelser". Akademisk Forlag. 1998.

Hvis man sammenholder hvordan de billøse svarer på spørgsmålet om de har aktuelle planer om at anskaffe bil indenfor de næste to år, og spørgsmålet om de ville anskaffe bil hvis de havde råd, finder man at:

63% af de billøse har ingen planer om at anskaffe bil, og de angiver de ikke vil anskaffe en selvom de fik råd.

14% af de billøse har ingen planer om at anskaffe en bil, men hvis de fik råd ville de gøre det.

6% af de billøse har planer om at anskaffe bil og angiver de vil gøre det hvis de får råd.

2% af de billøse angiver at de helt sikkert vil anskaffe bil, men at det ikke er betinget i et spørgsmål om at have råd til det.

De resterende 15% af de billøse angiver usikkerhed/uenighed på et eller begge spørgsmål.

Adspurgt direkte er det altså ikke en bil der står øverst på ønskesedlen hos hovedparten af de billøse, heller ikke hvis de fik bedre råd. Den gruppe der har de største uoverensstemmelse mellem deres ønsker og aktuelle muligheder er de 14% som på den ene side ønsker at anskaffe en bil, hvis de ellers havde råd, men som ikke har aktuelle planer om at gøre det.

4.3 Begrænsninger på grund af billøshed

Betyder billøshed begrænsninger i familiernes livsudfoldelse? For de fleste mennesker sker en konstant tilpasning mellem livsbetingelser og livsudfoldelse. Hvis man ikke har bil bosætter man sig måske i et tættere urbaniseret område, får arbejde et sted hvor det er muligt at komme med kollektive transportmidler eller på cykel. Men der kan også være en modsat årsagssammenhæng: fordi man bor og lever som man gør, har man ikke brug for at anskaffe en bil.

For at få et indblik i, i hvilket omfang de billøse opfatter de har begrænsning i deres livsudfoldelse, er de bedt om at tilkendegive enighed eller uenighed i udsagnet "Der er mange aktiviteter vi undlader at gøre, fordi vi ikke har en bil". Svarfordelingen er vist i tabel 4.3. 23% af de billøse siger, at det er begrænsende for deres aktivitetsudfoldelse udenfor hjemmet ikke at have bilrådighed. Det er især dem på landet der oplever billøsheden som begrænsende for aktiviteter udenfor hjemmet.

Tabel 4.3. Betyder billøsheden begrænsninger i familiens aktiviteter?

	Storby	Provinsby	Land	Alle vægtet
<i>Der er mange aktiviteter vi undlader at gøre, fordi vi ikke har bil</i>				
Enig	22%	24%	34%	23%
Hverken enig eller uenig	6%	7%	9%	7%
Uenig	72%	69%	57%	69%

Kilde : surveyen " De billøse"

Hvis man ser på hvordan de billøse svarer på spørgsmålet om de mener billøsheden betyder begrænsninger i deres liv og de ville anskaffe en bil hvis de ellers fik råd fordeler de billøse sig i disse grupper:

54% af de billøse mener ikke at de har begrænsninger i deres aktiviteter, og de angiver at de ikke vil anskaffe en bil selvom de får råd

12% af de billøse mener de har begrænsninger i deres aktiviteter, men alligevel vil de ikke anskaffe en bil hvis de får råd

12% af de billøse mener de har begrænsninger i deres aktiviteter, og de vil anskaffe en bil hvis de får råd

10% af de billøse mener at de har begrænsninger i deres aktiviteter, men alligevel står en bil ikke øverst på ønskeseddelen, selvom de har eller eventuelt får råd til en bil

De resterende 12% af de billøse angiver "hverken enig eller uenig" på et eller begge spørgsmål

4.4 Det kollektive transportudbud

Har kvaliteten af det kollektive transportsystem en betydning for om en husstand anskaffer bil eller ej? Det har den givetvis, men hvor meget er det vanskeligt at isolere. Det er sjældent kvaliteten af det kollektive transportsystem alene, som begrunder bilanskaffelse. Her begrænser vi os til at se på om der er forskelle i det kollektive transportudbud for de billøse og dem med bil.

I interviewet er blevet bedt om en beskrivelse af den kollektive transport der hvor respondenter bor, bl.a. i form af en angivelse af hyppighed og afstand til nærmeste stoppested/station. Derudover er spurgt om, hvor ofte medlemmer af familien benytter den kollektive transport, samt en vurdering af hvor god den kollektive transport er til at tilfredsstille familiens behov. Hovedtal er vist i tabel 4.4.

I husstandene med bil angives kvaliteten, målt på afstand til det kollektive transportsystem og frekvensen, som dårligere end i husstandene uden bil. Det er særlig udtalt på landet. Der er givetvis forskelle i bilende og ikke bilendes bosætning indenfor de tre geografiske afgrænsninger. Men når f.eks. 5% af respondenter fra bilhusstande i storbyerne angiver at have mere end én kilometer til en station/stoppested, er det formentlig tegn på at nogle opfatter afstanden som større end den er, da det er meget vanskeligt at finde et sted med denne afstand i storbyområderne.

Personer fra bilfamilier har generelt en mere negativ vurdering af spørgsmålet "Set i lyset af deres/familiens behov, hvordan vurderer de den kollektive trafikbetjening, der hvor de bor?" end personer fra billøse husstande. Det er formentlig en sammenblanding af det faktum at bilfamilier som gennemsnit betragtet har dårligere betjening, at deres behov er indrettede på bil og de vurderer den kollektive transport værre end billøse gør.

Ikke uventet er der flere husstande blandt dem med bil, hvor familiens medlemmer aldrig eller sjældent benytter kollektiv transport. Alligevel er det værd at bemærke at også bilhusstande, ofte har familiemedlemmer som benytter kollektiv transport. Det er tilfældet for halvdelen af bilfamilierne i storbyen og en fjerdedel på landet. Der er således også en del medlemmer i bilfamilierne, der er afhængige af den kollektive trafikbetjening.

Tabel 4.4 Det kollektive transportudbud, vurdering samt benyttelse. Andel indenfor segmentet

	Billøse			Bil			Alle vægtet
	Storby	Provinsby	Land	Storby	Provinsby	Land	
Over én km. til station/stoppested	0%	4%	14%	5%	7%	33%	12%
Frekvens under én gang i timen	0%	3%	19%	0%	3%	29%	10%
Vurdering – kollektiv dårligt	9%	12%	23%	17%	19%	45%	23%
Benytter sjældent eller aldrig kollektiv	15%	39%	46%	47%	66%	77%	51%

Kilde: Surveyen "De billøse"

5. Husholdningernes udgifter til transport

Der er en stærk sammenhæng mellem billøshed og indkomstforhold. Når ressourcerne er knappe kan man indrette sit liv på ikke at have bil og i stedet gå, cykle eller anvende kollektiv transport. Man kan ikke på samme måde fravælge at have et sted at bo, og for lavindkomstgrupperne fylder netop boligudgifterne relativt meget i budgettet. Man kan heller ikke fravælge at have udgifter til f.eks. mad og tøj, man kan højst vælge at spare på kvaliteten. Tilbage står transporten som en af de største økonomiske frihedsgrader, hvor især valget af at leve med eller uden bil har stor betydning.

I det følgende beskrives danskernes udgifter til transport. Sigtet er bl.a. at vurdere hvilken privatøkonomisk betydning det har at leve med eller uden bil. Beskrivelsen baserer sig på specielle datakørsler fra Forbrugsundersøgelsen og fra den nationale transportvaneundersøgelse, som begge er dataindsamlinger der gennemføres af Danmarks Statistik. Hovedresultaterne er:

Gennemsnitligt udgør udgifterne til transport ca. 15% af danskernes samlede forbrug. For de billøse udgør transportudgifterne 5% af forbruget, for én-bils husstande udgør de 18% og for to-bilhusstande 20%.

Der er penge at spare ved at indrette sit liv uden en bil. I billøse husstande koster en kilometer transport i gennemsnit 0,52 kr. pr. person, i bilhusstande koster den 1,32 kr. Her er indregnet alle dagligdagens transportudgifter og transportformer.

Personer i billøse husstande rejser betydeligt færre kilometer end personer i bilhusstande. De billøse rejser i snit 22 km. pr. dag de bilende rejser 42 km¹². De billøse har altså både en lavere kilometerpris og rejser færre kilometer.

5.1 Datagrundlaget og -behandling

Siden 1994 har Danmarks Statistik i den såkaldte forbrugsundersøgelse¹³ løbende indsamlet oplysninger om husstandes økonomi. I princippet indsamles oplysninger om, hvor hver enkelt krone kommer fra og hvad den bruges til. I denne sammenhæng er det særligt forbruget til transport der er interessant. Oplysningerne indsamles fra interviews med ca. 1000 husstande årligt. Der indsamles oplysninger om husstandes faste udgifter det sidste år, herunder udgifter til varige forbrugsgoder. Der interviewes endvidere indgående og meget detaljeret om udgifter i en to ugers periode. Endelig kendes fra forskellige registre yderligere oplysninger om husstandene. På baggrund af disse tre datakilder kan husholdningernes indtægter og forbrug identificeres. Interviewmaterialet er på årsbasis for beskeden til mange analyseformål. Derfor samles interviews fra sammenhængende treårsperioder. Indtægter og udgifter fra det første og sidste år omregnes til prisniveauet i det midterste.

¹² Tallene er fra 1996, og derfor ikke helt i overensstemmelse med de nyere tal der anvendes andre steder i rapporten.

¹³ Danmarks Statistik. Forbrugsundersøgelsen. Metodebeskrivelse – Fra dataindsamling til offentliggørelse. 1999 / Danmarks Statistik. Statistiske efterretninger. Indkomst, forbrug og priser. 1999:5 og 1999:16

Data der præsenteres i det følgende er indsamlet i perioden 1995-97 og omregnet til niveauet i 1996¹⁴.

Det er identificeret om husstanden indenfor det sidste år har anskaffet køretøjer. Hvis det er tilfældet er hele udgiften registreret med sit fulde beløb i købsåret¹⁵. På husstands niveau er det naturligvis ikke en rimelig antagelse. Køretøjer bruges over mange år, og købet er ofte lånefinansieret hvorved udgiften også deles ud over flere år. De ca. 15% af alle husstande som har købt bil det sidste år får en urealistisk høj udgift, og de øvrige bilhusstande får en urealistisk lav udgift. På et aggregeret niveau, når udgifterne for flere husstande lægges sammen, tegner der sig imidlertid et rimeligt billede af husstandenes gennemsnitlige udgifter til bilkøb.

Udgifter til transport er i forbrugsundersøgelsen registreret på et meget detaljeret niveau. Tabel 5.1 viser disse udgiftsposter, samt den sammenlægning der er foretaget i dette notat i fire hovedgrupper: køb, vedligeholdelse og brug, kollektiv transport og andre transportudgifter. Transportudgifter i forbindelse med ferierejser indgår ikke i opgørelsen.

Tabel 5.1. Husholdningers gennemsnitlige forbrug til transport i 1996.

Udgiftstype	I alt
<i>Køb af transportmidler og tilbehør, heraf:</i>	14.009 kr.
køb af bil (netto, fraregnet salg af bil)	83%
motorcykel, scooter, knallert	2%
cykel	4%
reservedele, tilbehør, sikkerhedsudstyr	11%
<i>Vedligehold og brug, heraf:</i>	11.132 kr.
benzin, dieselolie o.l.	54%
reparation af bil	31%
reparation af andre køretøjer	1%
parkeringsafgift, leje af garage mm	1%
vægtafgift mm	13%
<i>Kollektiv transport, heraf:</i>	3.295 kr.
abonnementskort til bus, færge o.l.	19%
billetter, klippekort til bus, tog, færge o.l.	56%
flybilletter	12%
taxa, andre transportudgifter	13%
<i>Andre transportudgifter, heraf:</i>	1.564 kr.
kørelærer, køreprøvegebyr	17%
beskatning af firmabil, leje af køretøj m.m.	75%
andre udgifter til transport	8%
Transport i alt	30.000 kr.

For at tegne et samlet billede af husholdningernes transportudgifter burde også værdien af befodringsfradraget indregnes som en indtægt til husholdningerne. Befodringsfradrag registreres imidlertid ikke selvstændigt i forbrugsundersøgelsen. Befodringsfradraget udgør

¹⁴ Forbrugsanalysens tal omregnet til 1997 blev først offentliggjort i foråret 2000. Der vurderes ikke at være væsentlige afvigelser til det omregnede niveau for 1996, bl.a. fordi store dele af datamaterialet er det samme.

¹⁵ Salg af køretøjer indgår i opgørelserne som en negativ udgift.

en betydelig indtægt for specielle grupper, men i det samlede billede er det af mindre betydning¹⁶

For at sætte udgifterne i relief til hvor langt danskerne transportere sig er der fra Transportvaneundersøgelsen fra 1996 (TU96) foretaget specielle dataudtræk over forskellige gruppers kørsel med forskellige transportmidler¹⁷. Både husstandsbegrebet og bilrådighedsbegrebet er ens i TU96 og Forbrugsundersøgelsen. En husstand er en økonomisk enhed dvs. en gruppe af personer, der bor sammen og har fælles økonomi. Begrebet familie eller husholdning var måske mere nærliggende. Bilrådighed defineres i begge statistikker som spørgsmålet om den faktiske mulighed for at benytte bil. Hvis f.eks. en husstand har fri rådighed over en firmabil, som ikke er registreret til familiens brug, betragtes familien som havende bilrådighed. På ét punkt adskiller de to statistikker sig fra hinanden. I TU96 blev kun interviewet personer under 75 år, mens alle ældre i egen husstand indgår i Forbrugsundersøgelsen. Hvor de to statistikker i de følgende sammenstilles er der ikke foretaget korrektioner for, at der er interviewet i lidt forskellige befolkningsgrupper.

Der er stor forskel på gennemsnitsstørrelsen af husstande med og uden bil, svingende fra 1,5 personer i billøse husstande over 2,4 i én-bils husstande til 3,0 i flerbilshusstande. I et velfærdsperspektiv er det ofte mere relevant at se på personers forbrug fremfor husstandes forbrug. I store husstande er der flere der deles om ressourcerne, hvilket har betydning for den enkeltes forbrugsmulighed. Flerpersoners husstande får så at sige mere pr. krone. Hvis man vil vurdere forbrugsmulighederne på personniveau, er det derfor næppe rimeligt blot at dele med antallet af husstandsmedlemmer, idet flerpersonersfamilier har disse stordriftsbesparelser, ligesom børn næppe fylder så meget i budgettet som voksne. Der findes forskellige måder at omregne til forbrugsenheder eller til voksenækvivalenter¹⁸, hvoraf ingen kan siges at være den korrekte. Her er valgt at korrigere således, at hver voksen over 18 år tæller for én mens børn og unge under 18 år tæller for en halv. Det er en omregning der ikke i samme grad som voksenækvivalentberegningen (se fodnote 19) tager højde for stordriftsfordelene, og den deraf afledte større velfærd for færre kroner. Til gengæld er det et let forståeligt mål. Hvis man accepterer rimeligheden i at dele udgifterne med en halv til børn, udtrykker det den faktiske forbrugsmulighed pr. voksen i monetære enheder. Endvidere muliggør det beregninger, hvor udgifter sættes direkte i forhold til transportomfanget, det ligeledes er identificeret på personniveau.

Danmarks Statistik har foretaget et specialudtræk fra Forbrugsundersøgelsen. Her er sket en opsplittning i husstande uden bilrådighed, med rådighed over én bil og med rådighed over to eller flere biler. Endvidere er husstandene splittet op efter husstandsindkomst i 100.000 kr. intervaller. Der er udtrukket oplysninger om indkomst og forbrug, hvor forbruget til transport har et stort detaljeringniveau. Derudover er der gennemført specialkørsler på data fra transportvaneundersøgelsen i 1996.

Hvor datagrundlaget er på færre end 50 interviewede husstande for forbrugsanalysen og færre end 100 interviews for TU, er i det følgende valgt at fjerne data fra tabeller og figurer pga. af den store datausikkerhed.

¹⁶ Ud fra Transportrådets specielle datakørsler fra Danmarks Statistik over befordringsfradraget i 1998 kan skønnes at nettoværdien af fradraget udgør ca. 800 kr. pr. dansker over 18 år. Det varierer fra ca. 500 kr. pr. år i de laveste indtægtsgrupper til ca. 1100 kr. i de højeste.

¹⁷ For en beskrivelse af Transportvaneundersøgelsen: Vejdirektoratet rapport 193, 1999; Danmarks Statistik, Statistiske Efterretninger 1997:41.

¹⁸ F.eks. den såkaldte modificerede OECD-skala, hvor første person over 14 år tæller som én, andre over 14 år tæller som 0,5 og børn op til 14 år tæller som 0,3.

5.2 Transportudgifterne

Figur 5.1 viser hvordan voksne gennemsnitsdanskere bruger deres penge. Figuren er opdelt efter husstandens bilejerskab. Transport udgør som gennemsnit betragtet 15% af det samlede forbrug. For voksne i husstande uden bil udgør transporten i gennemsnit 5% af forbruget, for voksne i én-bilhusstande 18% og for personer i flerbilhusstande 20%.

I figur 5.2 er, opdelt efter husstandsindkomst, vist forbrugets fordeling på de forskellige udgiftsposter. Transport er den af udgiftsposterne der varierer mest, fra et niveau på 7% af forbruget i den laveste indtægtsgruppe til 17% i den højeste indtægtsgruppe. I absolutte tal er det en forskel fra 6.200 kr. til 22.500 kr. I figur 5.3 er vist en tilsvarende opdeling, men opdelt på husstandenes bilejerskab. Her genfinder man ikke de store variationer i transportudgifterne hen over indtægtsgrupperne som der er på det aggregerede niveau. Hvis man indretter sit liv uden en bil udgør transportudgifterne generelt en relativ beskedent andel af budgettet. Indretter man sig med bil er transportudgifterne ligeledes generelt højere for alle indtægtsgrupper.

Både figur 5.2 og figur 5.3 viser, med undtagelse af boligudgifter, en stigning for alle typer af udgifter med stigende husstandsindkomst. Sagt på en anden måde: når danskerne får flere penge bruger de mere af det meste. Budgettets største frihedsgrad er transporten, hvor der er penge at spare ved ikke at anskaffe bil. Man kan ikke undlade at købe f.eks. mad, men man kan godt undlade at anskaffe bil. I de laveste indtægtsgrupper, hvor der er mange enlige, er boligudgiften relativ høj. Man kan ikke undlade at have en bolig, og transporten er tilsyneladende den del af budgettet der kan spares på så lavindkomstgrupperne kan få husholdningsbudgettet til at hænge sammen. Det skal bemærkes at kurverne, pga. den valgte omregningsmetode, ikke i tilstrækkelig grad udtrykker den øgede forbrugsmulighed som stordriftsfordelene i flerpersonershusstande giver. Lavindkomstgruppen har som gennemsnit 1,1 person pr. husstand, højindkomstgruppen har 3,1 person. I en velfærdsbetragtning er uligheden altså større end kurverne giver udtryk for.

Transportudgifternes fordeling på overordnede udgiftsposter er vist i figur 5.4. Som det fremgår af figuren er der stor forskel på typen af transportudgifter i billøse husstande og i bilhusstande. I de billøse husstande går de fleste penge til kollektiv transport. I bilhusstandene går pengene til køb, drift og vedligeholdelse. For bilhusstandene er det værd at bemærke at den laveste indtægtsgruppe der er med i opgørelsen, har en betydelig lavere udgift til køb af køretøj end i de øvrige indtægtsgrupper. Det dækker formentlig over at det især er i denne gruppe, at der sker gratis overdragelse af køretøjer f.eks. mellem familimedlemmer, og at køb af billige brugte biler naturligt nok er mest udbredt i denne gruppe. Det er også bemærkelsesværdigt at for personer i bilhusstande i den høje ende af indtægtskalaen stiger udgifterne til "andet". Det dækker over, at det er i disse grupper der i særlig grad stilles firmabil til rådighed, som brugerne af firmabilen beskattes af. Det har ikke været muligt at tage beskatning af firmabiler særskilt ud fra kategorien "andet", men i de højeste indtægtsgrupper er det praktisk taget den eneste udgiftspost under "andet".

5.3 Kilometerprisen

Udgifter til transport må ses i sammenhæng med transportadfærden. Hvor mange kilometer transport får man for pengene? I figur 5.5 er vist hvor mange kilometer voksne i de forskellige indkomstgrupper transporterer sig med forskellige transportmidler. Kilden er den

ationale Transportvaneundersøgelse fra 1996¹⁹. Opgørelserne repræsenterer et gennemsnitsdøgn i 1996 indeholdende alle typer dage: hverdage, weekender og ferier.

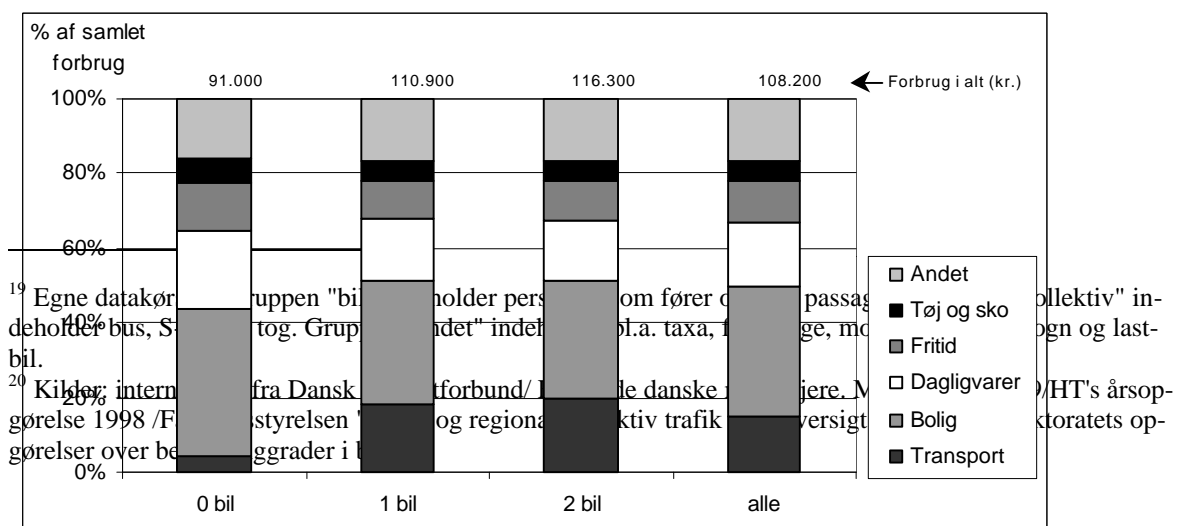
På et aggregeret niveau er bilen det dominerende transportmiddel, med kraftig stigende betydning hen gennem indtægtsgrupperne. Betydningen af den kollektive transport falder med stigende indtægt. Der er naturligt nok stor forskel på transporten for voksne i husstande med bil og ikke bilhusstande. For voksne i billøse husstande er den kollektive transport dominerende, og med en stigende tendens i indtægtsgrupperne. Voksne i bilhusstande har et stigende kilometerforbrug med stigende husstandsindtægt. Stigningen sker udelukkende ved at der tilbagelægges flere bilkilometer. Forbruget af kollektiv transport samt cykel og gang er relativt konstant.

Ved at sammenholde Forbrugsanalysens opgørelse af udgifter med TU96's opgørelse over transportomfanget, kan man udregne en kilometerpris. I figur 5.6 er udregnet en kilometerpris for personer som bor i husstande med bil, og for personer som bor i husstande uden bil. I gennemsnit koster en kilometer for en billøs husstand 0,52 kr. For en bilhusstand koster en kilometer 1,32 kr. En gennemsnitskilometer for alle husstande ligger på en pris på 1,18 kr. I disse priser er indregnet alle husstandens transportudgifter og alle husstandens kilometer med alle transportformer.

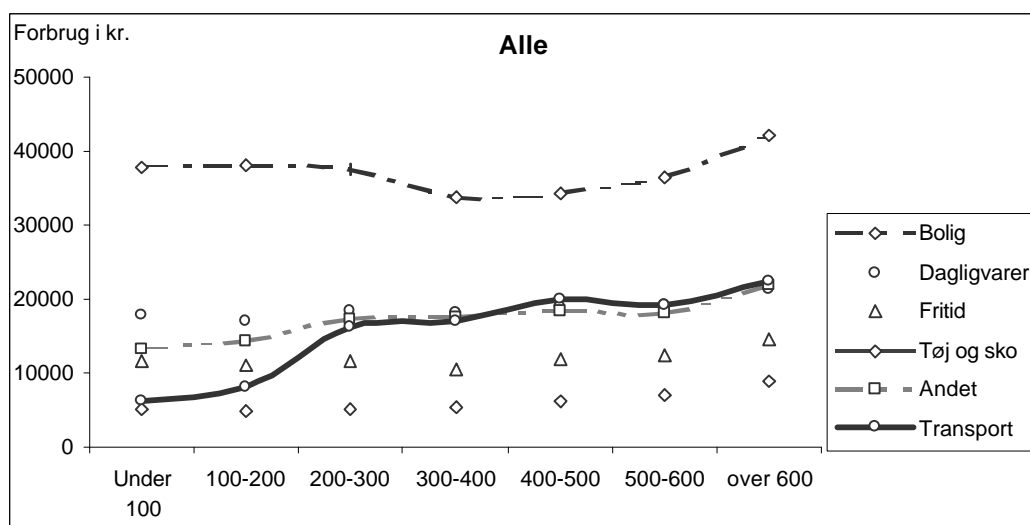
Til sammenligning²⁰ har Dansk Cyklist Forbund beregnet at en kilometer på cykel koster 1,11 kr. når alt indregnes. Udfra Forenede Danske Motorejeres opgørelse over kilometerpriser og Vejdirektoratets opgørelser over bilernes belægningsgrader, kan man skønne en gennemsnitspris for hver personkilometer i bil på 1,53 kr. hvis det er en brugt bil og 2,18 kr., hvis bilen er ny. Begge opgørelser vurderes at udtrykke en pris som er højere end de faktiske udgifter. En buspassager i HT området betaler i gennemsnit 1,02 kroner for en kilometer transport, hvilket er på niveau med den gennemsnitlige pris på landsbasis. Der er dog meget stor regional forskel på prisen for en kilometer busrejse.

Ser man på kilometerprisen for bilhusstandene, ser man at den falder i den høje ende af indtægtsskalaen. Det forklares bl.a. med at det er her firmabiler, der alt andet lige er billigere end ejebiler, er mest udbredte. Endvidere er det i denne ende af skalaen man finder to- eller flerbilhusstande der ofte har et meget stort kørselsomfang, og dermed opnår en lavere kilometerpris end de øvrige bilejere. For de billøse stiger prisen pr. kilometer derimod med stigende indtægt, hvilket har en sammenhæng med et højere element af kollektiv trafik med stigende indtægt.

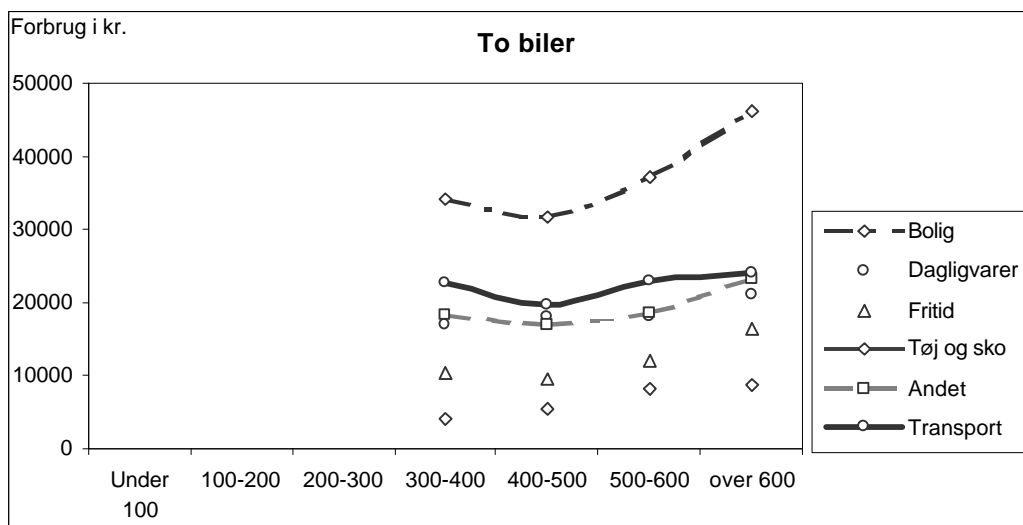
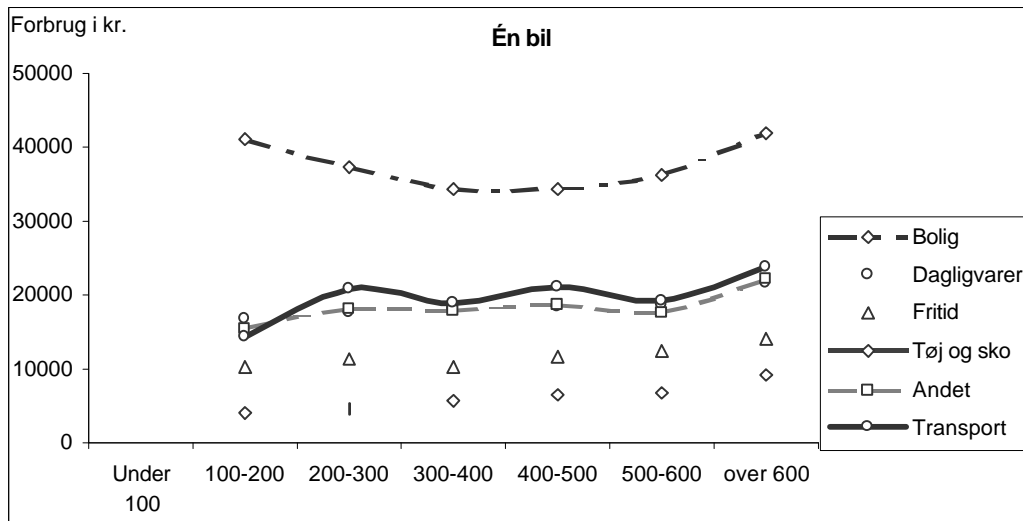
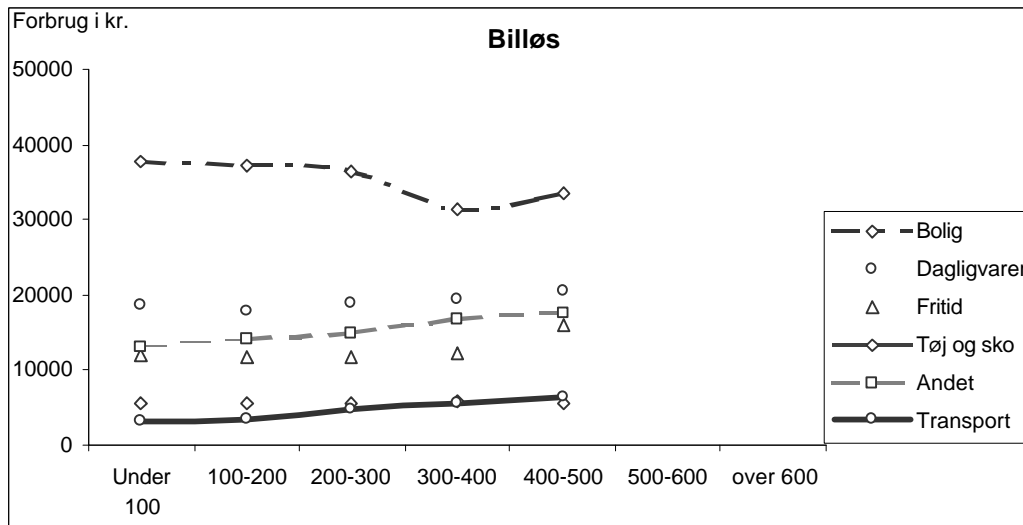
Figur 5.1. Voksnes årlige forbrug i 1996 opdelt efter husstandens bilejerskab



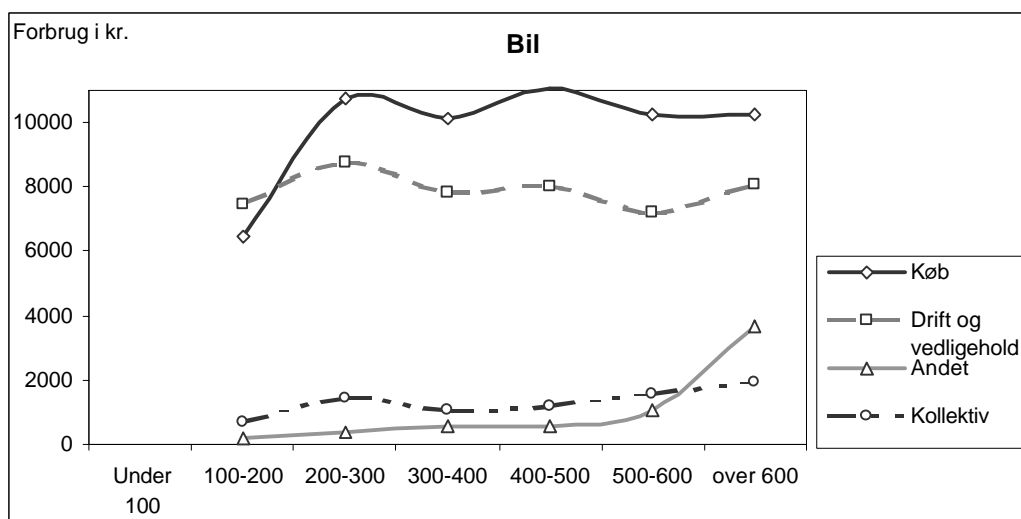
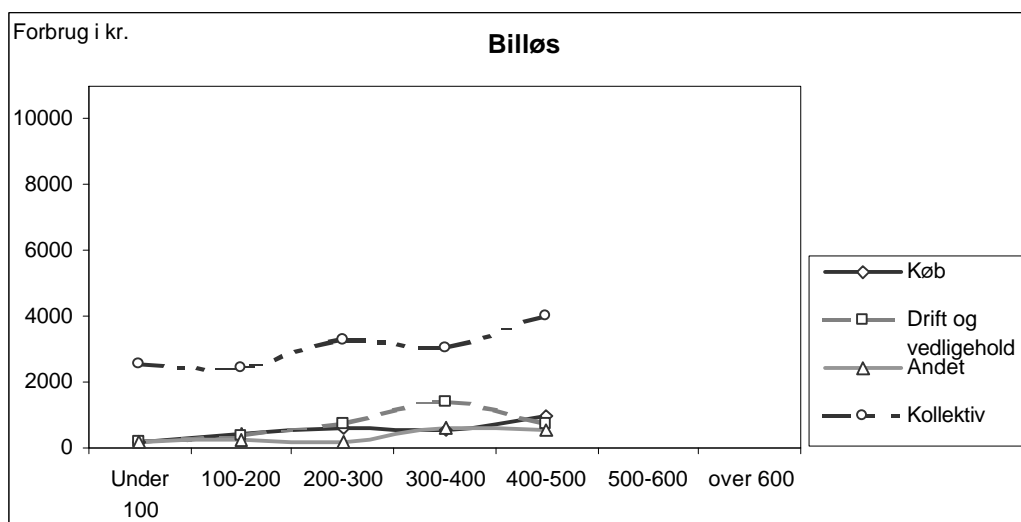
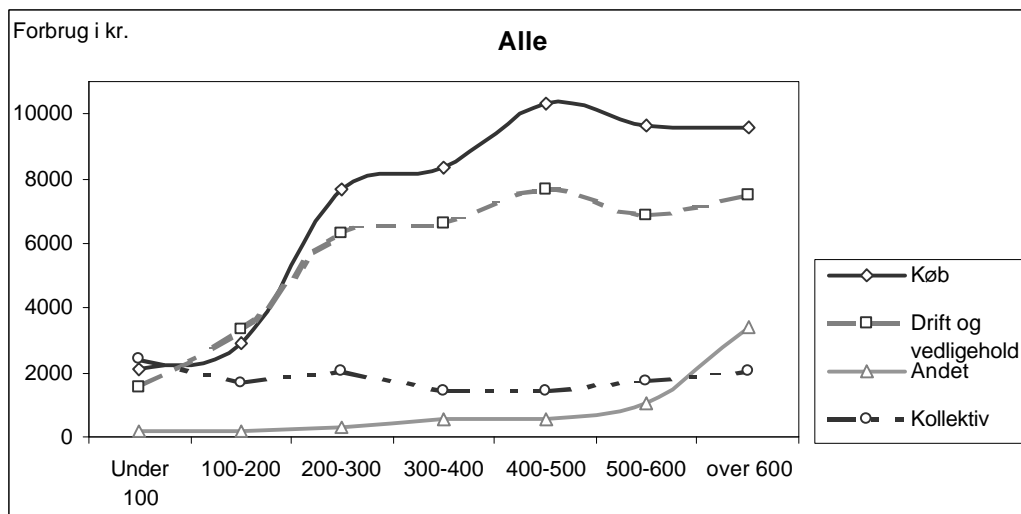
Figur 5.2. Voksnes årlige forbrug i 1996 opdelt på husstandsindkomst (i 1000 kr)



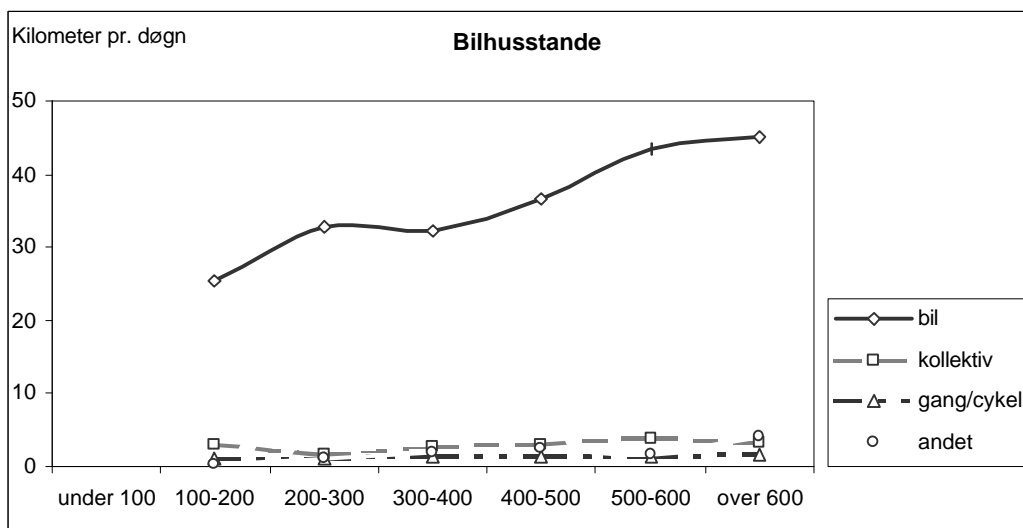
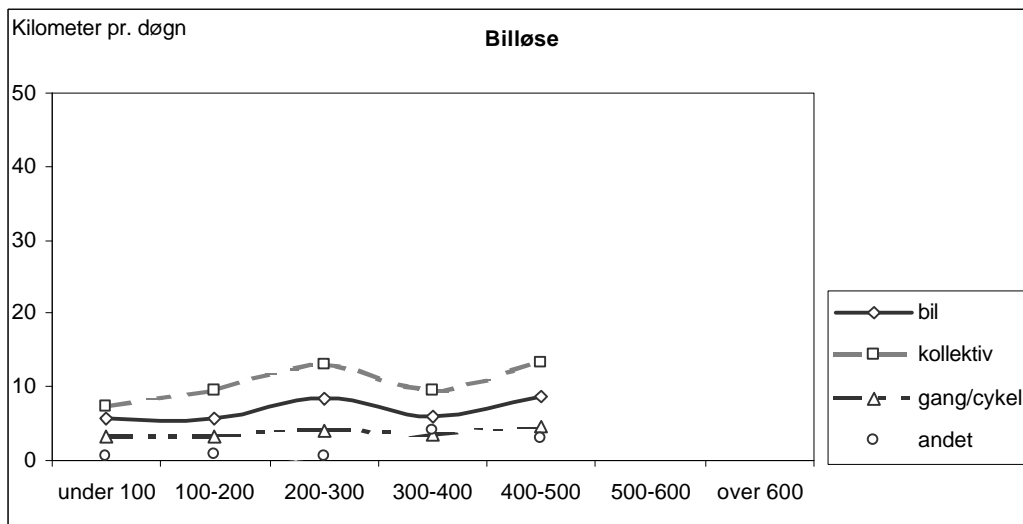
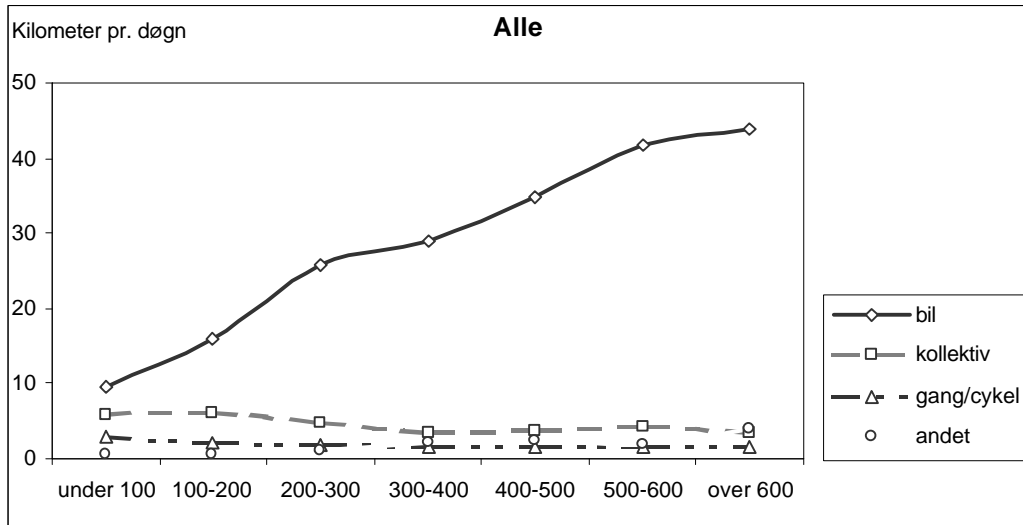
Figur 5.3 Voksnes årlige forbrug i 1996 opdelt på bilejerskab og husstandsindkomst (i 1000 kr.)



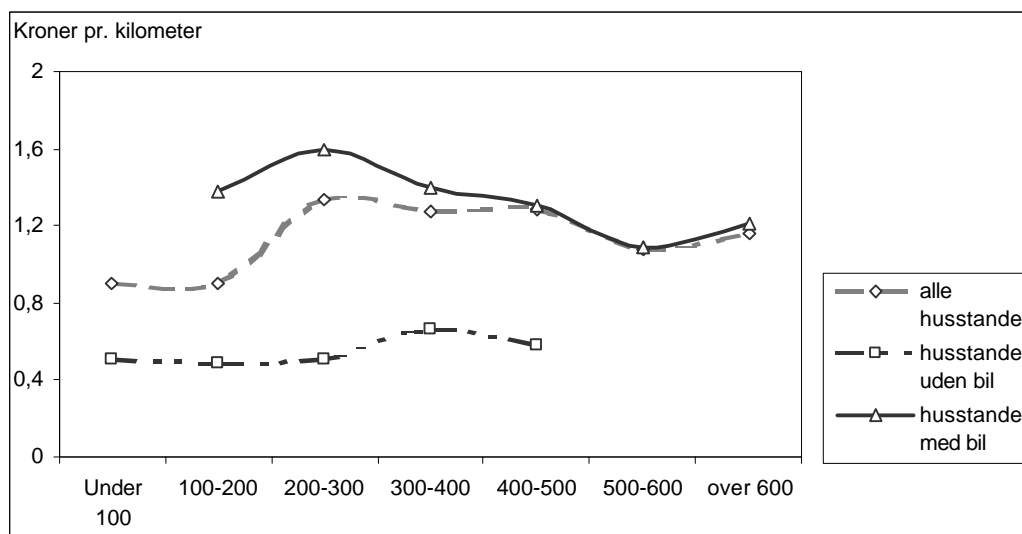
Figur 5.4 Voksnes årlige transportudgifter i 1996 opdelt på bilejerskab og husstandsindkomst. (i 1000 kr.)



Figur 5.5 Voksnes daglige transport i 1996 i kilometer opdelt på bilejerskab, transportmiddel og husstandsindkomst (1000 kr)



Figur 5.6 Kilometerpris i 1996 opdelt på bilejerskab og husstandsindkomst (i 1000 kr.)



6. Seks portrætter

6.1 Sigte og metode

I dette kapitel tegnes der seks portrætter af billøse familier. To familier bor i en storby, to i en provinsby og to på landet. Historierne bygger på virkelige familier, men person- og stednavne er ændret. De voksne i familierne er blevet interviewet om deres liv uden bil. Omdrejningspunktet i interviewene har været hvorledes de interviewede har klaret deres transportbehov. Hvordan har de tidligere transporteret sig og hvorledes gør de det nu. Endvidere er de blevet spurgt om deres forventninger til deres fremtidige transportbehov. Endelig har de interviewede skulle forholde sig til spørgsmål om deres livskvalitet, følelse af isolation, graden af frihed, fleksibilitet og spontanitet.

Målet med at tegne portrætterne er at fremstille nogle sammenhængende historier af livet uden bil. Portrætterne skal få de billøse til at fremtræde i kød og blod, som hele mennesker med flere nuancer end de gennemsnitsbilløse som fremgår af den øvrige rapport. Det centrale er de seks unikke historier, hver for sig. Alligevel skal kort indledningsvis ofres et par ord på den metodik der er anvendt og der skal ofres et par ord på ligheder og uligheder i de seks portrætter.

Der har ikke været opstillet strenge krav til repræsentativiteten, da det er umuligt at opnå med så få interviews. Kriterierne for hvilke familier der portrætteres er opstillet intuitivt, og har måttet justeres undervejs. F.eks. var oprindeligt et ønske om at tale med en billøs børnefamilie på landet. Det måtte imidlertid opgives, da det ikke var muligt at finde sådan en familie.

Ved gennemførelse og bearbejdning af interviewet har arbejdet haft en mere stringent fremgangsmåde. Der er udarbejdet en interviewguide, som har været gennemgående i alle interviews. Det har dog været muligt at fravige guiden, når der viste sig nogle nye interessante spor at forfølge, hvad der gjorde i hvert af interviewene. Interviewene, der i snit har været en times tid, er blevet optaget på bånd. Herefter er udarbejdet en transskription der ligger relativt tæt op af hvordan ordene er faldet. Der har dog ikke været en stor nidkærhed med, at alt skal være fuldstændig ordret. Der hvor det talte sprog vanskeligt forstås når det kommer på skrift er foretaget rettelser, hvilket oftest er sproglige forenklinger. Det er naturligvis sket i respekt for at fastholde meningen i det sagte.

Historierne er skrevet med udgangspunkt i transskriptionerne, hvor særligt illustrative citater er taget fra. Der er i historiefortællingen sket forandringer i rækkefølgen i forhold til selve interviewet. Der er endvidere indført sammenkædende bemærkninger, hvor der i et vist omfang lægges en fortolkning ind over det sagte. Alle interviewede har efterfølgende set historierne, hvilket har givet anledning til enkelte rettelser og tilføjelser.

6.2 Præsentation af familierne

De to storbyfamilier kan beskrives således:

Anders og Paula bor sammen med deres to små børn i en storby i Danmark. De er begge udearbejdende, og børnene går derfor begge i daginstitution. De voksne familiemedlemmers hverdag ligner mange andre travle voksne: børnene skal hentes og bringes, arbejdet skal passe, familie og venner plejes og derudover skal der gerne være plads til egne fritidsaktiviteter. Med de betegnelser der anvendes i kapitel 3 er Anders højaktiv og fjernorienteret.

ret. Paula er højaktiv og lokalorienteret. Det der adskiller familien fra andre i samme situation er valget af at leve uden bil. I stedet er hverdagens transport indrettet med udgangspunkt i familiens "cykelpark".

Rikke og Hans er et ungt par bosiddende i København. De er begge under uddannelse og har ikke børn. De er begge vokset op udenfor København og med bilen som en selvfølge. De havde da også bil da de flyttede til København. Men erfaringerne med, at de fordele der er forbundet med en bil i storbyen slet ikke står i forhold til hvad den koster, fik dem til at droppe den. Det passer dem udmærket i deres nuværende situation. Selvom de umiddelbart fik en forbedring i deres økonomiske forhold ville de ikke anskaffe en bil. Derimod kan bilen bestemt komme på tale under ændrede livsvilkår, f.eks. hvis de flytter ud af byen eller hvis de får børn. Begge kan karakteriseres som lokalorienterede og højaktive.

De to familier i provinsbyer kan kort beskrives således:

Mette er enlig mor til to mindre piger. Familiens bil blev afhændet i forbindelse med bodelingen ved skilsmissemålet for under et år siden. Mette har indrettet sin hverdag så alle hverdagens aktiviteter er meget tæt på: hendes eget arbejde, børnenes institutioner og det sociale netværk. Hun kan karakteriseres som lokalorienteret og højaktiv. I hverdagen savner familien ikke en bil. Her kan aktiviteterne nås på cykel. Derimod kunne det være praktisk med en bil til indkøb, eller til at kunne være en smule mere spontan i valget af fritidsaktiviteter. Måske vil erfaringer med at være enlig til to små børn på lidt længere sigt gøre at familien alligevel får en bil. Men lige her og nu foretrækker Mette "*den luksus i hverdagen*" der er råd til når man ikke har bil.

Søren er 41 år og bor i Randers. Han har en håndværksuddannelse og har mange års erfaring med at arbejde på skiftende byggepladser. For nylig har han taget en videreuddannelse og arbejder nu som faglærer på en skole meget tæt på bopælen. Han kan betegnes som lokalorienteret og højaktiv. Søren har aldrig haft bil, selvom han har overvejet det mens han arbejdede på byggepladser. Blandt hans tidligere kollegaer og nuværende elever er der en udbredt forkærlighed for biler. Sørens pragmatiske holdning til biler gør dog at hans arbejdsbetingelser skulle ændre sig meget før han anskaffede sig en.

De to familier på landet er:

Gerda på 78 år som bor i et parcelhus i en landsby på Sydsjælland. Gerda har i mange år boet sammen med en ungdomsveninde, men nu er Gerda alene. Selvom Gerda med den definition der er anvendt, kan betegnes som lavaktiv og lokalorienteret, er det ikke noget inaktivt liv hun lever. Mange af aktiviteterne sker bare i hendes eget hjem. Når hun skal nogen steder er det til fods, med bus eller med nogle af de familiemedlemmer der ikke bor så langt væk. Der er et tog der standser i byen, så det er nemt at komme f.eks. til København. Gerda er tilfreds med sine transportmuligheder. Selvom hun ikke bruger den kollektive transport så ofte, er den af stor betydning for hende. Det er ikke rart altid at være afhængig af at andre vil køre for én.

Ellen som bor lige udenfor en landsby i Vestsjælland. Hun er 62 år gammel og førtidspensionist. Ellen har haft bil i mange år både mens og efter hendes mand levede. Men Ellen har af økonomiske grunde været stillet overfor valget mellem om hun vil bo godt, eller om hun vil bo mindre godt og have en bil samtidig. Ellen låner en gang imellem en bil eller får køreledighed. Ellers foregår transporten med bus. Ellen kan betegnes som lavaktiv og fjernorienteret. Indkøb og familiebesøg får hende til hyppigt at rejse langt. Ellen har en stor drøm om at få en bil, men hun ved også at det kun kommer på tale med en stor lottoge-

vinst. I stedet for at ærgre sig over det, har hun i stedet indrettet sig på livet uden bil. Og det har også nogle fordele – f.eks. mener Ellen hun er blevet bedre til at udnytte tiden, når hun skal planlægge i forhold til transportmulighederne.

6.3 Cykelparkens muligheder – uden bil i storbyen

Anders og Paula bor sammen med deres to børn i en storby i Danmark. Anders har en akademisk uddannelse, og er ved at færdiggøre sin ph.d. afhandling på samme uddannelsesinstitution som han tog sin kandidateksamen fra. Paula har samme uddannelse og er uddannet fra samme uddannelsessted som Anders. Hun arbejder med baggrund i sin uddannelse for en miljøorganisation. Sammen har de Marie på fire år der går i børnehave, og Torben på syv år der er startet i børnehaveklasse.

De er begge to vokset op i familier, hvor bilen har været det centrale transportmiddel: *"Vi transporterede os utroligt meget i bil. Vi havde også en ødegård i Sverige, hvor det var svært at komme til uden bil, medmindre man var virkelig entusiastisk"*, siger Anders, men tilføjer at han rimeligt tidligt blev vant til at klare sine transportbehov selv. Paula tilføjer, at hun i forbindelse med skoleskift efter syvende klasse, hvor afstanden til skolen blev væsentligt forøget, begyndte at gøre mere brug af cyklen.

I forbindelse med at Paula blev færdig med sin uddannelse, og inden Marie skulle starte i børnehave, fik de via Anders' ph.d. stipendiat muligheden for at komme til New York i et halvt år, hvor Anders skulle arbejde på et universitet. Livet i udkanten af New York betød at de følte sig nødsaget til at investere i en bil; som Paula udtrykker det: *"Sådan som staten New York er indrettet, så kunne man faktisk ikke leve uden bil."* Herhjemme lever de uden bil i hverdagen.

De har begge to et højt aktivitetsniveau udenfor arbejdstiden. Paula er forældrepræsenterant i børnehaveklassen, mens Anders sidder i daginstitutionens forældrebestyrelse. Derudover forsøger han at få dyrket lidt motion i form af løb og svømning, men motionen foregår dog ikke i foreningsregi. I det høje aktivitetsniveau indgår også transport af børnene. Børnene skal hentes og bringes til og fra institution og skole, men også til og fra kammerater.

Dagligdagens logistik

Dagligdagens transportbehov for familien er især bygget op omkring cyklen som transportmiddel. Familien råder over en mindre cykelpark, der består af en "Christianicykel", som er en trehjulet cykelvogn med en stor kasse foran; to almindelige cykler til de voksne, samt en et-hjulet cykel, der kan spændes fast på en af voksencyklerne. Den er for tiden er forbeholdt Torben. I og med at Paulas arbejde og børnenes institutioner ligger indenfor en cykelafstand af fem minutter, ligger valget af cyklen som det primære transportmiddel lige for. Men som i så mange andre familier med små børn, der skal hentes og bringes, sniger der sig også for Anders og Paula et "effektiviseringsrationale" ind i planlægningen af dagligdagens transport. I praksis foregår en almindelig hverdag på den måde, at Anders som regel lægger cykelvognen med børn og bagage, hvorefter han afleverer Torben i skolen. Derefter går turen videre til Maries børnehave, hvor hun afleveres og cyklen parkeres. Når børnene således er vel anbragt kan Anders nu via bus og tog tage på arbejde. Ud på eftermiddagen er det typisk således, at Paula efter arbejde foretager indkøb og går til børnehaven. Så går turen på cykel til fritidshjemmet efter Torben, og derefter kan hun fragte børnene, bagagen og indkøbet hjem i cykelvognen. Udover at cykelvognen er en praktisk for-

anstaltning i sig selv, medfører brugen af den også en dybere refleksion fra Anders' side: *"Vi lever vel et rimeligt effektivt liv, selvom vi gør alt muligt for at stritte imod. Vi er nok ikke særlig glade for at erkende, hvor effektivt vi lever, hvis man fx sammenligner med nogle der lever ude på landet. Men altså, når vi fortæller om en ganske almindelig dag, så kan man jo se hvor logistisk det hele foregår. Så tager vi der og der til, og så skal den anden overtage cyklen, hvilket er nødvendigt, ellers har vi for mange cykler stående et sted. Så der er enormt meget planlægning, for at få tingene til at fungere. Men det adskiller sig formentligt ikke fra nogle der har bil."* Sat på spidsen kan man sige, at cyklen som fænomen udgør den samme mulighed for fleksibilitet og effektivitet for Paula og Anders, som man kunne forestille sig at folk med bil ville udtrykke omkring hvad bilen indebærer for dem.

Med hensyn til cyklen og den fleksibilitet der er forbundet hermed, kommer den også til udtryk på andre måder end i forbindelse med fx transport af børnene. Storbyen og de oplevelser den kan byde på, anser Anders og Paula også for mere tilgængelige via cykel, end når man sidder i en bil: *En anden fordel er, at det er meget hyggeligt at køre med børnene i cyklen og vi kan snakke sammen mens vi kører, og se og stoppe hvis vi lige skal det. Cykler kan man bare stoppe. Fx i går da vi kørte hjem fra Anders' søster, så kommer vi forbi en skulptur, og den skulle ungerne selvfølgelig se. Det gør man jo ikke med en bil, så stopper man jo ikke og kigger. Man opdager det jo heller ikke på samme måde når man kører i bil. Der er nogle oplevelser omkring byen, som er meget lettere tilgængelige på en cykel"* siger Paula. Samtidig er de dog enige om, at den frihed og fleksibilitet som cyklen giver dem, i høj grad modsvares af den dominans de mener bilerne har i bybilledet.

Bilernes dominans

Begge fremhæver at en af grundene til at de i øjeblikket leder efter et nyt sted at bo netop er oplevelsen af biltrafikkens omfattende karakter i storbyen. Paula siger ligeud at: *"Der er så mange biler; det synes jeg gør livet herinde mindre tiltalende."* Anders tilføjer at han altid bliver lidt vred, når han hører folk tale om, at man begrænser deres frihed, når de bliver frataget deres mulighed for at køre i bil. Han tænker tit over hvor meget bilister begrænser hans frihed. Han medgiver at det måske er en radikal måde at sige det på, men tilføjer: *"Jeg oplever, at den barriere der findes i at bevæge sig rundt i et offentligt tilgængeligt område er ret voldsom pga. biler."*

Udover en oplevelse af at storbyens rum i større og større udstrækning tildeles bilister gennem etablering af veje og parkeringsanlæg, og det faktum, at der er kommet flere biler i storbyen, så oplever Anders og Paula også, at bilerne udgør et decideret faremoment i forhold til deres frihed og fleksibilitet. *"Et af de steder hvor jeg synes at bilerne er en 'pain', det er sådan noget med at jeg ikke tør cykle med Torben. Jeg tør ikke lade ham cykle selv, jeg gør det nogle gange, men det er virkelig sådan, at jeg føler at biler begrænser vores liv. Det er sgu for farligt at lade ham cykle selv. Han bliver for let distraheret, og der er simpelthen for voldsom trafik til at det kan lade sig gøre"* siger Paula og tilføjer at: *"Torben er nu så stor, at trafikken begrænser ham mere og mere i hans behov for selv at kunne transportere sig rundt. Det er svært at se hvordan han skulle gøre det herinde."*

Det personlige valg

På trods af den umiddelbare modstand mod bilerne og bilismen gør Anders og Paula også brug af biler, om end i sjældent omfang. De har fået mulighed for at låne en bil af foræl-

drene, hvis de har brug for den. Men der er dog kun i de tilfælde hvor store ting skal fragtes, og i de tilfælde hvor turen til forældrenes sommerhus virker uoverskuelig, at de overvejer at gøre brug af bilen. På trods af muligheden for at låne en bil lægger de vægt på at klare sig uden. Det falder dem nærmest for ikke at benytte en bil, hvilket de blandt andet forklarer med, at de ikke savner en bil i hverdagen, givet de transportmuligheder cyklen og det kollektive transportsystem åbner op for dem. Dog indskyder Anders: *"Jeg er vokset op med bil, og vi tog nogle gange på sådan nogle søndagsture ud på landet, det kan man da godt savne, fordi det kommer man næsten ikke. Det er lidt sjovt, at fordi man ikke har bil, så kommer man ikke ud på landet."*

Deres økonomiske forhold har også spillet ind på det forhold, at de ikke råder over en bil. At der er tale om et fravalg af bilen kommenterer Anders således: *"Jeg sidder og siger at vi har jo ikke penge til det, så vi har ikke taget valget. Men på den anden side så ser man venner der har fået bil, og jeg ved ikke hvordan de har fået råd til det, men for dem har det åbenbart været noget de syntes var vigtigt, så de har så overvejet det, og fundet ud af hvordan de kunne få plads i deres økonomi og har valgt det. Men så langt er vi slet ikke kommet, fordi vi har ikke ønsket at prøve at undersøge det, eller finde ud af om vi kunne få plads i vores økonomi, eller om vi kunne spænde livremmen ind for at få plads til det. Det har vi ikke haft lyst til. Så hellere købe en ny cykel eller sådan noget."*

Udover at den økonomiske prioritering dermed giver mulighed for udskiftninger i "cykelparken" tillader den også brug af taxakørsel. Dermed ikke sagt at familien jævnligt gør brug af taxa. Dertil siger Paula at *"hvis jeg ikke var så nærig ville jeg måske bruge dem lidt mere. En af de ting der kommer med at have små børn er, at jeg er blevet grundlæggende nærig. Vi har aldrig nogen sinde prøvet at have nogle penge, og nu hvor vi er begyndt at få sådan lidt mere, lever vi stadigvæk på den her fattighedsmåde. Det er jo sikkert meget heldigt på mange måder."* Men muligheden for at gøre brug af taxa anser de for en del af deres transportsystem, hvor især ture til vagtlægen med et sygt barn foregår i taxa; som Anders tørt konstaterer: *"Det er ikke så fedt at cykle med et barn der har feber"* og samtidig tilføjer Paula *"det er egentlig ikke fordi at jeg savner en bil, fordi når jeg sidder i en taxi, så kan jeg jo sidde med ungen på skødet imens."*

På trods af at deres økonomiske muligheder er under kraftig forbedring, ser de ikke dem selv som potentielle bilkøbere, dertil er deres modstand mod bilismen og deres opfattelser af dens negative indvirkning på deres omgivelser for kraftige. De er hvad Anders betegner som *"inkarnerede modstandere af billister."* Samtidig fastholder Anders og Paula at det ikke kun handler om den negative miljøpåvirkning bilerne står for i form af fx bilos. Anders synes at: *"Det handler om hvilket samfund vi gerne vil leve i; vil vi gerne leve med biler der fylder hele det offentlige tilgængelige rum?"* Deres modstand mod bilisme er udtryk for personlige holdninger og valg. Men det er også nogle valg, der kan tolkes som udtryk for, at det godt kan lade sig gøre at leve et ikke-isoleret og travlt liv, med de transportmuligheder de nu har. Nogle transportmuligheder som de også lægger vægt på skal være tilstede i de boligområder de i øjeblikket kigger på.

6.4 Det praktiske valg - uden bil i storbyen

Rikke og Hans er et ungt par på henholdsvis 22 og 24 år. De er for nylig flyttet sammen i en lejlighed på Vesterbro i København. De har været kærester siden gymnasietiden og har nu fundet tiden moden til at slå pjalterne sammen. De læser på Københavns Universitet; han læser biologi og hun engelsk. De har haft og har stadigvæk det man kan karakterisere som et aktivt liv med studier og fritidsinteresser. Hvor de før universitetstiden havde

egentlig lønarbejde og samtidig gik på kvalificerende kurser, er deres tid nu hovedsageligt helliget studierne. Deres fritidsinteresser består af såvel kulturelle aktiviteter dvs. biografbesøg, teaterture og museumsbesøg, som af sportsaktiviteter. De kan begge to godt lide at dykke og Hans elsker at løbe; "*for at holde sig i gang*", som han siger det.

Livet med bil

De kommer begge to fra Vestsjælland; hun fra en mindre provinsby og han fra en lille flække udenfor Ringsted. Begge er vokset op i familier hvor bilen mere eller mindre har fungeret som det primære transportmiddel. Rikkens familie har altid haft bil om end de har været af svingende teknisk kvalitet. Da Rikke og hendes søster var yngre dvs. indtil sjette klasse, blev de kørt til og fra skole af forældrene. "*Mine forældre ville ikke have at vi cyklede. De var bange for at vi blev kørt ned. De sidste år af min skolegang cyklede jeg selv*" fortæller hun og tilføjer at de nu er meget flinke til at låne hende bilen selv om der her er visse forbehold: "*Selvom mine forældre ikke bruger bilen, så kan de godt lide at den bare står der, til hvis nu de skulle bruge den. Jeg skal spørge fjorten dage i forvejen om jeg måske kan låne bilen. Og så spørger de hvad jeg skal bruge den til. De er ikke meget for at bilen står i København natten over. De vil gerne låne den ud, men de er bekymrede for om jeg nu kan køre ordentligt.*"

I Hans' barndom havde familien ikke bil. Det fik de først da han blev teenager. Indtil da havde han kørt på cykel til og fra skole. "*Mine forældre har været rigtig søde til at køre mig rundt fra jeg var 15 år, og jeg fik kørekort med det samme da jeg blev atten. Det var ligesom et "must" ude hos os. Mine forældre synes man skal have et kørekort. Man kører frem og tilbage og til en masse praktiske ting*" fortæller Hans, der også påpeger hvordan oplevelsen af at bo på landet har formet forholdet til det at have en bil: "*Der går slet ikke busser i weekenden der hvor mine forældre bor. Bussen kører en gang i timen, mandag til fredag fra kl. syv morgen til syv aften, så er det bare slut. Det er sgu ikke fordi det er så meget på landet endda. Det er kun fem km. udenfor Ringsted centrum. Men de offentlige transportmidler slutter altså i weekenden, så må vi gå eller cykle. Ligeså snart jeg ville låne mine forældres bil fik jeg bare lov til det. Selvfølgelig når de ikke skulle bruge den, så tog jeg den bare.*"

I forbindelse med Hans' gøremål, det være sig militærtjeneste, arbejde og studiekurser mens han stadigvæk boede hjemme hos sine forældre, gjorde han tit brug af sin storebrors bil; fx da Hans arbejdede på et plejehjem: "*Når jeg mødte kl. femten og slap kl. tolv om aftenen, så var det jo fedt lige at sætte sig ud i en bil og køre hjem, hvis man var træt. Der var godt nok kun tre kilometer at cykle, men jeg tog bilen alligevel. Det kostede jo heller ikke så meget i benzin at køre de tre km. Jeg løb jo også i min fritid, så jeg syntes egentlig at jeg fik motion nok.*"

Samtidig med at Rikke og Hans flyttede sammen solgte Rikke sin bil. Hun havde sammen med sin søster nogle år forinden fået overdraget en ældre bil af en "hustante". Det var for det meste søsteren der brugte bilen, men da hun og hendes mand købte en ny, stod Rikke pludselig alene med bilen og udgifterne til den: "*Så kunne jeg overtage den, og den kørte sådan set fint nok. Til min fødselsdag fik jeg så af mine forældre og søster forsikringen frem til første januar. Så jeg fik altså bil og skulle kun betale benzinen. Men da jeg så selv skulle til at betale forsikringen, så havde jeg ikke råd og heller ikke lyst egentlig. Jeg vil da gerne have en bil, og det vil da være fint at have en bil stående nede på vejen, men i København kan det slet ikke betale sig at have en bil, synes jeg. Det var rigtig dejligt når jeg skulle besøge mine forældre eller min søster og hendes lille dreng, fuldstændigt uafhængigt*"

af nogen andre end mig selv, og det var utroligt lækkert, det var virkelig fedt. Men det er egentlig ikke noget jeg gider at bruge penge på. Og så benzinen det koster mere end man tror og jeg kunne mærke hvis jeg sad i en kø, så blev jeg irriteret over at sidde der og pengene fæs ud af udstødningsrøret. Så det var ikke noget jeg følte at jeg ville prioritere."

Fravalget af bilen

De fortæller begge to, at der har været tale om et bevidst fravalg af bilen. Et fravalg der for det første begrundes i deres økonomiske forhold, dvs. at de sandsynligvis godt kunne finde plads i deres fællesøkonomi til en bil, men at de omkostninger der er forbundet med at have en bil er for store i forhold til andre prioriteringer og ønsker: *"Det var for dyrt i forhold til hvad jeg fik ud af den, synes jeg. Og så var jeg en uge i Paris i januar, og det ville jeg under ingen omstændigheder kunne have gjort, hvis jeg skulle have betalt forsikring og vægtafgift og sådan noget. Så det er for at kunne få noget andet. De penge der ville gå til bilen, dem kan man nu få lidt luksus for i hverdagen. Så det var en prioritering."*

For det andet begrundes fravalget af bilen i at de oplevede at bilen som transportmiddel var langt mindre fleksibel og langsommelig end cyklen i København. Som Rikke illustrerer det: *"Altså hvis jeg skal herfra til Amager, så tager det mig lige så lang tid herfra i bil eller længere tid, end hvis jeg cykler. Fordi der altid er kø ind forbi Rådhuspladsen",* hvortil Hans tilføjer *"jeg ville synes at det var idioti at have en bil på nuværende tidspunkt, og man kommer så hurtigt rundt i København. Alt ligger indenfor en cykelafstand på tyve til femogtyve minutter, og det er endda det der ligger langt væk."*

Både Rikke og Hans transporterer sig således hovedsageligt på cykel i København. Cyklen står for dem som det ultimativt mest fleksible transportmiddel. Flexibelt på den måde, at de får en følelse af frihed og uafhængighed, når de cykler gennem byens gader. Rikke mener at det er befriende at kunne cykle rundt i byen, fremfor at skulle sidde fast i en bilkø. For Hans' vedkommende gælder de samme følelser når han siger *"Jeg bekræfter også tit mig selv i at det er fedt at køre på cykel herinde, man kan cykle mod ensretningerne, og ud og ind, det er bare fedt. Altså den der helt ekstraordinære frihed man har på cykel herinde."* Men cyklen er også fleksibel i den forstand at den opleves som et hurtigere transportmiddel i byen end såvel bilen som de offentlige transportmidler.

Tid, udtrykt i fart og hastighed, er vigtige elementer især i Hans' transportforståelse: *"Det gælder bare om at komme så hurtig frem som muligt på cyklen, der til tænker jeg og ikke længere, vel. Så snyder jeg lidt og løber over fodgængerfeltet engang i mellem og kører halvt ud for gult som alle mulige andre."* Rikke er mere påpasselig mht. at cykle i København, *"Jeg er vildt bange for trafikken i København. Jeg synes tit at jeg har været ved at blive kørt ned, selvom jeg har kørt overfor grønt, især af venstresvingbilister. Det er sket så tit."* Især for Hans' vedkommende kan mulighederne for at cykle stærkt gennem byen opleves som stressende; både i forhold til myldretidstrafikken generelt, men også specifikt i forhold til andre cyklister: *"Hvis man ligger bag sådan en "Christianiacykel" og man bare ikke kan komme uden om, og man skal bare nå sit tog inde på Vesterport, så er det ud på vejen og ind igen. Det er jo lidt ligesom når biler kører stærkt, så kommer man et halvt minut hurtigere frem, totalt åndsvagt, men en psykisk stressfaktor."*

Fænomenet tid opleves ikke bare som et udtryk for at man skal komme hurtigt fra det ene sted til det næste. Hans mener også at tid kan sættes i forhold til de oplevelser byen kan byde på for en cyklist: *"Jeg er jo nyttilflytter og jeg bruger tit min cykel - altså nu lyder det romantisk - men engang i mellem bruger jeg min cykel hvis jeg har god tid. Så kigger*

jeg mig om, lægger mærke til bygninger og gader, og lærer København at kende på den måde. Tiden går hurtigere på cykel herinde. Nogle gange møder man nogle man kender i krydsene. Det føles som meget kortere tid at cykle herinde, i forhold til ude på landet."

Det offentlige

For dem begge gælder det at de offentlige transportmidler generelt ikke kan leve op til den fleksibilitet og hurtighed de forbinder med cyklen. Især busserne opleves som spild af tid: *"Sådan en bus op og ned at Vesterbrogade, hvor man får lov til at vente gang på gang fordi de er så fyldte. Det er skide irriterende, man bliver vænnet til at cykle. Når man kører med det offentlige så sidder man og tænker på at man har givet elleve kroner for at køre op og ned at Vesterbrogade, og så skal man stå i larm og spritånde. Så kommer det konservative frem i en, og man kan blive rigtig reaktionær overfor de der skide københavnere" siger Hans hvortil Rikke tillægger: "Bybusserne synes jeg også er virkelig slemme. Hvis man cykler kommer man altid ligeså hurtigt frem som dem. Der er ingen tidsmæssig fordel ved at tage en bus i København."*

Også togene får knubbete ord med på vejen, selvom de begge dog udtrykker en mere positiv holdning overfor dem end i forholdet til busserne. Som Rikke siger det: *"Det er nærmere undtagelsen end reglen at det kommer til tiden. Det er virkelig tit at der er forsinkelser med togene når jeg skal besøge mine forældre. Jeg skal så videre med bussen, og den er der som regel ikke nogle forsinkelser med. Men toget er meget tit forsinket og det synes jeg er rigtig irriterende. Til gengæld hvis man sidder i et ordentligt tog så kan man sidde og læse i en god bog, det er rart. Men man kan også være uheldig og sidde i et tog der enten larmer, eller man kan sidde ved siden af nogle andre passagerer som måske er højrostede. Det skal de jo også have lov til, men så kan man jo godt sidde og tænke lidt, schyy, jeg sidder lige her med en god bog. Jeg synes tit at det er irriterende at tage med de offentlige." Hans synes i højere grad end Rikke positiv overfor toget som transportmiddel. Han skelner på den ene side mellem farten og hastigheden som cyklen giver ham, og på den anden side den ro og afslapning som en togrejse kan tilbyde ham: *"Jeg kan godt lide tog som transportmiddel, det synes jeg er noget af det bedste. Det er et sted hvor tankerne kan få lov til at flyde, og man kan sidde og kigge ud af vinduet og man kan læse. Man kan virkelig bruge en halv time på en god måde. Det kan jeg godt lide ved det, at slappe af og sådan noget."**

Bilen som et fremtidigt praktisk valg

Deres forkærlighed for cyklen som det primære transportmiddel i forhold til såvel bilen som offentlige transportmidler kan således i højere grad ses i forbindelse med ønskerne om frihed, fleksibilitet og fart, samt muligheden for økonomisk prioritering, end som udtryk for miljømæssige holdninger. På spørgsmålet om hvilke positive sider der er ved ikke at have en bil svarer Rikke: *"Det er det nære; økonomi og tidsmæssigt. I København kan det tidsmæssigt ikke betale sig at have en bil, økonomisk kan det slet ikke. Så er der det videre perspektiv, det globale. Det er rart ikke at stå og tanke benzin på og vide hvordan det forurener, men det er ikke så meget det, det synes jeg ikke at jeg tænkte så meget på da jeg havde bil. Jeg tænkte mere på hvor meget det kostede, og jeg synes egentlig at det er i orden at det koster så mange penge, men det gør så bare at man bliver nødt til at vælge det fra. Og det vel nok også meningen. Der er jo nok en ide med at det er så dyrt og bliver dyrere og dyrere. Det synes jeg faktisk er i orden. Måske synes jeg at det er synd for dem der*

har børn, som behøver en bil, og måske ikke har særlig mange penge, det kan jeg godt se må være irriterende og hårdt at det skal være så dyrt, men ellers så synes jeg faktisk at det er helt i orden." Hvortil Hans tillægger: "Jeg synes også at når man har bil så finder man sig bare i at det koster det det koster, altså man skal fra punkt A til punkt B og så må det koste det det koster. Jeg tror at man er ligeglad, når man først har bilen. Jeg tænker altså heller ikke særlig meget på miljø."

At det ikke er det miljømæssige perspektiv som Rikke og Hans sætter i højsædet kan man også udlede af deres forsvar for bilismen. Hans mener at bilisterne bliver gjort til syndebukke i den miljødebat der udspiller sig omkring transport: "Jeg synes bilisterne bliver gjort til syndebukke, altså nu kommer der også parkeringsafgifterne til sommer. Man tænker bare, nu kan jeg ikke invitere familien ind her mere. Efter to timer skal de betale for at parkere. Selv herude hvor jeg bor, det virker frustrerende. Politikerne skal bare slå ned på bilisterne, det er det nemmeste. Bilisterne har jo ikke nogle ordentlige alternativer at ty til på nuværende tidspunkt, så de må bare tage det som det kommer." Ligeledes ser de sig selv som potentielle bilejere; ikke i deres øjeblikkelige situation, men på længere sigt. Rikke siger til spørgsmålet om hvad der kunne få dem til at købe en bil: "Hvis vi flyttede væk fra byen og fik børn. Hvis vi fik børn i København så kunne man da have et barnesæde bagpå cyklen og en cykelkurv foran. Det kunne godt være at det var meget fint at have en bil, hvis man skulle hente et barn og ud og handle. Men ellers tror jeg at det skulle være hvis vores afstand blev forøget, hvis man fik et job i København og boede i Ringsted, så tror jeg at man ville prioritere en bil for at få en lettere transportvej. Hans' svar på samme spørgsmål lægger også vægt på distance og det at få børn: "Hvis man fik arbejde fx i Køge. Jeg tror sagtens at man kunne affinde sig med at tage det offentlige, men får man børn samtidig med at man arbejder langt væk, så skal man have bil, tror jeg." Således er et kommende bilejerskab for Rikke og Hans forbundet med en forventning om en effektiv udnyttelse af tid. Som Rikke udtrykker det: "Men igen, det skal også være noget med tidsfaktoren. Hvis man både skal hente barn, ud og handle og arbejder langt væk, så kan det virkelig godt blive besværligt med det offentlige og bus hen til børnehaven og ungen hjem og rygsæk på og ned og handle, så kunne det måske være meget praktisk med en bil."

6.5 Måske får vi bil til vinter – uden bil i en provinsby

Mette bor sammen med sine to piger i et rækkehus i det østlige Esbjerg. Mette er uddannet pædagog og arbejder 30 timer om ugen i en nærliggende integreret daginstitution. Hun er 33 år og har boet alene med pigerne siden sommeren 1999, hvor pigernes far flyttede. De flyttede ind i rækkehuset et halvt år efter at det stod færdigt i 1993. Efter at have været ansat i en anden nærliggende institution i et år, gik Mette på forældreorlov i sommeren 1998. Den ældste datter, Laila på otte år, går i skole og skolefritidsordning (SFO) halvanden kilometer fra hjemmet, mens Josephine på et år fornylig er startet i den vuggestue, hvor Mette arbejder i børnehaven.

Familien har været vant til at have bil til rådighed indtil sommeren 1999. De havde både en privatbil og en firmabil, men det var mere undtagelsen end reglen at Mette benyttede sig af privatbilen: "Selvom vi tidligere havde biler, er det faktisk kun i den periode hvor jeg var gravid med Josephine, at vi brugte dem til den daglige transport. Jeg blev lidt doven, men ellers cyklede vi altid. Ellers har privatbilen altid bare stået. Det var gerne sådan at når jeg selv skulle noget så cyklede jeg, hvorimod når vi alle skulle noget sammen så tog vi altid bilen. Hvis vi fx skulle handle ind eller besøge venner."

Dagligdagen

Efter bruddet med børnenes far valgte Mette at afhænde bilen, da hun mente at der ikke ville være råd til den. Samtidig følte hun at de daglige transportbehov hovedsageligt kunne klares via cykel; det havde hun jo været vant til. Dagligdagen fungerer således transportmæssigt med cyklen som det primære transportmiddel. Laila er lige begyndt at cykle alene til skolen. Laila har været vant til at cykle turen til skolen, sammen med sin mor. Turen går via cykelstien over et stort lysreguleret kryds. Mette og Josephine følges stadigvæk enkelte dage i ugen med Laila, da institutionerne ligger i samme retning som Lailas skole. Som enlig mor er Mette fritaget fra at tage henholdsvis åbnings- og lukningsvagter i børnehaven, da hun fx ikke har nogle steder at aflevere børnene, hvis hun skulle åbne børnehaven kl. 6.00.

Når hun er færdig med arbejdet skal der handles ind og børnene skal hentes. Ca. hver anden dag kører hun først hen til det nærliggende supermarked og handler ind, for derefter at køre tilbage til vuggestuen og hente Josephine. Hvis hun ikke skal handle ind henter hun den mindste med det samme. Derefter går turen til Lailas skolefritidsordning og så cykler de sammen hjem. Vel hjemme er det som regel tid til at lave aftensmad, men to gange om ugen skal Lailas fritidsinteresse også passes. Hun går til karate og der cykler Mette sammen med hende frem og tilbage. Mettes egen fritidsinteresse er styrketræning, som foregår i et vægttræningscenter der ligger i bebyggelsen.

Cyklen bruges også til at komme rundt i lokalmiljøet. Mettes forældre bor i en lille landsby øst for Esbjerg som er inden for cykelafstand, og andre gange går turen fx ned til havnen. Mette beskriver at disse cykelture giver noget nyt i forhold til den daglige rutine med fx skole, arbejde og madlavning: *"Vi får snakket meget når vi cykler. Herhjemme skal jeg gerne hundredvis af ting, men på cyklen får jeg gerne en masse historier fra Lailas dagligdag om skolen og SFO'en, som jeg ellers ikke ville have fået, da hun styrter ud af døren for at lege når vi kommer hjem. Så på cyklen har vi meget af vores dialog."*

Udover cyklen indgår der også andre transportmidler i Mette og børnenes liv. Nogle transportmuligheder der dog i høj grad kan betragtes som sekundære i forhold til cyklerne. De bruger sjældent bussen, måske to gange om måneden: *"Også om vinteren er det sjældent at vi bruger bussen. Det er nok pga. afstanden; altså i vinters har vi gået rundt, med barnevogn. Det er et eller andet med at det er nemmere, ellers skal man tilrettelægge; klokken dét skal man stå dér, så er det bedre bare at gå når man er klar"*, siger Mette. Hun tilføjer dog at busserne generelt er gode og har egentlig ikke noget at klage over mht. dem. Ligesom med bussen er det relativt sjældent at familien benytter sig af toget. Det begrænser sig til venindebesøg i Fredericia, måske et par gange hver måned. Taxi indgår i højere grad end både bus og tog som et brugbart alternativ i dagligdagen for familien, som Mette udtrykker det: *"Taxi tager vi faktisk lidt tit, tror jeg nok. Det er faktisk et par gange om ugen, men nu er Josephine syg og så har jeg været til vagtlægen et par gange i taxa, for at det skal gå lidt hurtigere og hun måske er lidt pivet. Og så om fredagen hvor jeg tit går i byen og faren har børnene, så kører jeg tit i taxi både ud og hjem. Det er jo lidt et valg som jeg tager, men det er OK, man kan jo køre i taxi mange gange for det det koster at have en bil."* En anden mulighed familien gør brug af er ekskærestens bil. Både hvis hun står med et akut problem, som fx ved sygdom, eller hvis familien skal på længere udflugter, så stiller han gerne op med bilen og kører for dem, eller tager med på udflugter, for eksempel til Legoland eller Givskud ZOO.

Eksmandens bil er således den eneste i omgangskredsen Mette gør brug af. Som hun siger det, så har hun overvejet andre lånemuligheder: *"Jo, jeg kunne godt låne min*

svogers bil, en stor kassevogn, men den vil jeg ikke køre rundt i fordi jeg kender den ikke godt nok. Jeg har undersøgt den der Hertz delebil, fordi jeg tænkte, at så kunne det være at det var en mulighed, bare en gang imellem, men det er alt for dyrt i forhold til hvor meget bil man egentlig har." Og direkte adspurgt om der ikke er andre biler i hendes sociale netværk hun kan låne svarer hun: "Det ville være grænseoverskridende for mig at spørge om lov til at låne en bil. Også fordi at jeg ikke selv ville bryde mig om at andre skulle ligge og køre rundt i min bil. Jeg brød mig ikke om hvis der var nogle der kom og spurgte om lov til at låne vores bil, dengang vi havde bil. Den er dyr, den skal man sgu passe på. Men det gør ikke noget med min eksmands bil, den kan jeg godt spørge om lov til."

Økonomi og livskvalitet

Mette har efter sine første overvejelser om det at have råd til en bil, fundet ud af at hun faktisk godt kunne få klemt en brugt bil ind i husholdningsbudgettet: "Men nu har jeg så de luksuspenge jeg kan rende og fyre af på alt muligt andet. Hvis jeg skulle have bil, så ville det være sådan lidt trægt med økonomien. Jeg kunne ikke lige gå ud og købe det tøj jeg ville. Nu har jeg de penge jeg skal bruge og så cykler vi rundt i stedet for at have bilen. Det jeg skulle bruge bilen til, det var sådan luksus ting. Hvis vi skal rundt om aftenen og besøge venner, og så til at handle ind med, ellers har jeg jo ikke behov for bil. Det hele ligger inden for cykelafstand. Så jeg har ikke det store behov for bil, andet end til luksus", siger hun.

Der er dog stadigvæk også ulemper ved det bevidste fravalg af bilen, som hun mener at hun har foretaget. Svaret på spørgsmålet om hvilke fordele henholdsvis ulemper der er ved ikke at have en bil antyder dette: "Jeg kan ikke rigtig se nogle fordele, måske lige at man får rørt sig, men nu er jeg ikke lige den type der ville fare ud i bilen, fordi jeg kan godt lide at cykle, men ellers er der da ulemper. I hverdagen kommer man ikke særligt meget ud om aftenen. Der ville det være nemmere at kunne hoppe ud i en bil og køre ud og besøge nogle venner, og så hjem igen og putte ungerne i seng; det gør jeg jo ikke på cykel, ikke i hverdagene, det er ulemper, synes jeg. Der er ikke den der fleksibilitet og spontanitet til at kunne gøre det. Det er måske en fordel at jeg har nogle flere penge, til sjov og ballade og det vi har lyst til. Det er dem vi lever godt af i stedet for at vi har en bil." Da hun har prøvet at have bil til permanent rådighed ved hun på den ene side at den er forbundet med en fleksibilitet og spontanitet, og på den anden side hvilke økonomiske omkostninger erhvervelsen af en bil vil medføre. Livskvaliteten som sådan beskrives som OK, "men selvfølgelig ville den være lidt bedre hvis jeg havde en bil, og det er så igen den der med friheden, til lige at kunne gøre noget spontant, men det er OK" siger Mette og tilføjer at det netop er den manglende frihed, forbundet med det ikke at have en bil, der kunne gøre at hun købte sig en bil: *Luksus i hverdagen; det med at kunne få handlet stort ind, bare én gang i løbet af ugen*".

Netværk og fremtid

Familien bor så deres dagligdag med arbejde, skole, indkøb og daginstitution udfoldes indenfor et nærmiljø, hvor transportafstanden ikke overstiger, hvad der kan klares på en cykel. Selvom Mette hævder at arbejdsforholdene i nærmiljøet ikke var den primære årsag til deres valg af bosted tilbage i 1993, har transportafstanden til hendes nye arbejde været af væsentlig betydning: "Det er da bevidst at jeg har valgt at arbejde som jeg gør, for netop ikke at skulle bruge halve timer på cyklen." Samtidig bor de i et kvarter hvor de har en

masse venner og legekammerater, som modificerer ulemperne ved ikke at have en bil, i form af manglende frihed, fleksibilitet og spontanitet: *Selvom vi ikke kommer ud om aftenen, er det ikke et alvorligt problem, fordi ellers ville jeg jo anskaffe mig en bil. Men det er måske også fordi vi lever som vi gør, vi har simpelthen så mange venner og veninder lige her i nærmiljøet. Det er her det foregår, og det er jo nok sådan man får indrettet sig når man ikke er den udfarende; så kommer folk her i stedet for. Så jeg oplever det ikke som en stor ulempe" siger Mette og tilføjer at: "Det kan da godt være at det er fordi at vi ingen bil har, at familie og venner kommer her i højere grad end at vi besøger dem. Men jeg føler absolut ikke at vi er isolerede eller lever afsondret i forhold til familie og venner."*

Mht. fremtiden har hun ikke lagt sig fast på hvad der skal ske transportmæssigt: *"Jeg forventer at vi kører videre som vi gør nu, og så på et senere tidspunkt så får vi nok en bil. Altså det er lidt svært at sige. Hvis vi får en bil får vi den nok til vinter, fordi jeg synes at det er for surt uden een, og hvis ikke det bliver der, så forventer jeg at leve uden bil et par år måske. Måske hvis jeg får en ny kæreste, der har en bil. Altså jeg tænker også at nu tager jeg en sommer her, og måske til vinter, hvor det bliver koldt eller hvad ved jeg, så kan det da godt være at jeg tænker at nu skal vi have en bil. Der sker mange ting om sommeren og folk kommer dumpende forbi, alle er lidt mere impulsive. Til vinter kan det godt være at jeg vælger at sige at nu skal det være."*

6.6 Det manglende behov – uden bil i en provinsby

Søren er 41 år og bor i Randers. Han er uddannet elektriker, og efter at han for et par år siden færdiggjorde en uddannelse som el-installatør og -teknikker, arbejder han nu som faglærer på en teknisk skole i Randers. Han bor alene i en treværelses lejlighed i udkanten af Randers, men har dog sin arbejdsplads indenfor cykel- og gåafstand: *"Transportmæssigt har jeg det nemt, der er under fem minutters transport til arbejdet. Jeg kan gå derover, men normalt cykler jeg. Så behov for bil lige nu og her har jeg ikke",* fortæller Søren.

I sin fritid dyrker Søren lidt motion. Han forsøger at løbe lidt, hvis ikke hans gigt sygdom i perioder gør det umuligt. Derudover cykler og svømmer han for at holde kroppen i gang, så han kan undgå at tage så meget medicin. Han dyrker også lidt billard i en klub der har til huse i ejendomskomplekset. Søren er meget interesseret i at fotografere, selvom han ikke længere er så meget ude med kameraet som tidligere. Nu har han fået interesse for eksperimenterende fotos, en interesse der hovedsageligt foregår i mørkekammeret eller på computeren. Han mener selv, at det faktum at han ikke har kone og/eller børn gør, at han er mere motiveret for at have fritidsinteresser.

Hvad angår indkøb så foregår det også hovedsageligt på cykel. Han køber sjældent stort ind ad gangen: *"Jeg køber kun lidt ind hver dag ellers kan jeg jo ikke slæbe det hjem. Men hvis jeg skal have nogle store ting transporteret så må jeg jo så låne min fars bil. Men det er så meget få gange at det er sket, så det kan jo ikke berettige at jeg skal købe en bil bare for det."* Udover lån af faderens bil til større indkøb og i forbindelse med arbejdet, har Søren også gjort brug af den når han skulle til afsidesliggende steder for at fotografere. Det er dog sjældent at han låner faderens bil. Det er også sjældent at han gør brug af taxa: *"Taxa bruger jeg faktisk aldrig, det er dyrt, synes jeg. Jeg kunne ikke finde på at gøre det privat, kun hvis vi er nogle stykker på vej hjem fra byen, for så kan prisen godt konkurrere med en busbillet."*

Erfaringer med transport

Søren har arbejdet som elektriker i tyve år, inden han tog en el-installatør og -teknikker uddannelse. Arbejdet som elektriker har betydet dels skiftende arbejdspladser, dels faste arbejdspladser. De faste arbejdspladser lå på fabrikker, og der var som regel gode transportmuligheder med det offentlige transportsystem. Det er især de skiftende arbejdspladser, der mange gange har fået ham til at overveje at anskaffe sig en bil: *"Der har da været perioder hvor en bil havde været en rar ting. Jeg har da også tit været tæt på at købe en bil. Men når jeg har haft skiftende arbejdspladser, har der mange gange været en kollega jeg kunne køre med. Der var også en periode hvor jobbene var lidt svære at få, så jeg syntes sgu ikke at jeg havde lyst til at jeg skulle ud og købe en bil, hvis jeg nu skulle blive arbejdsløs bagefter"*, fortæller Søren og tilføjer at; *"jeg har overvejet det med at anskaffe mig en bil meget, fordi når man skulle helt op til en byggeplads i Nordjylland, så er det altså noget møg at skulle tage med det offentlige. Det er noget med at man skal meget tidligt op om morgenen. Så finder man jo hurtigt ud af at der er en kollega der bor i nærheden, så man måske kun skal tage halvvejen med det offentlige, for så at kunne blive samlet op i bil. Det var nu ganske fornuftigt at man kunne køre med kollegaer noget af vejen, eller hele vejen."*

Udover kørsel med kolleger i deres biler brugte han også firmabil da han arbejdede som elektriker: *"Jeg har haft mulighed for at låne firmabilen. Nogle gange var vi nogle kolleger der deltes om den, således at den der boede længst væk fik bilen med hjem og så blev vi andre sat af undervejs. Det har været rart, men jeg måtte jo ikke bruge den til privatkørsel, ellers kommer væsenet jo, og det er jo fyringsgrundlag mange steder. Men selvfølgelig brugte jeg den da til at handle ind med på vej hjem fra arbejde. Så det har kun været til transport mellem hjem og arbejde."* Søren nævner også at hvis han i dag vendte tilbage til elektrikergerningen, så ville der, grundet efterspørgslen på elektrikere, sandsynligvis blive stillet en firmabil til hans rådighed, som et personalegode.

På baggrund af sin seneste uddannelse som elinstallatør, som han tog i Århus, fik han job i en stor telekommunikationsvirksomhed også i Århus, inden han blev faglærer. Både hvad angår uddannelsen og jobbet som elinstallatør transporterede han sig hovedsageligt med tog og bus: *"Det var nemt at komme ud til virksomheden med det offentlige. Jeg tog til Århus med tog, og så var der en bus der kørte derud på ca. ti min. Så halvtreds minutter i alt på en god dag. Når man så skulle hjem der kørte busserne altid med forsinkelser, jeg ved ikke hvorfor, men det var altid busserne, ikke så meget togene, selvom det var myldretid. Hvis jeg tog derinde fra kl. femten, var jeg typisk først i Randers kvart over fire. Jeg lagde så min arbejdstid meget tidligt, fordi jeg simpelthen ikke kunne holde til at komme så sent hjem, og fordi jeg ikke kunne nå at handle ind. Så nogle gange var jeg derinde klokken seks om morgenen. Men jeg var jo vant til at skulle tidligt op."* Med hensyn til transporten med de offentlige transportmidler til og fra arbejdet i Århus fremhæver Søren to ting. For det første at; *"der udover de daglige forsinkelser der var med busserne, kan det godt være lidt træls med de forsinkelser der har været med togene. Selvom Danmark har en god infrastruktur og forsinkelserne måske ikke er så alvorlige som i andre lande, så er det meget irriterende at stå og vente på toget i fyrre minutter. Det kan vi ikke være tjent med."* For det andet fremhæver Søren at når togene så kører til tiden; *"hvad de som regel gør, så er det fint at man kan slappe af i toget; man kan læne sig tilbage og sove lidt, eller sidde og læse. Det er meget mere afslappende end at sidde og blive arrig og irriteret i motorvejskøerne."*

Søren prøvede også at køre i bil ind til virksomheden. Det var i forbindelse med at han i foråret 1999 blev fyret pga. nedskæringer, at han valgte at låne sin fars bil for at

fragte nogle arbejdsredskaber hjem. Han erfarede ved disse kørsler at der ikke var nogen tidsmæssig besparelse at hente i forhold til de offentlige transportmidler, snarere tværtimod: *"Det tog mig ca. 40 min. at komme derind om morgenen, hovedsageligt fordi jeg var tidligt derinde. Når man så tog hjem om aftenen tog det væsentligt længere tid. Det tog ikke lang tid på motorvejen, max. 25 min. men tæt ved virksomheden er der fire lysreguleringer der stopper én op, og der skal du regne med at bruge et kvarter for at komme igennem i myldretiden. Jeg prøvede selvfølgelig at sammenligne det, og de få gange jeg kørte i bil, der var der ikke nogen tid at spare."* De få gange han kørte i bil ind til virksomheden i Århus oplevede han udover at arbejdsdagen blev forlænget også stress: *"Især tidligt om morgenen var det den tunge trafik der var på vejene, og så holder man bare dér og kan ikke se en skid. Så det var stressende, man bliver jo irriteret. Man har jo ingen fordel af det, når man gerne ville være tidligt på arbejde. Det handlede jo om overtid på arbejdet, fordi jeg ikke gad at arbejde over om aftenen."*

Fravalg af bilen

Søren mener selv at han har foretaget et frivilligt fravalg af bilen. Han føler simpelthen ikke at han har et transportbehov der nødvendiggør en bil i husholdningen. Derudover peger han på andre faktorer der begrundes fravalget af bilen: *"Det er også fordi jeg bor alene og ikke har nogen familie. Jeg tror nok det ville være anden situation, hvis jeg havde haft kone og børn, men rent personligt har jeg ikke noget at bruge den til. Jeg synes ikke at jeg har nogen grund til at have en bil. Det har også noget at gøre med økonomi, i og med at jeg bor alene selvfølgelig. Og så er jeg ikke et hak interesseret i biler. For mig er det bare et transportmiddel, og det ville irritere mig hvis den bare stod der udenfor, og hvis den fx skal til reparation."*

Udover at Søren finder at han ikke har behov for bil, lægger han også vægt på at bilen kun er et transportmiddel. Han betoner at bilen ikke står som et statussymbol for ham: *"Jeg ser ikke bilen som et statussymbol, hvilket nok også er en af de væsentligste årsager til at jeg kan undvære den. Jeg har indtryk af at mange mennesker også køber en bil, fordi de godt kan lide at den kan ses. Det afhænger selvfølgelig af hvem man er, og hvordan man har det med den, fordi bilen er da en rar ting, men det er når alt kommer til alt kun et transportmiddel. Hvis du har et behov for den transport så er bilen selvfølgelig lykken, det er da klart, men altså at have bilen som et statussymbol eller som en livsstil, det har jeg ikke."* På den ene side betragter Søren ikke bilen som et statussymbol for ham selv. På den anden side giver han udtryk for at bilen for mange andre netop udtrykker en bestemt livsstil, hvor bilen i høj grad er et statussymbol: *"Jeg har da indtryk af at det er en livsstil, at det er en nødvendighed at vise overfor sine omgivelser at man har bil, og man har styr på tingene. Jeg tror ikke kun at det er fordi at man har behov for bil, ene og alene. Det har aldrig været så dyrt at købe og have en bil som nu, og jeg tror at det er fordi at vores kulturmønster har ændret sig, og for mange mennesker handler det om at bilen er et statussymbol, fremfor at den opfylder behov. Der er ligesom en blærerøvseffekt."* Det er en holdning som Søren begrundes i sine erfaringer med tidligere arbejdskolleger og nuværende elever.

Livskvalitet

Søren nævner på spørgsmålet om hvordan han vurderer sin livskvalitet, at bilen ikke er livskvalitet for ham. For ham er bilen et transportmiddel og ikke andet. Samtidig føler han

at han kan gøre hvad han har lyst til: *"Det ville være forringet livskvalitet, hvis det var en hæmsko ikke at have en bil,"* siger han og pointerer at arbejdssituationen ville være bestemmende for om han skulle anskaffe sig en bil: *"Hvis jeg får behov for det i forhold til min arbejdssituation, så køber jeg en bil. Men i øjeblikket ville det være sindssygt når man har 200 meter til arbejdet. På den måde er jeg måske ikke så miljøbevidst, det er mere en pragmatisk holdning. Jeg er ikke så miljøbevidst at det skal gå ud over min egen livskvalitet. Der er så mange biler, at det ikke kan betale sig at have den holdning. Skulle jeg arbejde i Herning så købte jeg mig nok en bil, men til Århus kan det slet ikke betale sig."* Arbejdet er således omdrejningspunktet i forhold til Søren's stillingtagen til om der er behov for en bil; og det er der ikke i øjeblikket.

6.8 Et dejligt liv – uden bil på landet

Gerda er 78 år og bor alene i et parcelhus i landsbyen Lundby, beliggende mellem Næstved og Vordingborg på Sjælland. Hun har boet i huset siden 1980, hvor hun sammen med en ungdomsveninde flyttede fra lejligheden i Gentofte ved København til Sydsjælland. For fire år siden faldt veninden Inge fra, og hun ligger nu begravet i Bårse, en lille landsby, ca. fem kilometer øst for Lundby. Nu har hun en bror, et par kilometer vest for Lundby, og en niece der bor en fem til seks kilometer væk..

Gerda stammer fra Østerbro i København. Hendes far var smed og maskinarbejder, og moderen var hjemmegående. Gerda fortæller at: *"Far var fantastisk dygtig med sin hænder til alt muligt, og han holdt os med cykler, og det var ikke cykler der blev købt, fordi der var ikke ret mange penge i ganske almindelige familier i min barndom. Far fandt et eller andet gammelt stel, og det lå der tit et eller andet sted, et godt stel, så kunne han bygge det op til en cykel, og på den måde tror jeg de cykler opstod som vi havde i barndommen, i skiftende størrelser. Det er først efter at vi er flyttet herved, at jeg har ejet en fabriksny cykel."*

Livet før

Efter at Gerda gik ud af 8. klasse, startede hun med at få sig en kontoruddannelse, men hun fandt hurtigt ud af, at hun savnede at arbejde med mennesker; *"så jeg tog en uddannelse som børnehavelæreinde og fik først arbejde i en menighedsbørnehave i København. Herefter arbejdede jeg i en række år i en anden menighedsbørnehave i Esbjerg."* Det barske vestkystklima var dog for stor en belastning for hendes helbred, så hun vendte tilbage til arbejdet i København. Her lærer hun Inge at kende, og Gerda fortæller: *"Inge havde nogle ret store problemer på det tidspunkt. Vi blev enige om at det var klogt for hende at komme væk fra menighedsbørnehaven. Vi besluttede os til at slå os sammen. Vi købte et hus og begyndte, havde jeg nær sagt, for os selv. Hun arbejdede som organist og musiklærerinde, og jeg arbejdede i forskellige børnehaver."* På et tidspunkt brækker Inge ryggen, hvilket ændrer deres fremtidsplaner. Gerda begynder at arbejde i et forsikringselskab, hvor hun bliver i 20 år indtil hun stopper som ekspeditionssekretær. Pga. af en del overarbejde havde Gerda foretaget en privat opsparing af de penge hun fik for overarbejdet. Den opsparing gjorde at hun som 53-årig bevilligede sig selv nogle sabbatår fra arbejdsmarkedet, for især at hellige sig omsorgen for Inge. Gerda valgte så siden hen at blive hjemme, da økonomien viste sig at kunne løbe rundt uden lønarbejde, og som 62-årig kunne hun så få udbetalt sin kapitalpension.

I starten af halvtredserne hvor Gerda og Inge flyttede sammen i Hvidovre, havde Inge en knallert mens Gerda cyklede rundt. De blev enige om at det ville være dejligt med en scooter, så Inge fik sig et motorcykelkørekort og de købte sammen en Vespa. Nogle strenge vintre kombineret med Inges arbejde som natsygeplejerske gjorde at scooteren ikke var optimal for deres befordring: *"Vi fik så sparet lidt sammen og lånte lidt, så vi fik råd til at købe en lille Ford Popular. Det var en førkrigsmodel, en dejlig bil. Betydeligt bedre end dem der kom efter krigen efter vores mening. Den havde vi så nogle år, og så brækkede Inge jo ryggen, og der var i ret lang tid tvivl om Inge ville komme til sidde ned igen, og jeg har aldrig drømt om at have kørekort, og ønskede det heller ikke, så vi solgte bilen i 1956. Derefter har vi ikke haft andet køretøj siden, andet end at Inge prøvede med en knallert da vi kom herved og jeg havde en cykel. Inge havde den et halvt års tid, så magtede hun den ikke rigtig længere. Det var sådan set vores odysse med køretøjer. Så har det været bus og tog, og Inges sidste tid var i en kørestol."*

At tiderne har forandret sig hvad angår transport illustrerer Gerda også ved denne lille historie: *"Som børn cyklede vi jo også på sommerferie, ned over Sjælland og over Fyn til vores familie på Vestfyn. Sådan var det dengang. Min nieces yngste datter kom forbi sammen med en skolekammerat en eftermiddag og der snakkede vi om den efterskole de skulle på, og jeg kan forstå at den ligger 25 km herfra. Så jeg sagde; ikke længere, det var da dejligt, så kan du da cykle hjem. Ja, det sagde min far også, sagde hun så, da vi sad og regnede afstanden ud. Det slog dem næsten ud, bare tanken om at cykle 25 km, så de er vokset op med biler."*

Aktiviteter og transport

Gerda overvejer ikke at anskaffe sig hverken kørekort eller bil, dertil mangler lysten: *"Jeg har slet ikke lyst til at tænke på at sidde bag et rat. Og det er også muligt at jeg ikke ville være spor god som billist. Jeg tror aldrig Inge ville have kørt én kilometer med mig ved rattet. Hun elskede også selv at sidde bag ved rattet, og jeg nød at være passager ved siden af";* siger hun og tilføjer at hun også nyder at køre som passager med sin bror ved rattet. Hvis hun kører i bil foregår det hovedsageligt sammen med sin bror ved rattet. Han bor i Køng, et par kilometer vest for Lundby. Broderen har tidligere arbejdet som gravør i det indre København, men har nu afhændet firmaet til sin søn og svigersøn. Han har således haft bil i den periode hvor Gerda har boet i nærheden af ham. Men det er ikke ensbetydende med at hun ringer ud til ham for at spørge om han vil køre for hende. Med hensyn til sin bror forklarer hun: *"Min bror holdt jo så op på værkstedet her for en fem til seks år siden. Han mistede sin kone et halvt år efter at Inge døde, og ja, jeg går så meget ud og hjælper ham. Han har sin bil endnu, vi ved selvfølgelig ikke hvor længe han kan blive ved at køre endnu. Så der kommer også for ham et kørselsproblem en dag, man skal jo holde op i tide. Men især sådan noget med at hvis vi har kørt rundt på kirkegårde, så har jeg altid kørt med ham. Ellers kan jeg jo nu godt lide at klare mig selv. Så jeg ringer ikke ud og spørger om han kunne tænke sig at køre mig der og der til. Det er mere hvis han selv har skulle i byen, så har han fx ringet og spurgt om jeg ikke havde lyst til at køre med." Og hun nyder disse ture og udflugter: "Jeg holder jo meget af at se mig om, og kigge på naturen, så når vi kører på udflugt eller sådan noget, der er bilen jo dejlig. Der var jo en dag hvor jeg kom ud til min bror, og så siger han at vejret er jo så dejligt og om vi ikke meget hellere skulle køre en tur; og så kørte vi ud i det blå. Selvom man havde lagt nogle planer for at køre med bussen, ville vi jo aldrig have set det vi så på sådan en tur, på den måde at vi bare kører ud og ind ad små veje, så det nyder jeg enormt. Men jeg nyder det nok mest fordi jeg sidder som passager, det tror jeg."*

Bilkørsel er således langt fra en hverdagsbegivenhed for Gerda, hvilket ikke kun hænger sammen med at hun har et ønske om at klare sig selv så meget som muligt. De fleste af hendes aktiviteter foregår i hjemmet. Hun har en have der skal passes, ikke kun i sommerhalvåret, men også om vinteren. Hun holder af at skrive breve og lave papirklip til familie og venner. Men det der for øjeblikket fylder mest i hendes dagligdag er en oversættelse fra tysk til dansk af Albert Schweitzers bog *Die Mystik des Apostels Paulus*. I det hele taget føler hun, at hun næsten ikke kan få tiden til at slå til; som hun fortæller: *"Nogle gange må jeg lade uret ringe klokken fem om morgenen fordi at jeg synes at nu skal jeg altså lige nå et par timer med Paulus inden jeg går ombord i dagen."*

Hun har også aktiviteter udenfor hjemmet. Blandt andet besøger og hjælper hun som tidligere nævnt sin bror, hvilket sker en gang om ugen. Ofte går turen op til Inges gravsted i Bårse, ligesom hun elsker at gå til kirkegudstjeneste og sognehøjskole. Da Gerda er rask og rørig foregår turene til hendes bror mange gange på gåben, hvis vejret tillader det: *"Jeg er holdt op med at cykle for en del år siden, så for det meste går jeg derud, det tager ca. 25 minutter, men en dejlig spadseretur, som jeg holder meget af. Så kører han mig tilbage. Jeg kan tage bussen, men jeg skal gå ret langt op til stoppestedet ved omfartsvejen. Hvis jeg stikker over ved skolen og boldpladsen så er jeg jo nået næsten en tredjedel af vejen ud til min bror, så det skal være meget dårligt vejr, for at jeg tager bussen. Man skal jo også være lidt før ved stoppestedet, det er jo klart, og er bussen lidt forsinket så kan jeg jo stå og fryse en fem til ti minutter, så jeg går så vidt muligt."*

Det hænder at hun går til Inges gravsted, men fortrinsvis benytter hun sig af skolebussen, eller telebussen. Hun erindrer en oplevelse med telebussen; en ordning som hun generelt mener er en udmærket ordning: *"Jeg oplevede noget så morsomt for et par år siden, hvor telebusordningen så gjaldt i skoleferien. Det var en meget varm sommerdag, så jeg ringede om jeg kunne køre med bus, og bussen hentede mig så ovre ved skolen. Der var ikke andre der havde bestilt så han kørte den direkte vej op til Bårse i stedet for ringen udenom. Jeg havde så sagt at jeg gerne ville med den næste bus hjem fra Bårse, men det viste sig at han ikke havde nogle opringninger til næste tur, så chaufføren blev holdende i skyggen og jeg gik op og vandede og ordnede gravstedet og så holdt bussen der. Så jeg havde bus holdende, det var fornemt. Og han kørte mig så lige hjem, det var privatchauffør. Men det er en god ordning til normal buspris, det bliver ikke dyrere af den grund."*

Busserne i lokalområdet fungerer således udmærket for Gerda, men hun er lidt bekymret for den forestående sommerferie, da der ikke er indskrevet noget om telebusordningen i den nye sommerkøreplan. Derudover synes hun at det virke lidt malplaceret at telebussen er en almindelig stor bus, med plads til ca. 50 personer, når ordningen fortrinsvis kun betjener et meget begrænset antal brugere: *"Var det lidt mindre busser kunne man måske udvide sin kørsel til byens stoppesteder lidt mere, så det blev lidt mere fleksibelt"*, siger hun. I weekenderne er der ikke lokal buskørsel, men det har der aldrig været, fortæller Gerda og pointerer at den lokal busdrift faktisk er blevet udbygget igennem den tid hun har boet i Lundby.

Når hun skal til gudstjeneste, bruger hun den såkaldte kirkebil, hvilket er en taxa, man dagen forinden ringer og bestiller til det symbolske beløb af to kroner. Mht. sognehøjskolen og studiekredsen har hun kørt med sin bror eller andre der skulle samme vej. Hun skitserer at der her kan være et transportproblem: *"Hvis jeg ikke kunne køre med min bror, eller tilfældigt at der var andre der skulle af sted, så ville jeg tro det ville koste 100 kroner hver vej med taxa, det ville være for dyrt, og der er ikke kirkebil til det, men det kan være det bliver lavet om, når vi får nyt sogneråd sidst på året. Det ville jeg egentligt ønske. Der kommer jo også en dag hvor min bror ikke kan køre."*

I og med at Lundby er en stationsby, har Gerda også mulighed for at benytte toget. Det synes hun vældig godt om. Hun beskriver det som en katastrofe hvis stationen skulle blive nedlagt; ikke bare for hende selv, men især også for de pendlere der benytter stationen. Hun benytter sig da også af de muligheder toget giver hende. Hun tager jævnligt til København fx for at se til sine forældres gravsted. Ofte kombinerer hun besøget i København med at gå på udstillinger eller til familiefester. Men der hvor stationen især betyder noget for hende er bevidstheden om de muligheder stationen kan tilbyde: *"I forhold til busserne så er toget det altafgørende, og blev det nedlagt var vi meget afskåret. Engang der standsede Berlinexpressen her, og jeg nåede godt nok aldrig at gøre brug af den, men bare den tanke når man stod oppe på stationen og så det komme og stoppe og tænkte, nå, ja du kan jo altid tage til Berlin en dag. Men bare muligheden, det er da meget sjovt. Men jeg er godt tilfreds med at vi har den forbindelse vi har."*

Toget spiller også en rolle når hun skal handle ting ind hun ikke kan fremskaffe i lokalområdet, eller hvis hun skal til øjenlægen. Især Næstved fremhæves af Gerda som den handelsby hun mest benytter sig af: *"Næstved er nok vores bedste handelsby, fordi stationen ligger så rimelig nær ved centrum. I Vordingborg synes jeg at man skal gå langt for at komme til centrum; Næstved er bedre."* Men mht. indkøb og handlemuligheder i nærområdet forholder det sig anderledes: *"I Bårse er der en lille lokalbrugs og den har vi handlet i næsten al den tid vi har boet her, fordi vi syntes at det var rart at støtte sådan en lille Brugs. Det er lidt trist at de små forretninger i omegnen forsvinder, så vi ringede ud og spurgte om de bragte varer ud og det gjorde de. Så hver torsdag ringer jeg en ordre og så får jeg varerne leveret".* I Lundby er der også en Brugs, samt en bager og en slagter, ervedover er der en boghandel, som Gerda sætter meget stor pris på.

Livskvalitet

Gerda har en klar fornemmelse af, at hun på en hel del områder kan gøre, hvad hun har lyst til: *"Indenfor rimelige afstande så synes jeg at jeg kan gøre hvad jeg har lyst til. Men meget af det jeg har lyst til er her hjemme ved skrivebordet og ude i haven, og sådan noget, så jeg går ikke rundt med nogen fornemmelse af at jeg er blevet snydt for noget."* Hun har også fundet ud af en anden måde at komme rundt i landet på, selvom man ikke har en bil. Hun tager på Højskole: *"Jeg fik fat på højskolekataloget og fandt Skive Højskole, og der var jeg en uge, og det var altså en uge hvor jeg oplevede utroligt meget. Selvfølgelig var der nogle prægtige foredrag, men vi var på så mange udflugter og ture til steder jeg ellers ikke havde haft mulighed for at se. Og vi var langt uden for, jeg havde nær sagt, lands lov og ret; det var en stor oplevelse."* I år skal hun på Ry Højskole, hvor hun også håber på en række udflugter og nogle gode gåture; for som hun siger: *"Det er jo så også en måde for en billøs at komme ud og se et udsnit af Danmark"*.

Gerda oplever sig ikke isoleret; direkte adspurgt om isolation svarer hun: *"Nej, bestemt ikke. Altså trafikmæssigt, nej, det føler jeg mig ikke. Jeg finder ud af at få det til at slå til, og så er der jo taxa, det må vi også lige have med. Tidligere var det en lidt større vognmandsforretning, men så fik Falck nogle opgaver som vognmanden ellers havde for kommunen. Hvis der har været en situation især mens Inge levede så brugte vi meget taxa. Ud fra den betragtning at den gang vi havde en bil, det var jo heller ikke gratis. Jeg tror da nok at man kan køre noget i taxa, for det det må koste at have en bil holdende ude i carporten. Selvfølgelig hvis man ikke havde råd så udelukkede det jo sig selv, men jeg har da af og til brugt en taxa, fordi jeg synes at det er godt at den er der. Han skal også leve. Havde jeg en bil, så ville det nok tære en del på budgettet, det tror jeg."* I det hele taget ud-

stråler hun en livskvalitet, som hun håber på vil kunne vare mange år endnu: *"Jeg synes at jeg har et meget dejligt liv, det synes jeg. Jeg vil håbe, at jeg kan få lov til at være rask i mange år endnu. Der har været mange år, hvor der ikke har været ret meget tid til fritidsinteresser, så jeg synes at der er så meget jeg gerne vil nå endnu, så jo jeg har et dejligt liv"*.

6.9 Den store drøm – uden bil på landet

Ellen bor i en lille landkommune med ca. 1800 indbyggere på Vestsjælland. Hun bor i et rækkehus, der sammen med 48 andre boliger er beliggende ca. én kilometer fra landsbyen. Hun er 62 år, er førtidspensionist siden 1987 og har to piger, hvoraf den ældste har tre børn. Ellen er kontoruddannet inden for forsikringsbranchen, men gik hjemme i mange år indtil børnene var store nok til at hun mente hun kunne starte med at arbejde. Efter at hun som 49-årig blev tilkendt førtidspension pga. dårlig ryg, har hun haft deltidsarbejde i 13 år frem til hun blev 60 år.

Ellen er oprindeligt fra København, men da hun mødte sin kæreste efter at hendes ægtemand gennem 25 år gik bort, valgte hun at flytte sammen med kæresten i hans hjemby. Han havde en bil. Da hendes ene datter og de tre børnebørn desuden boede i en nærliggende by følte hun ikke at hun kom ud på *"herrens mark"* som hun udtrykker det. Den yngste datter bor i København. Da forholdet gik i stykker valgte Ellen at bosætte sig i et andet hus i byen: *"Så var det at jeg købte det hus der. Et gammelt hus som jeg fik sat i stand. Men pludselig syntes jeg at det var for meget, og så var der alligevel det der med økonomien. Hver gang der var et eller andet med en tagrende eller noget andet, så kunne pengene lægges i huset, det blev jeg faktisk træt af. Så flyttede jeg til Jyderup, hvor jeg boede et år, mens det her hus blev bygget. Det er så lækkert altså, det har jeg virkelig ikke fortrudt."* Valget af huset beroede på en prioritering, som hun siger det: *"Det er jo også rart at bo godt. Jeg har faktisk meget tid i mit hjem. Der er jeg meget afhængig af at have noget jeg godt kan lide at være i. Det var faktisk en prioritering, fordi jeg kunne jo godt have boet lidt mere øde og måske fået et lige så godt hus, men så ville jeg være afhængig af at have en bil. Og så vidste jeg jo ikke om jeg turde bo så øde."* Ellen har fundet sig en ny kæreste, der også har en bil, men det er slut med at flytte sammen med kærester.

For Ellen er det vigtigt at bo godt, dvs. at hun grundet sin økonomi vælger huset fremfor en bil. At det er vigtigt at bo godt hænger sammen med den tid hun bruger i sit hjem. Den ene af hendes to hovedinteresser foregår således også i hjemmet. Hun laver forskellige gratulationskort. Den anden hovedinteresse er bridge: *"Min dag går faktisk med mine interesser, netop med at komme ind på mit arbejdsværelse og lave kort, det må jeg ærligt indrømme. Jeg kan huske da jeg var yngre, der var rengøring jo det helt store, det skulle skinne, men det bruger jeg ikke så meget tid på mere. Jeg tror nok mine interesser i dag går forud for min rengøring. Så er der selvfølgelig alt det der hvis man skal ud til venner eller selv have gæster, så går dagene selvfølgelig med noget rengøring og købe ind og hvad der nu hører sig til."*

Transportnetværket

Ellen har gennem det meste af sit liv været vant til at have en bil. Faktisk fra starten af ægteskabet som 20-årig og frem til fire år efter ægtemandens død har hun haft bil. Den bil led dog en krank skæbne: *" Den kunne lige pludselig ikke mere, det vil sige den blev smadret af en lastbil der faldt ned over den og jeg var lige gået fra den, det var væmmeligt. Alt-*

så, det var ligesom om det ikke var min tid den dag. Så var det at jeg købte et sommerhus for de penge jeg fik via bilforsikringen. Det var igen et prioriterings spørgsmål. Dengang boede jeg i København, inde på Strandboulevarden, hvor jeg jo havde alle muligheder for at komme rundt, så jeg købte et sommerhus ude i Dragør. Der kunne jeg komme ud med offentlige transportmuligheder, så det var jo ikke noget problem." I dag har kæresten en bil, hun kan låne, både ved at hun selv kører eller ved at hun bliver kørt. Behovet for en bil opstår primært når hun skal spille bridge, besøge venner eller handle ind.

Hun spiller bridge lige så snart hun kan slippe af sted med det. Mulighederne for at spille bridge bliver ikke hæmmet af at hun ikke selv har en bil, da hun bliver kørt både af sin nabo, der også spiller bridge, samt sin bridgemakker, når der er tale om større turneringer. Indkøbene foregår hovedsageligt ved at hun enten alene eller sammen med kæresten kører de 20 til 25 km i hans bil til indkøbscentrene, eller ved at naboen tager ting med til hende fra købmanden: *"Selvfølgelig har bilen en stor værdi for mig, ingen tvivl om det, men i det daglige savner jeg den ikke, og jeg kan jo komme rundt som sagt med naboer og venner. Og min datter har da også altid været sød til at køre mig, hvis jeg fx skulle til lægen. Men det er jo ikke alle der har det, vel. Det er jo ikke alle der har et så godt netværk, som jeg har."* Selvom hun kan affinde sig med ikke at have en bil, er der ingen tvivl om at ønsket om egen bil står hende nært. Specielt overgangen fra at være vant til at have sin egen bil, til ikke at have én har været en prøvelse: *"Det har da også været hårdt i mange år ikke at have en bil og det er det faktisk stadigvæk. Jeg er da meget ked af at der ikke står en derude, det må jeg da ærligt indrømme, men nu er det jo så mange år siden. Og så har jeg jo alligevel muligheden for at køre via mit netværk, og jeg kan derved også holde selve kørslen ved lige, så på den led har jeg været meget heldig."*

Af offentlige transportmuligheder indenfor gåafstand er der bussen, der kører mellem to større provinsbyer på den nærliggende hovedvej, og som kan bringe hende den ene kilometer ind til landsbyen. Der kører en bus i timen, men det er ikke frekvensen i busafgangen der opleves som en barriere. Derimod fremstår amtsgrænserne som en nærmest uoverstigelig barriere: *"Jeg tager aldrig til Roskilde hvis jeg skal med bussen. Jeg tager altid bussen til Holbæk, fordi Roskilde ligger jo i Roskilde Amt og det her er Vestsjællands Amt og så er det så dybt godnat at de ikke har det samme billetsystem. Så jeg skal faktisk købe et Roskilde amtskort også. Der "står jeg af", så tager jeg til Holbæk. Jeg oplever det som et irritationsmoment, så derfor gør jeg ikke det, men hvis jeg havde en bil, så kunne jeg ligeså godt tage til Roskilde. Systemet afholder mig fra at tage til Roskilde. Det samme er tilfældet hvis jeg ville tage bussen til Ringsted, det er nogle gange nemmere end at tage til Holbæk eller Roskilde, men der kommer jeg ind i Storstrøms Amt, og så har jeg problemet igen."* På trods af dette irritationsmoment er hun egentlig tilfreds med have bussen som transportmulighed, dog oplever hun også i selve busdriften en begrænsning: *"For mit vedkommende fungerer det egentlig meget godt, bortset fra at der godt kunne køre en bus sent om aftenen, efter kl. 22. Hvis jeg skal til aftenskole i LOF for eksempel så kan jeg jo ikke komme hjem, og hvis den så kører en halv time efter, måske som den sidste bus, så skal jeg stå oppe ved sådan en mørk terminal, det vil jeg ikke, nej, ikke i disse tider. Det er det jeg mener med at jeg ikke kan melde mig til et kursus, vel, fordi jeg kan jo ikke vide om der måske bor en her i nærheden der også er på det kursus, og så kunne jeg så køre med hende. Der er for meget planlægning og afhængighed af andre."* På den anden side gør antallet af medrejsende i bussen hende bevidst om, at der til tider næsten er tale om et "luksusgode": *"Hvis jeg tager derind en formiddag eller kommer hjem kl. 19 så er der jo kun mig i bussen, og der sidder jeg da somme tider og tænker, jamen det er da flot at have privatchauffør. At det kan køre rundt økonomisk, og det kan det måske heller ikke, det ved jeg*

ikke. Da jeg boede i Jyderup og stadig arbejdede her, så tog jeg bussen kl. ni; jamen der var kun mig med, det er da fantastisk."

Ellen har en cykel, for som hun siger "en cykel må man have" men det er begrænset hvor meget hun bruger den. I vinterperioden cykler hun ikke, og heller ikke efter mørkets frembrud. Begge forbehold henfører hun til sin alder, men om sommeren cykler hun ad cykelstien ind til landsbyen. Hendes forbehold overfor at cykle på bestemte tidspunkter sammenholdt med hendes bosted medfører en manglende fleksibilitet fx i forhold til at gå til foredrag.

Manglende fleksibilitet

Hovedårsagen til at Ellen ikke har en bil er at hun ikke har økonomisk mulighed for at anskaffe sig én, og hvis hun havde råd til at anskaffe sig en bil, ville hun ikke have råd til at betale de faste udgifter der følger med bilen. På den ene side har hun aldrig fortrudt de økonomiske prioriteringer hun gjorde sig i forbindelse med valget af enten et hus eller en bil, på den anden side "savner jeg stadig en bil, så absolut, fordi den ville jo give mig en frihed, som jeg ikke har." På spørgsmålet om hvilke ulemper hun har ved ikke at have en bil svarer hun manglende fleksibilitet og "mangel på frihed. Jeg kunne aldrig nogen sinde tage telefonen og ringe til mine veninder og invitere mig selv, fordi så skal jeg faktisk først have undersøgt om der går en bus, med mindre det er en veninde jeg kan cykle til. Altså det skal hele tiden arrangeres."

Selvom der således er tale om en manglende fleksibilitet i forhold til hvad hun godt kunne tænke sig at gøre, oplever hun ikke at der er tale om isolation, og spurgt direkte om hun føler sig isoleret svarer hun: "Nej, jeg vil ikke sige at jeg er isoleret. Jeg kan da komme ud hvis jeg vil, men det er igen det der med at det er besværligt, det skal planlægges, så hvis isolation er det samme som frihed, og det er det jo ikke helt, vel, så jeg ved egentlig ikke hvad jeg skal svare. Nej jeg føler mig ikke isoleret, det gør jeg ikke, men min handlekraft, den der impulsivitet, den er begrænset. Altså nu vil jeg lige pludselig det, men det kan jeg ikke, fordi der er måske tre kvarter til bussen kører, og så kan det være at "dampen" er gået af. Så der er nok en skelnen mellem isolation og manglende fleksibilitet." Hun føler ikke at hun kan gøre hvad hun har lyst til; "pga. den manglende fleksibilitet. Det jeg her og nu kunne tænke mig, jamen det kan jeg ikke, og så er der mange gange hvor man siger ok det kan vente til en anden dag. Men om mit liv var blevet rigere hvis jeg kunne gøre det, det er svært at sige, fordi jeg synes jo også at jeg har det godt sådan her. Jeg synes da at jeg har et godt liv, altså jeg går jo ikke i stå fordi jeg ikke har en bil. Jeg føler ikke at jeg har et dårligt liv fordi jeg ikke har en bil. Men jeg kan godt se at det ville være dejligt at have den."

Behov for planlægning

På den ene side forbinder Ellen bilen med en form for livskvalitet fordi man med bilen får mulighed for at kunne gøre nogle flere ting. På den anden side viser ovenstående og hendes svar på det direkte spørgsmål om forholdet mellem livskvalitet og det ikke at have en bil, at hun ikke mener at det går ud over hendes livskvalitet: "Det er jo ikke sådan at jeg føler at min livskvalitet er blevet ringere, det synes jeg ikke. Tværtimod, man har jo meget mere tid til at standse op og være glad for det man har." For Ellen sniger der sig et ambivalent forhold ind, når hun svarer på spørgsmålet om, hvilke fordele der er forbundet med ikke at have en bil. På den ene side har hun ikke den frihed der er forbundet med en bil, og på den

anden side ser hun en mulighed i bedre at kunne planlægge sin tid ved ikke at have en bil: *"Man kan jo så sige at man får en lidt anden livsstil hvis man har bil, fordi så har du lige pludselig ikke så meget tid. Altså du får tid egentlig, ved at bruge de offentlige transportmidler, sådan som jeg ser det. Men jeg ville da hellere have bilen, selvom den tager tid på den måde, at jeg ville planlægge min dag anderledes, fordi jeg har bilen. Jeg kunne bare køre når jeg ville, og det vil så sige at jeg kom i tidsnød. Så ville jeg gøre nogle flere ting herhjemme, og så har jeg den kortere tid til at købe ind i for eksempel. Hvis jeg ingen bil har og skal med bussen, så indretter jeg hele min dag, og den tid inden bussen kører, efter at kunne udrette noget positivt. Omvendt kan man også sige at har man en bil, så kan man også nemmere komme ud i naturen. Men jeg tror egentlig at jeg synes at man bliver i tidsnød på en eller anden led når man har en bil. Men jeg synes da alligevel at det er positivt, fremfor det ikke at have en bil."* Ellen udtrykker dog at hun i højere grad betragter ambivalensen som et udtryk for at kunne se fordele ved begge dele fremfor at betragte det som et dilemma.

Selvom Ellen oplever at hun får tid ved at bruge det offentlige transportsystem i forhold til at køre i bil, forstået på den måde at hun føler hun bedre kan planlægge sin tid, så fortæller hun også at det tager længere tid at transportere sig med det offentlige transportsystem: *"Så længe toget eller bussen er i gang så nyder jeg det. Toget kører og så slapper jeg af, løser kryds og tværs eller læser en bog. Altså det tager jeg med som positivt ved transporten, når jeg fx besøger min datter en gang i mellem. Det jeg ikke bryder mig om, det er den halve time eller tre kvarter, hvor jeg skal sidde i et eller andet dumt venteværelse. Da stationerne mange gange ligger så langt væk fra selve byen så kan jeg ikke nå at tage op til byen og tilbage igen. Men jeg oplever det ikke som stressende, fordi jeg ved at det er sådan. Så sidder jeg der og så køber jeg måske lidt slik, en sodavand eller en kop kaffe, det kan man jo trods alt. Men det er det jeg mener med at livet er for kort til offentlige transportmidler. Det er det ikke når toget kører, men det er ventetiden inden afrejsen, for det er jo rent tidsspild. Det er klart at hvis jeg begynder at tænke på hvad jeg kunne have lavet hvis jeg var kommet hjem tre kvarter før; så kunne jeg have lavet så og så mange kort og de koster så og så meget, så ville jeg få stress. Så det gør jeg ikke, vel, fordi det tager den tid det tager, og det kan jeg ikke gøre noget ved."*

Ønsket om den store lottogevinst

På trods af at Ellen forsøger at se det positive i at leve uden bil, og samtidig glæder sig over sit sociale netværk, der giver hende mulighed for at transportere sig i bil, ønsker hun sig brændende en selv. Det kommer også til udtryk når talen falder på miljøet, *"Jeg håber ikke at det går i retning af at alle har en bil, pga. miljøet, som vi faktisk skal passe på."* På den anden side vil hun *"give fløjten i miljøet"* hvis hun fik en bil. Udsigterne til at få en bil er dog små og ville sandsynligvis kun blive realiseret hvis hun vandt i Lotto: *"Ønsket er jo en bil, men det kan selv jeg med min realistiske sans se at det bliver svært. Det er måske én ud af jeg ved ikke hvor mange rækker. Men som jeg stadig siger, når de griner af mig, jamen, der er jo en der vinder hver uge, det kunne jo ligeså godt blive mig."*

Undersøgelse af bilrådighed og transportadfærd

Transportrådet og Danmarks Statistik

BAGGRUND

1. BOR DE PÅ: adresse ind her

Ja	1	gå til spm. 3
Nej	2	

2. HVAD ER DEN NYE ADRESSE:

Gade/vejnavn ,husnr.
3 cifret komm.nr.

3. HVOR MANGE PERSONER BOR
NORMALT I LEJLIGHEDEN/HUSET?

Antal: _____

4. HVOR MANGE AF DEM TILHØRER
DERES FAMILIE?

Antal: _____

Spm. 5-9 oplyses for samtlige familiemedlemmer

5. STILLING I FAMILIEN I FORHOLD TIL IP

IP	00
Ægtefælle/reg.partner	01
Samlever	02
Tidligere ægtefælle	03
Samlever af samme køn	04
Barn (incl. Barn af samlever)	05
Forældre	06
Svigerforældre	07
Bedsteforældre	08
Barnebarn	09
Søskende	10
Niece/nevø	11
Svigerbørn	12
Svigerinde/svoger	13
Kusine/fætter	14
Tante/faster/moster/onkel	15
Andre familiemedlemmer	16

6. KØN FOR PERSONNR.

Mand	1
Kvinde	2

7. FØDSELSÅR FOR PERSONNR.

Årstal: _____

8. HOVEDBESKÆFTIGELSE FOR PERSONNR.

Barn under skolealder	0	gå til spm 9
Studerende	1	"
Skoleelev	2	"
Arbejdsløs	3	"
efterlønsmodtager	4	"
Pensionist	5	"
Bistandshjælp, reval. Langtidssyg	6	"
Husmor	7	"
Værnepligtig	8	"
Ude af erhverv	9	"
Lønmodtager	10	
Selvstændig i øvrigt	11	
Selvstændig landmand	12	
Medhjælpende ægtefælle	13	
Lærling, elev	14	

8.a. HVAD ER DERES STILLING MERE PRÆCIST?

Spm 9 stilles kun for de familiemedlemmer, der er fyldt 18 år

9. KØREKORT FOR PERSON NR.

Ja	1
Nej	2

BILRÅDIGHED

10. HAR DE ELLER ANDRE I FAMILIEN NORMALT RÅDIGHED OVER EN PERSONBIL ELLER VAREBIL, DER BRUGES TIL PERSONTRANSPORT?

Ja, antal: _____
Nej 0

11. HAR DE/FAMILIEN HAFT RÅDIGHED OVER EN PERSONBIL ELLER EN VAREBIL TIL PERSONTRANSPORT INDENFOR DE SIDSTE 2 ÅRS TID DVS. SIDEN STARTEN AF 1998?

Ja, har haft rådighed over en/flere bil(er) i hele perioden	1
Ja, har haft rådighed over en/flere bil(er) i en del af perioden	2
Nej, har ikke haft rådighed over en /flere bil(er) på noget tidspunkt	3
Husstanden har ikke eksisteret i to år	4

BILFAMILIER

Spm. 12-13 stilles kun hvis ip /familien har rådighed over 1 eller flere biler jvf. spm 10.

12.HVILKET EJERFORHOLD HAR FAMILIEN TIL BILEN/ BILERNE?

	BIL 1	BIL 2	BIL 3	BIL 4	BIL 5
Ejer	1				
Firma	2				
Låner	3				
Andet	4				

13.HVORNÅR HAR DE/FAMILIEN FÅET RÅDIGHED OVER (Bemærk ej udskiftning)

	BIL 1?	BIL 2?	BIL 3?	BIL 4 ?	BIL 5 ?
Før 1998	1	1	1	1	1
I 1998	2	2	2	2	2
I 1999	3	3	3	3	3
I 2000	4	4	4	4	4

Spm. 14 -15 stilles kun hvis familien kun har rådighed over 1 bil og ip bor sammen med ægtefælle/samlever ellers gå til spm 21

14. I HAR NORMALT RÅDIGHED OVER EN BIL I FAMILIEN. HVEM I FAMILIEN BENYTTER BILEN SOM FØRER ?

Udelukkende IP1		
Mest IP	2	
Udelukkende partneren	3	
Mest partneren	4	
Skiftes, som det er mest		
Praktisk	5	gå til spm. 21
Udover IP og/eller partne-		
Ren også andre voksne	6	gå til spm. 21

15.HVOR OFTE SKER DET, AT PERSONER FRA HUSSTANDEN KØRER MED SOM PASSAGER I BILEN

Dagligt	1	gå til spm 21
Af og til	2	“
Sjældent	3	“

BILLØSE

Spm 16 - 20 stilles kun hvis ip/familien ikke har rådighed over en bil normalt (jvf. spm. 1o)

16. HAR DE/FAMILIEN BIL TIL RÅDIGHED AF OG TIL?

Ja, delebil	1	
Ja, lejer bil	2	
Ja, låner bil af familie/venner	3	
Ja, låner bil af arbejdsplads	4	
Ja, anden bil	5	
Nej, ingen	6	gå til spm. 18

17. HVOR OFTE HAR DE/FAMILIEN RÅDIGHED OVER DENNE BIL?

Flere gange om ugen	1
En gang om ugen	2
1-3 gange om måneden	3
1-11 gange om året	4

18. OVERVEJER DE/FAMILIEN AT ANSKAFFE BIL INDENFOR DE NÆSTE TO ÅR DVS. I LØBET AF 2000 ELLER 2001?

Ja, helt sikkert	1
Ja, måske	2
Nej,ingen planer	3

19. DE/I HAR NORMALT IKKE RÅDIGHED OVER EN BIL I FAMILIEN. HVAD ER DE VIGTIGSTE ÅRSAGER TIL, AT DE/FAMILIEN IKKE HAR BIL? (gerne op til 5 svar)

Prioriteringsspm. Vil hellere bruge Pengene på noget andet	1
For dyrt i forhold til vores behov	2
Har ikke råd	3
Har ikke behov/ingen interesse	4
God kollektiv trafik i området	5
Behovet kan dækkes af cyklen	6
Har nemt ved at låne bil	7
Kan få kørejlighed med andre	8
Kan ikke køre/ingen kørekort	9
Kan ikke lide at køre bil/stressende	10
Helbred/sygdom	11
Svært at finde parkering	12
Besværligt at vedligeholde bil	13
Vil ikke bidrage til foreningen	14
Bopælens beliggenhed	15
Andet, hvad: _____	16

20. HVORDAN PASSER FØLGENDE UDSAGN PÅ DERES/FAMILIENS SITUATION?

	Enig eller uenig	hverken enig eller uenig	uenig
20.A. DER ER MANGE AKTIVITETER VI UNDLADER AT GØRE, FORDI VI IKKE HAR BIL	1	2	3
20.B HVIS VI HAVDE RÅD ANSKAFFEDE VI EN BIL SNAREST	1	2	3

KOLLEKTIVE TRANSPORTMIDLER

21. HVOR LANGT ER DER FRA DERES BOPÆL TIL DEN NÆRMESTE KOLLEKTIVE TRANSPORTFORBINDELSE?

Under ½ km	1
½ - 1 km	2
1-3 km	3
Mere end 3 km	4

22. HVILKEN FORM FOR KOLLEKTIV TRANSPORT ER DET?

Bus	1
Tog	2
Andet	3

23. HVOR OFTE ER DER KOLLEKTIVE TRANSPORTFORBINDELSER I DAGTIMERNE PÅ HVERDAGE:

7 eller flere gange i timen	1
3-6 gange i timen	2
1-2 gange i timen	3
Færre end 1 gang i timen	4
Sjældnere	5

24. HVOR HYPPIGT BENYTTET DE ELLER ANDRE I FAMILIEN DEN KOLLEKTIVE TRANSPORT?

Hverdag	1
Par gange om ugen	2
Par gange om måneden	3
Sjældnere	4
Aldrig	5

25. SET I LYSET AF DERES/FAMILIENS BEHOV HVORDAN VURDERER DE DEN KOLLEKTIVE TRAFIKBETJENING DER HVOR DE BOR?

God	1
Rimelig	2
Dårlig	3
Har ingen mening	4

AKTIVITETER

NU VIL JEG SKIFTE EMNE OG HØRE LIDT OM DERES EGNE AKTIVITETER UDEN FOR HJEMMET I EN NORMAL UGE DVS. FEM HVERDAGE OG EN WEEKEND. VED EN NORMAL UGE TÆNKER JEG PÅ EN UGE PÅ DENNE ÅRSTID UDEN SÆRLIGE FORHOLD SOM FOR EKS. SYGDOM ELLER FERIE.

ARBEJDE

Spm. 26-28 stilles kun hvis ip er erhvervsaktiv (kode 10-14 i spm. 8)

26.HVOR MANGE DAGE ER DE PÅ ARBEJDE I EN NORMAL UGE?

Antal: _____

27.HVOR LANGT ER DER MELLEM DERES BOPÆL OG DERES ARBEJDSPLADS?

Arbejder hjemme	0	gå til spm 29
Under 4 km	1	gå til spm 28
4-9 km.	2	gå til spm 28
10-24 km.	3	gå til spm 28
25 km og derover	4	gå til spm 28
Meget varierende	6	

27.A. HVOR MANGE GANGE PÅ EN GENNEMSNITSUGE ER DER TALE OM EN AFSTAND PÅ

Antal

UNDER 4 KM?	_____	_____
4-9 KM?	_____	_____
10-24 KM?	_____	_____
25 KM OG DEROVER?	_____	_____

28.HVILKE TRANSPORTMIDLER BRUGER DE NORMALT , NÅR DE SKAL PÅ ARBEJDE?

(hovedtransportmiddel, max 2 svar)

Fod/cykel	1
Bil som fører	2
Bil som passager	3
Kollektiv transport	4
Andet	5

UDDANNELSE

Spm 29- 30 stilles kun til uddannelsessøgende (kode 1 -2 i spm 8)

29.HVOR MANGE DAGE OM UGEN ER DE PÅ DERES UDDANNELSESSTED?

Antal: _____

30.HVOR LANGT ER DER MELLEM DERES BOPÆL OG DERES UDDANNELSES STED?

Under 4 km	1	gå til spm 31
4-9 km.	2	“
10-24 km.	3	“
25 km og derover	4	“
Meget varierende	5	

30.A. HVOR MANGE GANGE PÅ EN GENNEMSNITSUGE ER DER TALE OM EN AFSTAND PÅ

	Antal
UNDER 4 KM?	_____
4-9 KM.?	_____
10-24 KM.?	_____
25 KM OG DEROVER?	_____

31.HVILKE TRANSPORTMIDLER BRUGER DE NORMALT, NÅR DE SKAL TIL DERES UDDANNELSESSTED?

(hovedtransportmiddel, max. 2 svar)

Fod/cykel	1
Bil som fører	2
Bil som passager	3
Kollektiv transport	4
Andet	5

BØRN

Spm. 32 -34 stilles kun hvis der er børn under 18 år i familien

32.HVOR MANGE GANGE I EN NORMAL UGE FØLGER DE DERES BARN/ BØRN TIL OG/ELLER FRA SKOLE , DAGINSTITUTION ELLER TIL FRITIDSAKTIVITET- ER?

Antal: _____	
Sjældnere end 1 gang om ugen	96 gå til spm. 35
Aldrig,	0 gå til spm. 35

33.HVOR LANGT ER DER MELLEM DERES BOPÆL OG DISSE AKTIVITETER?

Under 4 km	1	gå til spm. 34
4-9 km.	2	“
0-24 km.	3	“
25 km og derover	4	“
Meget varierende	5	

33.A. HVOR MANGE GANGE PÅ EN GENNEMSNITSUGE ER DER TALE OM EN AFSTAND PÅ

	Antal
UNDER 4 KM	_____
4-9 KM.	_____
10-24 KM.	_____
25 KM OG DEROVER?	_____

34.HVILKE TRANSPORTMIDLER BRUGER DE NORMALT I FORBINDELSE MED DISSE AKTIVITETER?
(hovedtransportmiddel max.2 svar)

1		
	Fod/cykel	2
	Bil som fører	3
	Bil som passager	4
	Kollektiv transport	5
	Andet	6

INDKØB

35.HVOR MANGE GANGE I EN NORMAL UGE FORETAGER DE INDKØB, DER TÆNKES HER BÅDE PÅ DAGLIGVARER OG ALLE ANDRE VARER?

Antal:	_____	
Sjældnere end 1 gang om ugen	96	gå til spm. 38
Aldrig, køber ikke ind selv	0	gå til spm. 38

36.HVOR LANGT FRA DERES BOPÆL KØBER DE NORMALT DERES VARER?

Under 4 km	1	gå til spm 37
4-9 km.	2	“
10-24 km.	3	“
25 km og derover	4	“
Meget varierende	5	

36.A. HVOR MANGE GANGE PÅ EN GENNEMSNITSUGE ER DER TALE OM EN AFSTAND PÅ

	antal
UNDER 4 KM?	_____
4-9 KM.?	_____
10-24 KM.?	_____
25 KM OG DEROVER?	_____

37.HVILKE TRANSPORTMIDLER BRUGER DE NORMALT I FORBINDELSE MED DERES INDKØB?
(hovedtransportmiddel, max. 2 svar)

Fod/cykel	1
Bil som fører	2
Bil som passager	3
Kollektiv transport	4
Andet	5

BESØG

38.HVOR MANGE GANGE I EN NORMAL UGE BESØGER DE FAMILIE OG VENNER?

Antal:	_____	
Sjældnere end 1 gang om ugen	96	gå til spm. 41
Aldrig	0	gå til spm. 41

39.HVOR LANGT ER DER MELLEMLERES BOPÆL OG BESTEMMELSESSTEDET FOR DISSE BESØG?

Under 4 km	1	gå til spm.40
4-9 km.	2	“
10-24 km.	3	“
25 km og derover	4	“
Meget varierende	5	

39.A. HVOR MANGE GANGE PÅ EN UGE ER DER TALE OM EN AFSTAND PÅ

	Antal
UNDER 4 KM? _____	
4-9 KM? _____	
10-24 KM? _____	
25 KM OG DEROVER? _____	

40.HVILKE TRANSPORTMIDLER BRUGER DE NORMALT , I FORBINDELSE MED DISSE BESØG?
(hovedtransportmiddel, max. 2 svar)

Fod/cykel	1
Bil som fører	2
Bil som passager	3
Kollektiv transport	4
Andet	5

FRITIDSAKTIVITETER

41.HVOR MANGE GANGE I EN NORMAL UGE HAR DE FRITIDSAKTIVITETER.?MED
FRITIDSAKTIVITETER TÆNKER VI PÅ FOR EKS. SPORT, IDRÆT, FRITIDSUNDERVISNING ,
FORENGSARBEJDE MEN OGSÅ TEATER- OG BIOGRAFTURE , RESTAURATIONS BESØG OG LIGN?

Antal:	_____	
Sjældnere end 1 gang om ugen	96	gå til spm .44
Aldrig	0	gå til spm.44

42.HVOR LANGT ER DER MELLEMLERES BOPÆL OG DISSE FRITIDSAKTIVITETER?

Under 4 km	1	gå til spm. 43
4-9 km.	2	“
10-24 km.	3	“
25 km og derover	4	“
Meget varierende	5	

42.A. HVOR MANGE GANGE PÅ EN UGE ER DER TALE OM EN AFSTAND PÅ

	Antal
UNDER 4 KM? _____	
4-9 KM? _____	
10-24 KM? _____	
25 KM OG DEROVER? _____	

43.HVILKE TRANSPORTMIDLERN BRUGER DE NORMALT I FORBINDELSE MED DISSE FRITIDSAKTIVITETER?

(hovedtransportmiddel , max 2 svar)

Fod/cykel	1
Bil som fører	2
Bil som passager	3
Kollektiv transport	4
Andet	5

ANDRE AKTIVITETER

44.HAR DE ANDRE AKTIVITETER UDENFOR HJEMMET, SOM DE FORETAGER JÆVNLIGT I EN NORMAL UGE OG SOM VI IKKE HAR TALT OM?

Ja, hvilket: -----	1	
Nej	2	gå til spm 48

45.HVOR MANGE GANGE I EN NORMAL UGE FORETAGER DE DISSE AKTIVITETER?

Antal: -----

46.HVOR LANGT ER DER MELLEM DERES BOPÆL OG DISSE AKTIVITETER DISSE AKTIVITETER?

Under 4 km	1	gå til sp.47
4-9 km.	2	“
10-24 km.	3	“
25 km og derover	4	“
Meget varierende	5	

46.A. HVOR MANGE GANGE PÅ EN UGE ER DER TALE OM EN AFSTAND PÅ

	Antal
UNDER 4 KM?	_____
4-9 KM?	_____
10-24 KM?	_____
25 KM OG DEROVER?	_____

47.HVILKE TRANSPORTMIDLER BRUGER DE NORMALT I FORBINDELSE MED DISSE AKTIVITETER?

(hovedtransportmiddel, max 2 svar)

Fod/cykel	1
Bil som fører	2
Bil som passager	3
Kollektiv transport	4
Andet	5

48.NÅR MAN SER PÅ TRANSPORTEN MELLEM FORSKELLIGE AKTIVITETER VISER DER SIG OFTE, AT FOLK FORETAGER FLERE AKTIVITETER PÅ SAMME REJSE FOR EKS. INDKØB PÅ VEJ HJEM FRA ARBEJDE ELLER FRITIDSAKTIVITET PÅ VEJ HJEM FRA ARBEJDE OG LIGNENDE. ER DER NOGLE AF DE AKTIVITETER, SOM VI LIGE HAR TALT OM, DE JÆVNLIGT FORETAGER PÅ SAMME REJSE ?

Ja	1	
Nej	2	gå til afsnit om partners aktiviteter.

47. HVILKE AKTIVITETER DREJER DET SIG OM?

(gerne flere svar, Husk at stille spm om evt. Andre aktiviteter)

	Ofte	sjældent	aldrig
47.A.ARBEJDE-INDKØB	1	2	3
47.B. ARBEJDE-AFHENTNING AF BØRN			
47.C.ARBEJDE- FRITIDSAKTIVITET			
47.D.ARBEJDE- BESØG			
47.E. ARBEJDE- ANDRE AKTIVITETER			
47. F.UDDANNELSE -INDKØB			
47. G.UDDANNELSE- AFHENTNING AF BØRN			
47.H. UDDANNELSE-FRITIDSAKTIVITET			
47. I. UDDANNELSE-BESØG			
47. J. UDDANNELSE-ANDRE AKTIVITETER			
47. K. ANDET (hvad?)_____			

Hvis ægtefælle/samlever/ registreret partner (jvf. familieskema) stilles spm 26- 47 også for partneren .

OG NU VIL JEG GERNE HØRE LIDT OM DERES ÆGTEFÆLLES/PARTNERS AKTIVITETER.

OG TIL SIDST NOGLE FÅ SPM OM FAMILIENS INDKOMSTFORHOLD

XX. INDKOMSTSPM. (IP. BRUTTO,)

XXX. INDKOMSTSPM. (FAM. BRUTTO)

«navn»
«adr1»
«adr2»
«postnr» «by»

17. marts 2000
Kundecenter
EKO/-
Akt.nr. 7022-75

Referencenr.: «ipno»- B

Kære «navn»

Har transporten nogen betydning for dagliglivet? Hvad betyder bilen eller tilgængeligheden af offentlige transportmidler for den enkeltes mulighed for at deltage i forskellige aktiviteter udenfor hjemmet? Hvor mange og hvilke aktiviteter har man? Og hvor langt fra hjemmet foregår de? Hvilke transportmidler bruger man for at komme derhen? Viden om disse forhold er en forudsætning for at kunne vurdere om transportsystemet tilfredsstillende befolkningens behov. For at kunne give svar på dette spørgsmål gennemfører Danmarks Statistik på vegne af Transportrådet en telefoninterviewundersøgelse i perioden 20. marts til 16. april. I denne anledning behøver vi **Deres hjælp**.

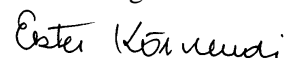
Vi har udvalgt Dem sammen med ca. 3 000 andre efter en statistisk metode, der gør, at netop Deres svar fortæller noget om, hvordan mange tusinde andre ville svare. Deltagelsen er frivillig, men på grund af udvælgelsesmetoden er det af meget stor betydning, at **alle udvalgte deltager**, hvad enten de bruger bil eller offentlige transportmidler, cykler eller går, og hvad enten de kun har få eller mange aktiviteter udenfor hjemmet. En af vore interviewere vil kontakte Dem telefonisk i den nævnte periode for at stille Dem nogle spørgsmål om disse emner

Deres oplysninger behandles fortroligt og bliver kun brugt til statistiske formål. Resultaterne offentliggøres i form af tabeller og lignende, således at Deres svar ikke kan genkendes. Alle ansatte i Danmarks Statistik har tavshedspligt.

Har De spørgsmål til os, er De velkommen til at kontakte Hanne W. Petersen på tlf. 3917 3644 eller Jesper Christensen på tlf. 3917 3645, Danmarks Statistik.

På forhånd tak for at De vil afse nogle minutter for at tale med vores medarbejder.

Med venlig hilsen



Eszter Körmendi

Leder af interviewsektionen

Sammenligning mellem surveyen "De billøse" og TU99

	Billøse husstande						Bilhusstande						Total	
	storby		provins		land		storby		provins		land		"De billøse"	TU99
	"De billøse"	TU99	"De billøse"	TU99	"De billøse"	TU99	"De billøse"	TU99	"De billøse"	TU99	"De billøse"	TU99		
Familietype														
Enlig med børn	5%	6%	6%	8%	2%	5%	4%	5%	4%	4%	5%	3%	4%	5%
Par med børn	8%	7%	8%	5%	5%	5%	31%	32%	33%	34%	33%	41%	24%	27%
Enlig uden børn	69%	71%	71%	75%	81%	75%	28%	24%	21%	22%	21%	17%	40%	37%
Par uden børn	18%	16%	15%	12%	12%	15%	36%	39%	41%	40%	40%	39%	31%	31%
Total	100%	100%	100%	100%	99%	100%	100%	100%	100%	100%	98%	100%	99%	100%
Beskæftigelse*														
Lønmodtager	46%	42%	29%	37%	19%	18%	62%	62%	61%	61%	52%	56%	53%	46%
Selvstændig	2%	2%	1%	2%	0%	2%	5%	5%	6%	5%	11%	10%	6%	7%
Stud/lærl.	21%	23%	12%	14%	3%	5%	6%	8%	6%	7%	5%	7%	9%	11%
Ude af erhverv	31%	33%	58%	48%	79%	75%	27%	25%	27%	27%	29%	27%	32%	36%
Total	100%	100%	100%	100%	101%	100%	100%	100%	100%	100%	97%	100%	100%	100%
Køn														
Mand	40%	45%	36%	38%	35%	39%	51%	51%	49%	51%	52%	54%	47%	49%
Kvinde	60%	55%	64%	62%	65%	61%	49%	49%	51%	49%	48%	46%	53%	51%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Husstandsindkomst														
kr. 0- 99.999	19%	24%	25%	26%	34%	41%	3%	3%	3%	3%	5%	4%	11%	11%
kr.100.000-199.999	30%	35%	38%	40%	44%	39%	11%	11%	14%	13%	14%	14%	21%	20%
kr.200.000-299.999	26%	23%	24%	23%	14%	14%	19%	18%	18%	20%	14%	18%	20%	19%
kr.300.000-399.999	10%	10%	5%	6%	6%	2%	20%	16%	15%	17%	13%	18%	14%	14%
kr.400.000-499.999	6%	4%	7%	3%	3%	1%	14%	18%	24%	21%	23%	22%	14%	15%
kr.500.000-599.999	3%	3%	2%	1%	0%	1%	15%	13%	14%	13%	17%	13%	10%	10%
over kr.600.000	5%	2%	1%	1%	0%	1%	19%	22%	12%	13%	13%	11%	10%	11%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

*personer over 18 år i husstanden

	Billøse husstande						Bilhusstande						Total	
	storby		provins		land		storby		provins		land			
	"De billøse"	TU99	"De billøse"	TU99	"De billøse"	TU99	"De billøse"	TU99	"De billøse"	TU99	"De billøse"	TU99	"De billøse"	TU99
Alder														
18-19 år	1%	1%	1%	4%	0%	3%	2%	3%	3%	3%	2%	4%	2%	3%
20-29 år	31%	34%	23%	24%	5%	8%	14%	16%	17%	16%	13%	13%	16%	17%
30-39 år	21%	18%	9%	14%	9%	10%	19%	23%	20%	20%	18%	22%	17%	20%
40-49 år	9%	12%	12%	12%	7%	7%	21%	18%	16%	21%	22%	21%	17%	18%
50-59 år	10%	10%	11%	12%	10%	10%	19%	18%	19%	20%	22%	19%	18%	18%
60-69 år	9%	8%	10%	9%	19%	16%	13%	12%	14%	13%	13%	13%	13%	12%
70-74 år	5%	5%	11%	8%	11%	15%	7%	4%	5%	4%	5%	4%	6%	5%
75 + år	14%	10%	24%	18%	39%	31%	5%	4%	5%	4%	5%	4%	10%	7%

Sammenligning mellem surveyen "De billøse" og TU99

	Billøse husstande						Bilhusstande						Total	
	storby		provins		land		storby		provins		land			
	"De billøse"	TU99	"De billøse"	TU99	"De billøse"	TU99	"De billøse"	TU99	"De billøse"	TU99	"De billøse"	TU99	"De billøse"	TU99
Familietype														
Enlig med børn	5%	6%	6%	8%	2%	5%	4%	5%	4%	4%	5%	3%	4%	5%
Par med børn	8%	7%	8%	5%	5%	5%	31%	32%	33%	34%	33%	41%	24%	27%
Enlig uden børn	69%	71%	71%	75%	81%	75%	28%	24%	21%	22%	21%	17%	40%	37%
Par uden børn	18%	16%	15%	12%	12%	15%	36%	39%	41%	40%	40%	39%	31%	31%
Total	100%	100%	100%	100%	99%	100%	100%	100%	100%	100%	98%	100%	99%	100%
Beskæftigelse*														
Lønmodtager	46%	42%	29%	37%	19%	18%	62%	62%	61%	61%	52%	56%	53%	46%
Selvstændig	2%	2%	1%	2%	0%	2%	5%	5%	6%	5%	11%	10%	6%	7%
Stud/lærl.	21%	23%	12%	14%	3%	5%	6%	8%	6%	7%	5%	7%	9%	11%
Ude af erhverv	31%	33%	58%	48%	79%	75%	27%	25%	27%	27%	29%	27%	32%	36%
Total	100%	100%	100%	100%	101%	100%	100%	100%	100%	100%	97%	100%	100%	100%
Køn														
Mand	40%	45%	36%	38%	35%	39%	51%	51%	49%	51%	52%	54%	47%	49%
Kvinde	60%	55%	64%	62%	65%	61%	49%	49%	51%	49%	48%	46%	53%	51%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Husstandsindkomst														
kr. 0- 99.999	19%	24%	25%	26%	34%	41%	3%	3%	3%	3%	5%	4%	11%	11%
kr.100.000-199.999	30%	35%	38%	40%	44%	39%	11%	11%	14%	13%	14%	14%	21%	20%
kr.200.000-299.999	26%	23%	24%	23%	14%	14%	19%	18%	18%	20%	14%	18%	20%	19%
kr.300.000-399.999	10%	10%	5%	6%	6%	2%	20%	16%	15%	17%	13%	18%	14%	14%
kr.400.000-499.999	6%	4%	7%	3%	3%	1%	14%	18%	24%	21%	23%	22%	14%	15%
kr.500.000-599.999	3%	3%	2%	1%	0%	1%	15%	13%	14%	13%	17%	13%	10%	10%
over kr.600.000	5%	2%	1%	1%	0%	1%	19%	22%	12%	13%	13%	11%	10%	11%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

*personer over 18 år i husstanden

	Billøse husstande						Bilhusstande						Total	
	storby		provins		land		storby		provins		land			
	"De billøse"	TU99	"De billøse"	TU99	"De billøse"	TU99	"De billøse"	TU99	"De billøse"	TU99	"De billøse"	TU99	"De billøse"	TU99
Alder														
18-19 år	1%	1%	1%	4%	0%	3%	2%	3%	3%	3%	2%	4%	2%	3%
20-29 år	31%	34%	23%	24%	5%	8%	14%	16%	17%	16%	13%	13%	16%	17%
30-39 år	21%	18%	9%	14%	9%	10%	19%	23%	20%	20%	18%	22%	17%	20%
40-49 år	9%	12%	12%	12%	7%	7%	21%	18%	16%	21%	22%	21%	17%	18%
50-59 år	10%	10%	11%	12%	10%	10%	19%	18%	19%	20%	22%	19%	18%	18%
60-69 år	9%	8%	10%	9%	19%	16%	13%	12%	14%	13%	13%	13%	13%	12%
70-74 år	5%	5%	11%	8%	11%	15%	7%	4%	5%	4%	5%	4%	6%	5%
75 + år	14%	10%	24%	18%	39%	31%	5%	4%	5%	4%	5%	4%	10%	7%

Logitmodel for bilrådighed

Nedenstående er en kort sammenfatning og beskrivelse af resultaterne fra estimation af en logistisk model for bilrådighed. Opgaven er at beregne sandsynligheden for, at en person bor i en husstand der normalt råder over en bil i forhold til sandsynligheden for at bo i en husstand, der ikke normalt råder over en bil. Derfor anvendes en logistisk model, som netop åbner op for et diskret valg mellem to muligheder: bilrådighed eller ikke bilrådighed. Fokus er især på forskellen i bilrådighed mellem tre forskellige geografiske områder: storbyer, provinsbyer og landområder. Analysen er udført på materiale fra Transportvaneundersøgelsen fra 1999.

Variable

Før estimationen er data behandlet således, at de kan indgå i modellen. I den forbindelse er en række variabler defineret. Variablerne, der indgår i modellen er følgende:

bil: antager værdien 1 hvis respondenter normalt har biladgang og ellers værdien 0. Dette er den afhængige variabel, der søges forklaret ud fra alle de øvrige variabler.

provins: Antager værdien 1 hvis respondenter er fra en by med 10.000-100.000 indbyggere og ellers værdien 0. Dog er undtaget byer i HT området.

landet: Antager værdien 1 hvis respondenter er fra en by med under 2.000 indbyggere eller fra egentlige landområder -- dog undtaget landområder i HT området samt i Århus, Aalborg og Odense kommuner. Og ellers værdien 0.

pefa: antallet af personer i familien.

pefa_sq: den kvadrerede værdi af antallet af personer i familien (*pefa squared*). Når denne medtages er der mulighed for at opfange en eventuel ikke-lineær sammenhæng mellem sandsynligheden for bilrådighed og antallet af personer i familien, således at sandsynligheden f.eks. kan stige mere når familien øges fra én til to personer end når den øges fra to til tre personer.

fa_indkomst: familiens samlede bruttoindkomst. Denne er kodet så indkomsten måles i enheder af 10.000 kr.

mænd: antager værdien 1 hvis respondenter er en mand og værdien 0 hvis respondenter er en kvinde.

36-65 årige: antager værdien 1 hvis respondenter er i aldersgruppen 36 til 65 år og ellers værdien 0.

66-84 årige: antager værdien 1 hvis respondenter er i aldersgruppen 66 til 84 år og ellers værdien 0.

funktionær: antager værdien 1 hvis respondenter tilhører en af de tre grupper: højere, mellem eller lavere funktionær og ellers værdien 0.

faglært/ufaglært: antager værdien 1 hvis respondenter er enten faglært eller ufaglært og ellers værdien 0.

selvstændig: antager værdien 1 hvis respondenter er selvstændig landmand eller selvstændig i øvrigt og ellers værdien 0.

Pensionister og efterlønsmodtagere: antager værdien 1 hvis respondenter modtager efterløbspension og værdien 0 ellers

*pefa*provins*: antallet af personer i familien multipliceret med variabelen provins

*pefa*landet*: antallet af personer i familien multipliceret med variabelen landet

Som tabellen med resultater vil vise, er der konstrueret en række krydsvariabler (som svarer til *pefa*provins*), hvor *provins* og *landet* er multipliceret med de andre variabler. For-

målet med krydsvariablerne er, da fokus netop er på betydningen af geografiske forhold for sandsynligheden for bilrådighed, at åbne op for geografiske forskelle i betydningen af f.eks. antallet af personer i familien (*pefa*) på sandsynligheden for bilrådighed. Dette uddybes med et eksempel senere.

Som det fremgår af ovenstående repræsenterer de nævnte variabler ikke alle respondenterne i stikprøven. Det skyldes, at der for alle indikatorvariablerne (variabler, der antager værdien 0 eller 1), udelades en gruppe som kaldes reference gruppen. Når f.eks. *provins* og *landet* medtages, skal parameterestimatet fortolkes i forhold til referencegruppen, som i dette tilfælde er *storbyer*, defineret som byer med mere end 100.000 indbyggere. Valget af referencegruppe er fortrinsvist gjort således, at den gruppe hvor man a priori vil forvente den laveste sandsynlighed for bilrådighed er valgt som referencegruppe, idet dette giver parameterværdier (odds ratios), som er større end 1, og som derfor er en anelse nemmere at fortolke. Referencegrupperne er følgende:

- storbyer
- 18-35 årige
- studerende/lærlinge, arbejdsløse og personer udenfor erhverv (undtagen pensionister og efterlønsmodtagere)
- kvinder

En række andre modelspecifikationer er forsøgt. Eksempelvis er modeller med anvendelse af familietype estimeret. Der er imidlertid en høj grad af korrelation mellem forskellige familietyper, og dette påvirker parameterestimatene, som bliver meget ustabile overfor selv små ændringer i modelspecifikationen. Derfor anvendes antallet af personer i familien i stedet. Tilsvarende forklaring knytter sig til anvendelsen af de angivne aldersgrupper og stillingskategorier.

Respondentens egen bruttoindkomst (fremfor den anvendte *familieindkomst*) er også forsøgt i modellen. A priori var det ventet at familieindkomsten var en bedre determinant for personers bilrådighed end personindkomsten, og modellens forklaringsgrad falder da også når respondentens indkomst inkluderes fremfor familiens indkomst.

Information vedrørende indkomsten mangler for en stor del, 25 procent, af respondenterne. Da stikprøven er stor, ca. 15.000 respondenter, er de manglende svar ikke af stor betydning hvis de udgør et repræsentativt udsnit af den øvrige stikprøve, og dermed forhåbentlig af den samlede population, som stikprøven skal repræsentere. Ved at lave en række krydstabeller for alle variabler krydset med respondenter, der har svaret hhv. ikke svaret på spørgsmålet om indkomst, samt analysere på gennemsnit og varians mm. for de samme gruppeopdelinger, kan det konkluderes at de manglede informationer ang. indkomst *ikke* synes at være noget problem.

Stikprøven indeholder også information om, hvorvidt respondenterne har kørekort eller ej. Inkluderes denne variabel i modellen øges modellens forklaringsgrad ganske betragteligt, og parameteren for indikatorvariablen *kørekort* (lig 1 hvis respondenterne har kørekort og 0 ellers) er meget signifikant. Denne variabel er imidlertid udeladt af modellen, idet den kausale sammenhæng i alt overvejende grad må formodes at være således, at man anskaffer sig et kørekort hvis man gerne vil anskaffe sig (eller have rådighed over) en bil. For visse, især ældre personer, gælder dette muligvis ikke, men da kørekort er en lovmæssig nødvendighed for at køre bil, er det problematisk at medtage variabelen som forklaring på bilrådighed, og derfor er den undladt.

Resultater

Resultaterne fra logitmodellen er vist i tabel 1.

Tabel 1. Resultater fra logitmodellen

Afhængige variabel: bil	Odds Ratio	Standard afvigelse	P-værdi
<i>provins</i>	1.0268	0.3937	0.9450
<i>landet</i>	1.9882	0.7358	0.0630
<i>pefa</i>	3.0825	0.5699	0.0000
<i>pefa*provins</i>	1.2964	0.4005	0.4010
<i>pefa*landet</i>	2.5014	0.7186	0.0010
<i>pefa_sq</i>	0.8644	0.0284	0.0000
<i>pefa_sq*provins</i>	0.9642	0.0516	0.4950
<i>pefa_sq*landet</i>	0.8878	0.0410	0.0100
<i>mænd</i>	0.9399	0.0879	0.5070
<i>mænd*provins</i>	1.4984	0.2454	0.0140
<i>mænd*landet</i>	2.0002	0.3268	0.0000
<i>fa_indkomst</i>	1.0695	0.0044	0.0000
<i>fa_indkomst*provins</i>	1.0189	0.0098	0.0520
<i>fa_indkomst*landet</i>	1.0030	0.0101	0.7640
<i>36-65 årige</i>	1.3287	0.1484	0.0110
<i>36-65 årige*provins</i>	1.0482	0.2141	0.8180
<i>36-65 årige*landet</i>	1.6759	0.3716	0.0200
<i>66-84 årige</i>	1.3857	0.2928	0.1230
<i>66-84 årige*provins</i>	0.8130	0.2778	0.5440
<i>66-84 årige*landet</i>	0.9884	0.3308	0.9720
<i>funktionær</i>	1.1272	0.1554	0.3850
<i>funktionær*provins</i>	1.3114	0.4022	0.3770
<i>funktionær*landet</i>	1.1230	0.4042	0.7470
<i>faglært/ufaglært</i>	1.7846	0.2798	0.0000
<i>faglært/ufaglært*provins</i>	0.5097	0.1265	0.0070
<i>faglært/ufaglært*landet</i>	0.5648	0.1547	0.0370
<i>selvstændig</i>	2.9764	0.8876	0.0000
<i>selvstændig*provins</i>	0.2994	0.1805	0.0450
<i>selvstændig*landet</i>	1.3942	1.0479	0.6580
<i>efterløn</i>	2.4272	0.4548	0.0000
<i>efterløn*provins</i>	1.0498	0.3136	0.8710
<i>efterløn*landet</i>	0.3804	0.1154	0.0010

Modellen er ikke estimeret for hver af de tre geografiske områder for sig, da dette ville medføre, at man ikke kunne sammenligne koefficienterne mellem områderne. I den anvendte modelspecifikation fremgår det om der er statistisk signifikante forskelle mellem de forklarende variabler på tværs af de tre geografiske områder.

For at lette fortolkningen og anskueliggøre de geografiske forskelle kan modelresultaterne også repræsenteres som vist i tabel 2.

Tabel 2. Resultaterne fordelt på geografisk område

Afhængige variabel: bil	Odds ratios		
	Storby	Provins	Landet
<i>provins</i>		1.0268	
<i>landet</i>			1.9882*
<i>pefa</i>	3.0825*	3.3789	4.5839*
<i>pefa_sq</i>	0.8644*	0.8285	0.7521*
<i>mænd</i>	0.9399	1.4383*	1.9400*
<i>fa_indkomst</i>	1.0695*	1.0883*	1.0725
<i>36-65 årige</i>	1.3287*	1.3768	2.0046*
<i>66-84 årige</i>	1.3857	1.1987	1.3741
<i>funktionær</i>	1.1272	1.4386	1.2503
<i>faglært/ufaglært</i>	1.7846*	1.2943*	1.3494*
<i>selvstændig</i>	2.9764*	2.2758*	3.3706
<i>efterløn</i>	2.4272*	2.4770	1.8075*

anm: * angiver signifikans på 10% niveau. For kolonnerne *Provins* og *Landet* måles signifikans i forhold til målet for den første kolonne *Storby*. En * i *Provins* og *Landet* kolonnerne angiver således, at det pågældende parameterestimat er signifikant forskellig fra det tilsvarende estimat for *Storby*.

I det følgende forklares *hvordan* man fortolker resultaterne.

Ovenstående tabeller indeholder parameter estimater angivet som **odds ratio**. Tabel 1 angiver en odds ratio for variabelen *provins* på 1,0268. Det betyder, at sandsynligheden for at have bilrådighed i forhold til (divideret med) sandsynligheden for ikke at have bilrådighed i gennemsnit er 2,7% højere for personer fra provinsen i forhold til personer fra storbyer, alt andet lige. For variabelen *landet* er koefficienten 1,9882, hvilket tilsvarende indikerer, at personer fra landet i gennemsnit har en 2 gange højere sandsynlighed for at have bilrådighed i forhold til personer fra storbyer, alt andet lige.

Fortolkningen af parameterestimerne til de kontinuerte variabler som f.eks. familie indkomsten er analog til ovenstående fortolkning. Da indkomsten er opgjort i enheder af 10.000 kr. er fortolkningen af *fa_indkomst* (koefficienten er 1,0695) i tabel 1, at hvis indkomsten stiger med 10.000 kr. vil sandsynligheden for at en person har bilrådighed i forhold til sandsynligheden for ikke at have bilrådighed stige med ca. 7% i gennemsnit, alt andet lige. For denne variabel er der også inkluderet krydsled for provins og landet (*fa_indkomst*provins* hhv. *fa_indkomst*landet*), for at tage højde for at indkomsten måske påvirker sandsynligheden for bilrådighed forskelligt afhængig af det geografiske område. Koefficienten for *fa_indkomst*provins* er lig 1,0189. Det betyder, at familie indkomsten (*fa_indkomst*) i gennemsnit øger sandsynligheden for bilrådighed i forhold til sandsynligheden for ikke at have bilrådighed med 1,9% mere i provinsen end familieindkomsten gør i storbyen, hvor den som nævnt påvirker sandsynligheden med ca. 7%, jvf. ovenstående.

I tabel 2 er krydseffekterne indregnet i estimaterne, så det er nemmere at se forskel på de geografiske områder. For familieindkomst (*fa_indkomst*) fremgår det, at sandsynligheden for at have bilrådighed i forhold til sandsynligheden for ikke at have bilrådighed i storbyer i gennemsnit stiger med 6,95% hvis indkomsten stiger med 10.000 kr., mens den samme sandsynlighed i gennemsnit stiger med 8,8% i provinsen, alt andet lige. De 8,8% fremkommer, ved at summere parameter estimatet for *fa_indkomst* (6,95%) med parameterestimatet for *fa_indkomst*provins* (1,89%). På denne vis er alle krydsledene indregnet i tabel 2.

I de ovennævnte fortolkninger anvendes hver gang ordvalget "alt andet lige" og "gennemsnit". Det er vigtigt at være opmærksom på betydningen af disse udtryk. "Alt andet lige" refererer til, at man ser *isoleret* på den ene parameter man fortolker på og holder alle de andre konstante. "Gennemsnit" udtrykker, at odds ratio'erne ikke er ens for alle personer, men i stedet varierer på tværs af populationen. Desuden indikerer "gennemsnit", at der heller ikke er tale om en marginal betragtning, som det ellers ofte ses indenfor økonometri. *Fortolkningerne gælder altså kun i gennemsnit.*

Det er nødvendigt at parameterestimerne er statistisk signifikante for at fortolkning af dem giver mening. **Signifikans** er et relativt mål -- parametre er altid signifikante på et eller andet niveau. Der er dog konsensus om at anvende et 5% - 10% signifikansniveau, hvilket betyder at p-værdien (angivet i tabel 1, kolonne 3), skal være under 0,050 (5% niveau) eller evt. blot under 0,1000 (10% niveau) for at parameteren er signifikant. P-værdien angiver sandsynligheden for, at udfaldet af parameterværdien kunne være blevet mere ekstremt end det observerede udfald, under den hypotese at parameteren er lig nul. Store p-værdier støtter hypotesen at parameteren er lig nul (dvs. insignifikant), mens små p-værdier fører til at man forkaster hypotesen, dvs. parameteren er signifikant. Eksempelvis er odds ratio for parameteren for variabelen *provins* (tabel 1 og tabel 2) 1,0268. Men estimatet er ikke bestemt særligt præcist, hvilket fremgår af den angivne standard afvigelse (0,3937), og derfor er parameter-estimatet ikke statistisk signifikant, og p-værdien på 0,9450 er langt over grænse-værdien på 0,100. Jo højere p-værdien er desto mere insignifikant er parameteren, så i dette tilfælde er den "meget" insignifikant.

I tabel 1 er p-værdien angivet, mens signifikans på 10% niveau i tabel 2 er angivet ved en *.

I det følgende gennemgås kort hovedresultaterne.

Storbyer, provins og landet. Når man kontrollerer for antallet af personer i familien, køn, familieindkomst, alder og stillingsgruppe er der *ingen* statistisk signifikant forskel mellem provinsbyer og storbyer på sandsynligheden for bilrådighed i forhold til sandsynligheden for ikke at have bilrådighed, hvorimod der er en ganske stor forskel på storbyer og landet, således at personer på landet i gennemsnit har ca. 2 gange højere sandsynlighed for bilrådighed i forhold til sandsynligheden for ikke at have bilrådighed end personer, der bor i storbyer.

Familiens størrelse. Familiens størrelse er generelt meget afgørende for sandsynligheden for bilrådighed: jo flere personer i familien desto mere sandsynligt er det at familien har en bil. Dette gælder for alle tre geografiske områder, men er mest udpræget på landet. Ændringen (stigningen) i forholdet mellem sandsynligheden for bilrådighed og sandsynligheden for ikke at have bilrådighed er faldende med antallet af personer i familien, således at sandsynligheden for bilrådighed stiger mest når familiestørrelsen stiger fra 1 til 2, mens stigningen i sandsynlighed for bilrådighed i forhold til ikke at have bilrådighed er mindre når familien øges fra 2 til 3 personer, alt andet lige. Dette er et resultat af at odds ratio'en for *pefa_sq* (det kvadrerede led for familiestørrelsen) er signifikant og mindre end 1.

Køn. Gennemsnitligt er der ikke forskel på mænd og kvinder i storbyer, hvorimod mænd har en signifikant større sandsynlighed for bilrådighed i provinsen og på landet. Forskellen i forhold til storbyer er størst på landet, men der er dog ikke en statistisk signifikant forskel mellem provinsen og landet (selvom koefficienterne er ret forskellige). Test for signifikans af den sidstnævnte forskel er udført, men ikke rapporteret i tabellen).

Alder. A priori ville man forvente, at de 36-65 årige ville have størst sandsynlighed for bilrådighed. En stor del af forklaringen kunne imidlertid ligge i, at det også er denne aldersgruppe, der har højest indkomst og flest personer i familien. Når man tager højde for disse effekter har de 36-65 årige stadig en sandsynlighed for bilrådighed i forhold til sandsynlighed for ikke at have bilrådighed, som i storbyer i gennemsnit er 33% højere end for de 18-35 årige. For provinsbyer gælder ca. det samme, mens de 36-65 årige på landet i gennemsnit har ca. 2 gange højere sandsynlighed for bilrådighed end de 18-35 årige, alt andet lige. Den højere sandsynlighed på landet er statistisk signifikant højere end sandsynligheden i storbyer.

Sandsynligheden for bilrådighed for de 66-84 årige er ikke signifikant forskellig fra sandsynligheden for bilrådighed blandt de 18-35 årige. Dette gælder for alle tre geografiske områder.

Stillingsgrupper. Når man tager højde for indkomst, familiestørrelse osv. er stillingsgrupperne i flere tilfælde mindre vigtige. Test for lighed mellem koefficienter fremgår ikke af tabel 1 og tabel 2 for alle variable (kun for krydsledene).

Storbyer: Funktionærer adskiller sig ikke signifikant fra arbejdsløse og studerende (referencegruppen). Begge disse to grupper har signifikant lavere sandsynlighed for bilrådighed end faglærte/ufaglærte, selvstændige og efterlønsmodtagere. Disse tre grupper er ikke signifikant forskellige indbyrdes. Forklaringen kan ligge i, at funktionærerne i gennemsnit måske arbejder i byområder, hvor den kollektive trafik er mere udbredt. Eller forklaringen kan være af sociologisk art -- at normerne for funktionærer på dette område er forskellige fra f.eks. faglærte/ufaglærtes normer.

Provinser: For provinsen er det vanskeligt at fortolke resultaterne ud fra nogen a priori forventning. Generelt betyder stillingsgrupperne ikke meget for sandsynligheden for bilrådighed i provinsen. Eneste undtagelse er efterlønsmodtagere, som i gennemsnit har en signifikant højere sandsynlighed for bilrådighed end arbejdsløse/studerende, faglærte/ufaglærte og selvstændige, mens de ikke er signifikant forskellige fra funktionærgruppen. Dette forekommer umiddelbart overraskende.

Landet: Der er ikke stor forskel på stillingsgrupperne. Eneste gruppe, som skiller sig signifikant ud er selvstændige, der gennemsnitligt har en signifikant højere sandsynlighed for at

have bilrådighed end alle øvrige stillingsgrupper, undtagen gruppen af funktionærer, hvor forskellen er insignifikant