

Persontransport i bil - en total social kendsgerning

Etnograf Janne Lunding Olsen, Horsens Kommune

Præsenteret ved Trafikdage på Aalborg Universitet 25.8.1997

Abstract:

Dette indlæg bygger på resultater og konklusioner fra både en kvantitativ og kvalitativ undersøgelse af en gruppe Horsensfamiliers brug af deres bil¹. Begge undersøgelser er blevet udarbejdet i forbindelse med "Nye veje frem - projekt om familie, energi og transport" og blandt de 52 familier, som har meldt sig til projektet². De giver således et billede af det konkrete transportmønster, men også deltagerens holdninger til transport. Projektet er blevet til i et samarbejde mellem Danmarks Naturfredningsforening, Horsens Kommune og Trafikministeriet. Det er en opfølgning på målsætningerne i "Trafik 2005" om at nedbringe energiforbruget til persontransport. Projektet strækker sig over perioden april 1996 - september 1997 og finansieres af Trafikpuljen 1995. Projektet, som fungerer som et forsøg, skal undersøge, hvad der skal til for at ændre på en uhensigtsmæssig udnyttelse af bilen alene ved holdningspåvirkning (til forskel fra direkte indblanding som afgifter o.lign.). Det skal ligeledes give et billede af de muligheder, familier har for at omlægge deres transportmønstre, og hvilke hindringer, som vil stille sig i vejen for en sådan omlægning. Projektets mål er derfor ikke at få familierne til helt at undlade at bruge bilen, men derimod at motivere dem til at gøre det med omtanke.

Et vigtigt resultat af projektet er, at flere af deltagerfamilierne har ændret deres transportvaner i løbet af kampagneperioden i retning af at køre færre korte ture. Det skal her understreges, at familierne er forskellige, og det giver forskelle i brug af bilen, hvilket igen giver forskelle i mulighederne for at ændre transporten i en mere miljørigtig retning. Forskellene kan først og fremmest forklares ud fra familietype og aktivitetsmønstre. Familietyperne er primært defineret på baggrund af børnenes alder, da det har vist sig, at forskelle i transportmønster ofte kan forklares ud fra familiens sammensætning. Den kvalitative analyse viser, at der også er andre faktorer, som spiller ind, når det gælder holdninger til transport og valg af transportmiddel til de daglige ture. Det har blandt andet været muligt at konstatere, at kørselsomfanget i høj grad er betinget af, hvilken situation (alder, uddannelse, arbejde/karriere etc.) familien befinder sig i og familiemedlemmernes indbyrdes relationer.

Indledning

Familiernes transportvaner og hverdagsliv betragtes i projektet som "totale sociale kendsgerninger". Det betyder konkret, at familiernes transportvaner ses som en direkte konsekvens af de vilkår, familierne lever under. Transporten er set i den sammenhæng både en forudsætning for og et resultat af familiernes samlede sociale liv her og nu.

Begrebet om totale sociale kendsgerninger blev første gang formuleret af den franske sociolog Marcel Mauss i et arbejde fra 1924 om udveksling som socialt fænomen. Det karakteristiske ved totale sociale kendsgerninger er ifølge Mauss, at:

"... alle mulige sociale grundantagelser - religiøse, juridiske og moralske - udtrykkes på en og samme tid. Både for så vidt angår politiske forhold og familiemæssige forhold, men også i relation til økonomiske forhold, hvor udførelsen af

¹I dette projekt har man i den kvantitative undersøgelse valgt alene at fokusere på transporten i bilen. Der ses på den samlede brug af familiebil.

²Projektet forventes afrapporteret efteråret 1997.

tjenesteydelser og fordeling af ressourcer finder sted. Hertil lægges de æstetiske fænomener, som totale sociale kendsgerninger giver anledning til, d.v.s. den konkrete form, som sociale grundantagelser får".³

Ved at betragte familiernes transport som en total social kendsgerning opnår vi en helhedsforståelse af muligheder og begrænsninger i et projekt som "Nye veje frem".

I tidligere undersøgelser har man set på transportadfærd som noget, der kan måles kvantitativt i forhold til enkeltpersoners transport. I dette projekt har vi i den kvalitative undersøgelse valgt at se på såvel familiens samlede brug af familiebil som familiens samlede sociale situation for blandt andet at kunne afdække mulige barrierer for at skifte bilen ud med andre mere miljøvenlige transportformer. Vi har valgt at se på familien som en samlet enhed indenfor hvilken, der skal klares forskellige opgaver. Vi ser på, hvilket hverdagsliv familiens transport udfoldes i, da transport i høj grad er en del af den sociale verden, som mennesker færdes i. Transporten opfattes som det, der binder dagens forskellige aktiviteter sammen.

Hvis man vil have en gruppe familier til at ændre deres brug af bil, er det nødvendigt at få familierne til at reflektere over deres transportadfærd, men det skal ske i forhold til den enkelte families samlede sociale situation, fordi eventuelle ændringer får konsekvenser for det sociale liv og de sociale relationer både indenfor familiens rammer og i større sociale sammenhænge.

Det, at transport foregår i en social verden, har også afgørende betydning for det at eje en bil. Netop det at eje en (bestemt) bil kan være afgørende for bilejerens selvopfattelse og ønske om accept fra det omgivende samfund, fordi den også markerer social status.

Projektets formål

Projektet har til formål via en informationskampagne at påvirke de deltagende familier til at erstatte så megen personbilkørsel som muligt med enten gang, cykel, kollektiv transport eller samkørsel for at begrænse energiforbruget til personbilkørsel. Man ønskede især at begrænse de mere forurenende korte ture. Resultaterne fra projektet skal bruges til at vurdere muligheden for at skabe adfærdsændringer alene ved at påvirke gennem information.

Projektets baggrund

I projektoplægget, som blev udarbejdet af Trafikministeriet og Danmarks Naturfredningsforening, ønskede man 100 deltagende familier i Horsens Kommune⁴. Familierne skulle have daglig adgang til bil og være bosiddende i bestemte områder af kommunen med forskellig adgang til kollektiv transport. Oprindeligt ønskede man familier med skolesøgende børn, men i forbindelse med hvervekampagnen udvidedes kriterierne til at omfatte alle familier med bil. I alt 52 familier har deltaget i projektet.⁵ Fælles for familierne er, at:

- de er bosiddende i Horsens Kommune.
- de til daglig har adgang til mindst én bil.
- de frivilligt har tilmeldt familien som deltagere i projektet.

Projektets gennemførelse

Projektet har tidsmæssigt bestået af følgende dele

- Hvervekampagne (april/maj 1996)

³Mauss, M: The Gift. The Form and Reason for Exchange in Archaic Societies. London. Routledge 1990 (1924):3, oversat fra engelsk.

⁴Horsens blev udvalgt som forsøgsby af to grunde. Den første var, at Horsens med sine 55.000 indbyggere udgør et landsgennemsnit og den anden, at Horsens Kommunes samarbejde med Danmarks Naturfredningsforenings lokalkomité i forbindelse med revisionen af kommuneplanen.

⁵De 52 familier omfatter de familier, som har tilmeldt sig og som har modtaget materiale. I praksis har 46 familier været aktive i projektperioden.

- En førregistreringsperiode - (maj/juni 1996) hvor deltagernes biltransport i en uge hver måned registreredes i en kørebog. Familierne havde på dette tidspunkt fået så få oplysninger om projektet som muligt for ikke at påvirke deres transportmønster inden kampagnen.
- En kampagneperiode - (august 1996/januar 1997) hvor det blev forsøgt at påvirke deltagerne til at ændre deres transportvaner i en mere miljørigtig retning gennem information på forskellig vis. I denne periode registrerede de deltagende familier ligeledes deres biltransport i en uge hver måned.
- Evaluering af kampagnen på baggrund af et spørgeskema (februar 1997).
- En efterregistreringsperiode - (maj/juni 1997) hvor familiernes biltransport efter kampagnen registreredes.
- Afrapportering og fremlæggelse af resultater (maj-september 1997).

Metoder

Der er blevet anvendt forskellige metoder i kampagnen og undersøgelsen af familiernes bilvaner. I nogle tilfælde har der været tale om overlappende aktiviteter.

Kampagnen har hvilet på begrænsede økonomiske ressourcer for at undersøge om transportadfærd kan ændres uden alt for store omkostninger. I praksis har der været tale om følgende elementer, som alle skulle medvirke til at påvirke familiernes transportvaner i en mere miljørigtig retning:

- En startpakke indeholdende bl.a. buskøreplan, cyklisthåndbog, cykelferiekort, og stikort over Horsens og omegn.
- Nyhedsbreve med informationer om projektet, konsekvenser af bilisme, alternativer til biltransport m.v.
- Temaarrangementer om bl.a. energirigtig kørsel, cykelliv og konsekvenser af bilbrug.
- Individuelle samtaler om familiernes transport med udgangspunkt i familiernes registrering af deres biltransport. I samtalerne var der mulighed for at drøfte alternativer til bilen på enkelte ture.
- Transportspil med udvalgte familier med udgangspunkt i familiens samlede transport på en udvalgt dag⁶. Spillet går ud på at gentage den udvalgte dag på et spillebræt med den forudsætning at familien ikke har adgang til bil. Spørgsmålet er, om der er muligheder for at overkomme samme hverdag uden bil.
- Udlån af cykelkurve og cykelanhængere.

Bilvaneundersøgelsen bygger på

- en kvantitativ undersøgelse af familiernes brug af deres biler med udgangspunkt i familiernes egen registrering i en kørebog. Der er i alt registreringer fra op til 8 kørebøger pr. familie. I kørebogsugerne var der mulighed for at registrere op til 10 ture pr. dag.
- kvalitative interviews i forbindelse med de individuelle samtaler og transportspil. De kvalitative interviews har taget udgangspunkt i en semistruktureret spørgeguide, som omhandlede familiens valg af bosted, arbejde og transport, men med udgangspunkt i at for megen unødigt biltrafik er problematisk. I forbindelse med spillene har der været udarbejdet et særligt skema, hvor hvert familiemedlem i tre dage skulle beskrive deres samlede aktiviteter og transport. På denne baggrund fik vi kendskab til, hvilke andre transportformer familien anvendte. I alt har mere 80 personer deltaget i eller været tilstede under samtalerne. I 28 af de 32 samtaler deltog mindst to voksne.

Deltagerne i projektet

⁶Spillekonceptet er oprindelig udviklet af forskere på Transportøkonomisk Institutt (TØI), Norge i forbindelse med forskningsprojektet "Transportens betydning for dagliglivets organisering" (Hjorthol, R., M. Kolbensvedt og N. Vibe 1990). Konceptet er bearbejdet til brug i dette projekt bl.a. med råd fra sociologerne Randi Hjorthol og Guro Berge, TØI.

Deltagerne har meldt sig på baggrund af annoncer i de lokale aviser eller tilmeldingsfoldere udsendt til de lokale skoler og daginstitutioner, som dækker et bredt udsnit af boligområder med forskellig adgang til kollektiv transport. Derudover udsendte Danmarks Naturfredningsforening en opfordring til sine omkring 3.000 medlemmer i Horsens Kommune. Blandt deltagerne er der en jævn fordeling mellem mænd og kvinder. Gennemsnitsalderen blandt de voksne er 42,4 år. Den typiske familie er en funktionærfamilie⁷ i ejerbolig. Den er ejer af en 5-6 år gammel mellemklassebil, og der er to børn. Begge forældre har fuldtidsarbejde. Mindst den ene af forældrene er født eller opvokset i Horsens eller omegn. Der er derfor ofte anden familie eller venner i umiddelbar nærhed.

I dette indlæg ser vi på familietypens betydning for transporten i bilen⁸.

Familierne er opdelt i følgende *familietyper*:

- Familier, hvor yngste barn er under 6 år⁹
- Familier med børn i alderen 6-18 år
- Familier uden børn eller med hjemmeboende voksne børn

Bilen ind i familien - familien ind i bilen - bilen ud i lokalområdet

På baggrund af opfattelsen af familiens liv og transport som en "total social kendsgerning" tager vi for givet, at der er en nøje sammenhæng mellem den enkelte families situation og de handlinger den giver anledning til.

Hvis vi ser på, hvorfor bilen blev anskaffet og hvordan den bruges, er der udsagn, som går igen fra familie til familie, men der er forskelle på, hvilket behov for transport der er og har været i familierne. Hvis vi ser på familiernes transporthistorier og fokuserer på tidspunktet fra erhvervelsen af kørekortet frem til i dag ses en næsten ens udvikling i transportmønsteret. De fleste af de interviewede havde adgang til bil, da de fik kørekort, men de færreste havde et egentligt behov for at køre i bil, som kunne begrundes i f.eks. lang afstand til arbejdspladsen. Mange mænd siger, at de fik kørekort og bil, "fordi det skulle man have". En del, især kvinderne, siger "du kan vel kalde det luksus", når de skal fortælle om deres første bil. En mand svarede, at han altid havde haft lyst til at have en bil selv. De købte bil, fordi de fik råd til det, ikke fordi de som sådan havde brug for den. Det var en selvfølge, at de skulle have bil, selv om både manden og kvinden bor i cykelafstand til deres arbejdsplads.

I de fleste familier blev bilen i første omgang brugt til fornøjelsesture og til at komme til fritidsaktiviteter, selvom kørslen til og fra arbejde for mange familier er det, som retfærdiggør det at have bil, selvom man ikke har særlig langt til sin arbejdsplads. Imidlertid udgør kørsel til arbejde kun en begrænset del af de kørte ture og overstiger aldrig 50%. I de tilfælde, hvor bilføreren har langt til arbejde, har bilen været den direkte forudsætning for at søge og siden vælge et arbejde langt fra hjemmet. Det er kendetegnende for familierne, at har man bil, tænker man ikke over transporten til og fra arbejde, hvis man går med planer om at skifte arbejde. Især personer med ledende stillinger mener, at bilen er nødvendig for at være fleksibel i forhold til deres arbejde. Alligevel siger flere, at de nok skulle finde ud af at komme på arbejde, hvis de ikke havde bil. Det ville kræve mere planlægning, "men til og fra arbejde skal man jo".

⁷Mere end 60% af de voksne deltagere er funktionærer/tjenestemænd. Dertil kommer, at tre af fire pensionister er tidligere funktionærer, og alle ledige var tidligere ansat som funktionærer. De studerende er seminariestuderende og må forventes at få arbejde som funktionærer. To af de selvstændige er tidligere funktionærer. De resterende godt 20% består af selvstændige, ufaglærte/faglærte arbejdere og hjemmegående.

⁸Resultater fra projektet, som omhandler flere andre forholds betydning for transporten behandles i projektets hovedrapport, som forventes færdig oktober 1997.

⁹I denne gruppe findes 2 familier, som har børn mellem 0 og 12 år.

Når man får børn, ændres transportmønstret og bilstørrelsen. Bilerne bliver større, og der er flere ture til familie og venner, som foregår i bil. Mange får deres første bil i forbindelse med, at de får børn. I takt med at børnene bliver ældre, ændres transportmønstret. Mens børnene er helt små, foregår næsten al transport i bilen, men når børnene bliver gamle nok til at transportere sig selv, cykler eller går de mere. Forældrene kører derimod selv meget i bil, især til og fra arbejde, og kører også gerne børnene til deres fritidsaktiviteter.

Bilvaneundersøgelsen viser, at deltagerfamilierne først og fremmest bruger bilen lokalt, men der er store forskelle på den radius, familierne bevæger sig indenfor. Set i forhold til den enkelte gruppes samlede bilkørsel kører familier med børn procentvist flere ture indenfor lokalområdet. Familier med børn i skolealderen og familier uden børn har flere ture, som er længere end 45 km end familier med småbørn (jvf. tabel 1).

Tabel 1: Procentvis fordeling af ture i forhold til turlængde/familietype.

Familietype	Lokale ture (< 15 km)	Regionale ture (15-45,9 km.)	Øvrige Danmark (>45 km.)	Gennemsnitligt antal ture pr. fam.
Familier u. børn	79,2 %	15,9%	4,9%	22,3
Familier m. børn u. 6 år	87%	11,5%	1,5%	38,9
Familier m. børn mellem 6-18 år	88,3%	7,8%	3,9%	34,4

Note: Tabellen viser det samlede antal tures procentvise fordeling i forhold til afstanden mellem turens udgangspunkt og endemål. I tabellen indgår oplysninger om i alt 6282 ture.

Hvis man ser på, hvortil turene udenfor lokalområdet går, er fordelingen således: 51% af turene er bolig/arbejdssted ture, 9,5% er bolig/ærinde ture og 39,5% er bolig/fritid ture. 70 % af alle ture over 15 km foretages på hverdage.

Familierne uden børn kører flest km i bilen (se tabel 2), hvilket først og fremmest skyldes en længere afstand mellem hjem og arbejdsplads, men også at disse familier tager på længere fritidsture blandt andet til egne sommerhuse. Denne forskel er i høj grad betinget af, at familien uden børn under 18 år udgøres af mindst to voksne, som hver har deres aktiviteter, der ikke nødvendigvis er afhængige eller afledt af andre familiemedlemmers aktiviteter eller behov. Den tid, som f.eks. familierne med småbørnene må bruge på at hente og bringe til pasningstilbud og aktiviteter, som er afledt af de små børn, bruger familierne uden børn til at transportere sig til arbejdspladser længere væk. Familierne med små børn er den gruppe, som kører færrest km om ugen. De har oftere kortere afstand til arbejdspladsen, hvilket de har valgt, fordi de gerne vil være tættere på børnene tids- og afstandsmæssigt. Tendensen til at vælge arbejdspladser længere fra bopælen er i høj grad sammenfaldende med, at børnene bliver mere selvhjulpne og selv kan transportere sig til deres aktiviteter. Børnene er da ofte mellem 8 og 16 år. Karrieremæssigt passer det med, at forældrene har været på samme arbejdsplads igennem en årrække og enten ønsker nye udfordringer eller avancement/højere løn. Som man kan se i tabel 3 bruger familierne uden børn og familierne med børn mellem 6 og 18 år hovedsagelig bilen på ture mellem hjem og arbejde, hvor familierne med små børn især bruger bilen i forbindelse med ærindeturkæder.

Tabel 2: Gennemsnitlige kilometerforbrug i forhold til familietyper.

	Gennemsnitligt antal km. i bil pr. uge	Gennemsnitligt antal km. pr. dag	Gennemsnitligt antal km. pr. tur
Familier uden børn	415	59,3	18,8
Familier med børn u. 6 år	331	47,3	8,4
Familier med børn 6-18 år	344	49,1	10,5
Gennemsnit for alle familier	371	53	11,2

Tabel 3: Procentvis fordeling af ture på turkæder ud fra hovedformål

Familietype/hovedformål	Bolig/arbejde	Bolig/ærinde	Bolig/fritid	Antal ture i gns pr. uge
Familier u. børn	46,8% (10,4)	16,7% (3,7)	36,5% (8,1)	22,3
Familier m. børn u. 6 år	35,6% (13,8)	41,2% (16)	23,3% (9,1)	38,9
Familier m. børn mellem 6-18 år	42,4% (14,6)	24% (8,4)	33,6% (11,5)	34,4

Note: I parentes er angivet det faktiske gennemsnitlige antal ture pr. uge. Turene på turkæder mellem bolig og arbejde omfatter f.eks. aflevering af børn i skole/daginst. og indkøb, som foretages i forbindelse med rejsen mellem hjem og arbejdsplads. I tabellen indgår de 6282 ture, hvor der er oplysninger om turmålet.

Det er kendetegnende for familierne, at har man først haft bil, er det vanskeligt at undvære den. Mange siger desuden, at biltransport er billigere, når først bilen er anskaffet.

Alternativer til biltransport

I spillene har det været muligt at se, hvilke alternativer 12 af familierne ville vælge, hvis de ikke må bruge bil. De fleste vælger cyklen med stort set samme begrundelse, som de ellers ville have valgt bilen. Nemlig, at den giver uafhængighed, og at det er hurtigere end at gå eller køre med bus.

Det samlede resultat af spillene viser, at det for de fleste familier ville være muligt at klare samme opgaver uden bil, men de ville i langt højere grad, end det er tilfældet i dag, være nødt til at koordinere familierelaterede opgaver. I nogle familier ville det betyde, at børnene selv skulle transportere sig til og fra skole eller, at de skulle opholde sig længere tid i deres pasningstilbud. Som hovedregel ville det dog være muligt at klare de sædvanligt forekommende aktiviteter uden problemer og uden større tidsforbrug. Børnenes transport ændres ikke væsentligt, fordi de i forvejen cykler meget. For de voksnes vedkommende er 64% af turene inden spillet bilture (heraf 12% som passagerer). I spillet vælger kun 12% at køre i bil som passagerer. 45% cykler, 24% tager bussen og 19% vælger at gå. I nogle tilfælde vælges ture fra og gemmes til dage, hvor man har adgang til bil. Det gælder især for de personer, som har ture i forbindelse med udførelsen af deres arbejde.

Familierne får problemer med at erstatte en tur, når den er af mere spontan karakter, eller hvis den sjældent forekommer. Det kunne f.eks. være børns lægebesøg, skoindkøb eller besøg hos legekammerater langt fra hjemmet. Ture til arbejdspladser udenfor Horsens giver ligeledes et væsentligt større tidsforbrug, hvis de skal erstattes af bus.

En generel omlægning er ingen af familierne interesserede i, fordi det gør dagliglivet mere besværligt og gør dem mere afhængige af hinanden og andre.

Hvorfor man ikke skifter bil ud med andre transportformer

Den mest iøjnefaldende barriere for at skifte til andre transportformer er en manglende lyst til at skulle planlægge og organisere sin hverdag. En far til tre børn mellem 6 og 18 år udtrykker det således: "Det med at planlægge har aldrig været vores stærke side. Vi er ikke så gode til det der med tider." "Bilen giver livskvalitet", siger en anden. Den garanterer nemlig, at man kan tage, hvorhen man ønsker uafhængigt af tid og sted. Den garanterer samtidig en uafhængighed af andre mennesker, som mange prioriterer højt. Dels fordi de ikke vil ligge til byrde for andre, og dels fordi det er besværligt at skulle rette sig ind efter andre og dertil tolerere deres vaner og måde at være på.

I dette projekt vælger mange samkørsel fra, hvis det ikke er kørsel i arbejdstiden og kørsel for deres børn til stævner og kampe. Samkørsel til og fra arbejde opfattes af mange som for besværligt blandt andet, fordi den, som kører med, ikke kan skynde på chaufføren. "Jeg gider ikke vente 10 minutter på, at mine kollegaer bliver færdige", er kommentaren fra mange. Folk, som skal stå til rådighed udenfor almindelig arbejdstid oplever ofte, at de ikke kan have en fast kørselsordning, fordi de ikke er så stabile. En tredje mener, at transporttid er privat tid, og at arbejde og fritid ikke skal blandes.

Det at råde over en bil giver en udpræget følelse af frihed. Frihed til selv at bestemme, hvortil og hvornår man skal afsted. Den forhindrer ligeledes fornemmelsen af isolation, fordi man altid kan komme væk, når man ønsker det. For nogle er det også rart at vide, at de hurtigt kan hente hjælp i tilfælde af en ulykke. Flere familier siger, at bilen giver dem mulighed for spontane ture til venner og familie. For nogle betyder det at have bilen stående i garagen, at de kan tage på en uplanlagt ferie, hvis der pludselig skulle blive tid til det.

Mange fremhæver, at en af bilens store fordele er, at den hurtigt bringer mange personer frem til bestemmelsesstedet. Mange børnefamilier nævner, at de vanskeligt kunne forestille sig et liv uden bilen. Bilen er især bekvem om morgenen. Det, at man ikke behøver at skulle gøre sig færdig til et bestemt klokkeslet for at nå en bus, er af stor betydning for familiehyggen. Det tager tid, og det er besværligt om morgenen, når to eller tre børn skal afsted og ofte skal have en del bagage med, fordi mange af dem passes udenfor hjemmet indtil de er omkring 10-11 år. De skal have skiftetøj, overtøj og tasker med. Forældrene vil gerne hjælpe dem afsted, og børnene kan godt lide at blive transporteret.

At bilen er komfortabel og ikke kræver de helt store fysiske udfoldelser, er en af de ting, som børnene sætter stor pris på. Under et besøg hos en familie med tre skolesøgende børn, som alle køres den ene km til skole hver morgen, var børnene ikke indstillet på at skulle gå i stedet for, selvom moderen mener, at det er et af de steder, hvor de kan spare. I en anden familie mente forældrene, at barnet ikke kunne klare sine mange aktiviteter, hvis det ikke blev hentet og bragt i bil. Forældrene selv sætter især pris på at kunne møde frem uden, at hår, makeup og tøj er krøllet af f.eks. en cykeltur. Derfor er bilen det bedste transportmiddel, når man skal ud om aftenen. Hvis børnene er med, er det en stor fordel, at de kan sættes sovende i en varm bil. En ung familie fortalte, at de fik bil, fordi de ville have mulighed for at besøge venner og familie i nærheden om aftenen. Man ønsker ikke at anvende taxa i stedet, da det opfattes som ekstravagant. En del kvinder mener, at det er for utrygt at køre på cykel om aftenen og kører af den grund i bilen.

En del af de interviewede bruger bilen i forbindelse med udførelsen af deres arbejde. Nogle af dem ville hellere bruge en firmabil, men det er billigere for firmaet, at de ansatte bruger deres egen bil. Nogle kunne bruge en firmabil, men der er ofte flere om at dele, og det betyder, at man må indrette sit arbejde efter, hvornår der er en ledig bil og ikke efter, hvornår man skal bruge en bil. En af

familierne med to biler må have to biler, fordi begge forældres arbejdsplads kræver, at de stiller bil til rådighed. Privat har de ikke brug for to biler. De har forsøgt at få fagforeningen til at se på problemet i forbindelse med de næste overenskomstforhandlinger.

Forventningerne til at have bil er også i høj grad relevant for dem, som er ledige. Flere af de ledige fortæller, at de på arbejdsformidlingen har fået at vide, at de ikke kan betragtes som stående til rådighed, hvis de ikke vil søge arbejde, hvor det er nødvendigt at køre til i bil. Det, at have bil kan for de ledige have betydning af andre grunde. I en familie, hvor begge forældre var arbejdsløse, ønskede de ikke at skille sig af med den store dyre bil, selvom de ikke havde råd til den. Faderen havde tidligere haft en ledende stilling, og en stor bil var med til at understrege hans status. Bilen blev sjældent brugt, fordi benzinindkøbene gjorde indhug på husholdningspengene, men især faderen fastholdt, at de skulle beholde bilen. Forældrene cyklede derfor til de fleste gøremål.

Kan det lade sig gøre at køre mindre i bil?

Mange giver udtryk for, at en bedre kollektiv transport på tværs i byen ville betyde, at de ville overveje at køre i bus i stedet for at tage bilen. Den skulle gå oftere og med faste intervaller. Mange gider ikke tage bussen, fordi de ikke vil risikere at skulle vente. Mange giver udtryk for, at de ikke bryder sig om at køre langt i bil. De gør det alligevel, fordi det oftest er billigere at køre selv, når man nu har bilen stående.

De fleste af de interviewede angiver, at de ikke bruger bus eller tog, fordi det er for dyrt og for ufleksibelt. Flere foreslår, at man differentierer billetpriserne således, at de korte ture bliver billigere, end hvis man skal til den anden ende af byen. En kvinde siger, at det irriterer hende, at hun skal betale samme pris for at køre en tur på et par minutter, som hvis hun skulle køre til den anden ende af byen. Ofte ville hun vælge bilen i stedet, fordi hun har et stykke vej at gå til og fra bussen. Hun vil ikke både betale dyrt og skulle gå langt. Bussen vælges af få som alternativ til bilen, fordi den giver en længere transporttid, den går for sjældent (halvtimes drift) og stopper med at køre meget tidligt. Det er især et problem, hvis man skal med flere busser.

Et andet problem er, at den kollektive transport ikke tager hensyn til, at arbejdskraften skal være fleksibel og stå til rådighed uden for myldretiden. Flere nævner, at selv om transporten til arbejde ville kunne lade sig gøre med bus, er det et problem at skulle forlade arbejdspladsen præcist, så man kan nå bussen hjem. Mange kan ikke komme et par minutter for sent på arbejde om morgenen, fordi det skal passe med bussen. Omvendt ønsker de heller ikke at skulle vente i op mod en halv time på arbejdspladsen - især ikke, hvis det er tidligt om morgenen. Et problem, som folk med mulighed for flekstid, lettere vil kunne undgå.

Blandt de unge familier er der ønske om at gøre noget for at nedbringe forureningen. Pasning af børn og lange afstande til arbejdspladsen er nogle af de faktorer, som forhindrer, at gode intentioner bliver ført ud i livet. Mange af deltagerne i dette projekt er villige til at køre langt for at have et arbejde, selvom de fleste foretrækker, at det er i nærheden. De fleste - både mænd og kvinder - prioriterer at have et arbejde, som er udfordrende og udviklende, og det giver en del kørsel. De unge familier vil dog generelt gerne flytte tættere på deres arbejdsplads, fordi de ønsker kortere afstande mellem arbejdspladsen og børnene. Blandt denne gruppe vælger en del, først og fremmest kvinderne, at få nedsat arbejdstid for at få mere tid til børnene. Hvis kommunerne giver mulighed for mere fleksible pasningsordninger kunne en del af presset på børnefamilierne fjernes.

Mange af de familier, som er afhængige af at skulle hente og bringe børn i daginstitution og dagpleje siger, at åbningstiden er afgørende for, at de vælger at køre i bil om morgenen. For et par familier vil det være vanskeligt at kunne nå på arbejde, efter de har afleveret børn, hvis de ikke havde bil og en del familier ville ikke kunne nå at hente børnene indenfor åbningstiden. I en familie med to små børn kan forældrene med nød og næppe få arbejdstid og børnepasning tilpasset hinanden. Begge forældre

har fuldtidsarbejde og arbejdstider, som ikke harmonerer med almindelige daginstitutionsåbningstider. Familien har indrettet sig således, at moderen afleverer børnene om morgenen 2 min. efter dagplejerens åbningstid. Faderen, som arbejder 26 km fra hjemmet, henter børnene 10 minutter inden lukketid. Det kan kun lade sig gøre, fordi han har bil, og fordi han har sin arbejdsgivers tilladelse til at komme før og gå tidligere end den almindelige arbejdstid. Familien har overvejet at flytte for at få familieliv og arbejdsliv til at harmonere. Nogle problemer med at hente og bringe børn opstår, fordi der kan være langt til den ønskede pasning. Således kører en mor 6 km i bil for at aflevere et barn i vuggestue. I lokalområdet findes der kun dagpleje, og det er en pasningsform, som forældrene ikke bryder sig om.

En del familier mener, at de ville køre deres børn mindre, hvis der gik en bus mellem kommunens skoler i det tidsrum, hvor mange aktiviteter foregår. Mange børn har musikundervisning eller dyrker sport på en anden skole end deres egen, og dét giver transport. Mange forældre er utrygge ved at lade deres børn mellem 6 og 12 år køre alene på cykel eller med bus. I midtbyen er der for få cykelstier, og busserne passer ikke sammen eller med tidspunkter for børnenes aktiviteter. Hvis man skal fra den nordlige og nordøstlige del af byen, er der ofte lang ventetid. En del af forældrenes fritidskørsel med børnene kunne begrænses, hvis der blev lavet en sådan bus. Nogle forældre vælger dog at køre med børnene, fordi de gerne vil være til stede sammen med børnene.

Har familierne ændret adfærd?

Der er ændringer at spore i biltransporten i perioden set i forhold til kørebogsregistreringerne. Hvis man ser på projektets formål om at begrænse energiforbruget, går ændringerne i den rigtige retning. Der er et fald i de korte tures andel (ture på 5 min. og derunder) fra, at de i juni udgør 34 % til, at de i december udgør 27,4 %. Ændringerne sker især fra oktober. I perioden fra september har familierne modtaget informationer om de miljø- og helbredsproblemer, som især de korte koldstartsture medvirker til. Der er derimod en svag stigning i korte ture med varm motor. En del af de korte ture foretages altså nu i forbindelse med andre ture, hvor bilen alligevel er ude at køre. Andre forsvinder helt eller foretages med andre transportmidler.

Faldet i korte ture er størst blandt familier med børn. Det er derudover familier, som er bosiddende indenfor Horsens bygrænse, som har begrænset deres korte ture. Familier bosiddende udenfor Horsens by har generelt færre korte ture og generelt længere til de forskellige turformål.

Tabel 4: Procentvis andel af biltransport på fem minutter eller derunder i forhold til familietype.

Ture <= 5 min. % af samlet antal	Familier uden børn	Familier m. børn u. 6 år	Familier m. børn 6-18 år
Maj	6,90%	41,50%	28%
Juni	18%	43,10%	32,40%
August	19,30%	38,80%	27,40%
Oktober	14%	35,80%	24,20%
November	19,40%	34,30%	27,50%
December	21,90%	33,80%	25,90%
I alt ture under 5 min	(186)	(754)	(888)
Ture i alt	1018	2011	3221

Som man kan se af tabellen ovenfor, er det børnefamilierne, som begrænser andelen af ture på 5 min og derunder, men det er også dem, som i forvejen har flest korte ture. Denne gruppe af familier oplever ofte et større krav til tidsstyring, fordi de har mange familierelaterede opgaver at klare i det daglige, men nogle har opdaget, at en del af turene er overflødige. I samtalerne siger mange af børnefamilierne, at de sparer en enkelt eller to ture. I en familie med to daginstitutionsbørn har forældrene efter arbejdstid valgt at køre bilen hjem for derefter at hente børnene til fods. Tidligere

kørte de til børnenes to institutioner. I en anden familie forklarer en far til to børn under fem år, at ét af de steder, hvor han er blevet mere opmærksom på at undlade en eller flere ture er i forbindelse med indkøb. Tidligere kørte han rundt i bymidten for at parkere i nærheden af de specialbutikker, han skulle handle i¹⁰. I dag parkerer han ét sted og går mellem butikkerne, som ofte ligger indenfor en radius af et par hundrede meter. Børnene vil endda hellere gå end at skulle ud og ind af bilen, hvor de skal spændes i deres stole og på deres sæder.

De største ændringer er sket blandt de familier, som har benyttet sig af at låne én af de to cykelanhængere, som blev indkøbt i forbindelse med projektet. Den ene familie solgte en af to biler, hvoraf den ene dagligt blev brugt i forbindelse med arbejde. Familien kører omkring 500 km mindre og sparer 2.000 kr. pr. måned. I stedet transporteres de yngste børn i cykelanhænger. I tilfælde, hvor der er akut brug for biltransport, bruger de taxa. Familien sagde, at de egentlig godt var klar over, hvad der skulle til for, at de kunne begrænse kørslen, men de havde brug for en ekstra motivation.

Flere familier har fortalt, at de i projektperioden har købt ny cykel eller er begyndt at cykle mere - især i weekenderne. I en af de familier, som kører mest (over 20.000 km på et år), er faderen begyndt at cykle de knap 10 km til og fra arbejde. En handling, som hans store børn i forbindelse med et transportpil bestemt mente ville være utænkelig. Familiens deltagelse i spillet har i følge familien haft betydning for deres fremtidige brug af bilen

Det er hovedsagelig kvinderne, som mener, at de vil ændre deres adfærd. Flere mænd svarer benægtende på spørgsmålet om, hvorvidt de vil ændre deres transportadfærd. Denne holdning kom også klart frem under samtalerne, hvor mændene var meget kritiske i forhold til at skulle undvære bilen¹¹. En ældre mand forklarede dette forhold med, at mænd henter en del af deres selvværd i det at eje en bil. Man har magt og frihed, når man sidder bag rattet. Et angreb på retten til at have bil bliver derfor opfattet som et angreb på den personlige integritet. Et udsagn, som yderligere to mænd kunne bekræfte.

Hvis man ser på fordelingen af ture i forhold til turens længde vil kvinderne være dem, som lettest kan udskifte bilturene med f.eks. cykelture, fordi det er dem, som står for flest af de korte ture under 15 km og bilture med en varighed på indtil 10 min. Disse ture foretages dog ofte, når de har børn med i bilen f.eks. i forbindelse med at hente eller bringe børn i daginstitution.

Hvilke elementer virker?

Samtalerne har vist sig, at være en god måde at få kontakt med alle typer familier. Familierne vil ikke rådgives, men vil gerne have gode råd. De er vant til, at de selv henvender sig, hvis de vil ændre på noget, som de opfatter som uhensigtsmæssigt. Mange opfatter ikke deres egen kørsel som et problem, men de vil gerne snakke om, hvordan de indretter sig og især, hvorfor de ikke kan undvære deres bil. Under samtalen med familierne har vi haft mulighed for at præsentere forslag til alternativer og få dem til at blive opmærksomme på forhold i deres kørselsmønstre, som er uhensigtsmæssige. Nogle bliver opmærksomme på, at de ved planlægning kan spare. Mange har bidt mærke i, at det er de korte ture, som forurener mest, og der er som allerede omtalt sket et fald i antallet og andelen af de korte ture over perioden. Man skal dog være opmærksom på, at holdningsbearbejdning er en længerevarende proces, som måske først vil vise sig senere. Nogle vil tænke på energieffektivitet ved næste bilkøb, andre vil tænke på transportmulighederne ved job eller boligskifte. En kvinde fortalte,

¹⁰I Horsens er al parkering gratis. Specialbutikkerne er lokaliseret i bymidten i forbindelse med en gågade. Der er flere købmænd og supermarkeder i boligområderne udenfor centrum.

¹¹I tre samtaler gav kvinderne i familien udtryk for, at de ved næste bilkøb ville vælge en lille benzinøkonomisk bil. Det var mændene ikke indstillet på. De ville have en bil med hestekræfter. I to af familierne fortalte de, at de havde observeret, at der blev brugt langt mere benzin, når manden kørte. En kendsgerning mændene ikke umiddelbart ønskede at ændre på.

at hun tidligt i kampagnen blev mere opmærksom på sin kørsel og selv syntes, at hun var blevet bedre til at bruge bilen med omtanke, men at samtalen havde fået sat nogle af de alternativer, hun havde i et større perspektiv.

Cykelanhængerne har givet brugerne mulighed for at opleve, at det kan lade sig gøre at komme afsted med både små børn og bagage uden bil. Anhængerne og cykelkurvene har givet familierne erfaringer med transport af både varer og børn på cykel.

Kørebøgerne har vist sig at være et godt middel til at få familierne til at blive bevidste om deres kørsel. I mange familier har man været overraskede over at skulle skrive tur nr. 6 eller 7, og nogen har endda følt, at det var lidt pinligt. Det er især noget, som påvirker familierne med større børn, fordi nogle pludselig bliver opmærksomme på, hvad de egentlig kører afsted for. Det kan være årsagen til at mange af de større børn ikke blev kørt så meget i november, hvor vejret i registreringsugen var fint.

Nyhedsbrevene er tilsyneladende blevet læst og har fået en meget god kritik af de personer, som har evalueret projektet. Især kvinderne har hæftet sig ved artikler om bilkørselens påvirkninger på deres eget og børnenes helbred. Mændene har i samtalerne været de første til at henvise til artikler om bilen, især i forhold til det nyhedsbrev, hvor der gøres opmærksom på problemerne vedrørende koldstartsture.

Arrangementerne gav familierne nye input og i nogle tilfælde mulighed for at videregive egne erfaringer til de andre deltagere.

Hvis ændringerne skal have en større effekt end, at andelen af korte ture skal falde omkring 5% må der andre midler til, idet der er flere barrierer end dem, man selv kan lave om på i forhold til en generel omlægning af familiernes transportvaner. Af fysiske ændringer, som kunne føre til mindre bilkørsel nævnes sikre cykelveje for skolebørn. Andre nævner flere og bedre busruter, som f.eks. kunne køre mellem byens folkeskoler, og som kunne bringe børnene sikkert gennem byen til deres forskellige fritidsaktiviteter på andre skoler. Der må stilles krav til virksomhederne om at lade miljørigtig transport være en del af deres handlingsplaner på en sådan måde, at de ansatte har mulighed for og motiveres til en mere miljøvenlig transportadfærd.

Det er børnefamilierne - især småbørnsfamilierne, som bruger bilen på mange korte ture. Hvis denne gruppe skal få en miljøhensynsfuld transport, må der tænkes nyt i forhold til både trafikforhold, service (herunder pasningstilbud) og arbejdsforhold, som kan tilgodese familiernes behov og samtidig opfordre til miljøhensigtsmæssig transport.

Konklusion: Nye veje frem

I et afsluttende evalueringsskema blev familierne spurgt, om de mener, at deres deltagelse i projektet vil få dem til at ændre deres adfærd i en mere miljørigtig retning. Hertil svarede 50 ud af de 57 personer, som besvarede skemaet, at deres deltagelse i projektet vil få dem til at ændre deres transportvaner i større eller mindre grad. Det kan altså lade sig gøre at få familier med bil til at beslutte sig til at ændre transportvaner alene ved at anvende en informationskampagne. Det viser sammenligningerne af kørselsresultaterne før og under kampagnen og deltageres egne udsagn. Det er dog en længerevarende proces, som kræver at hele familien engagerer sig, da en miljørigtig anvendelse af familiebil er afhængig af, at alle familiemedlemmer - børn og voksne - er villige til at køre med omtanke. Ellers risikerer man, at bilen bliver brugt af en anden end den, som tidligere brugte den. Dette projekt viser, at man kan formå nogle familier til at ændre vaner. Det kræver, at man indgår i dialog med dem, man ønsker skal ændre noget. Det kræver også, at man betragter familiens transport, som en total social kendsgerning, der ikke er isoleret fra familiens generelle

levestandard i øvrigt. De mest aktive familier i projektet er - ud over at være de mest tilfredse deltagere - også dem, som har ændret deres kørsel mest.