

TRANSPORT OG MILJØ

- med fokus på forandringer

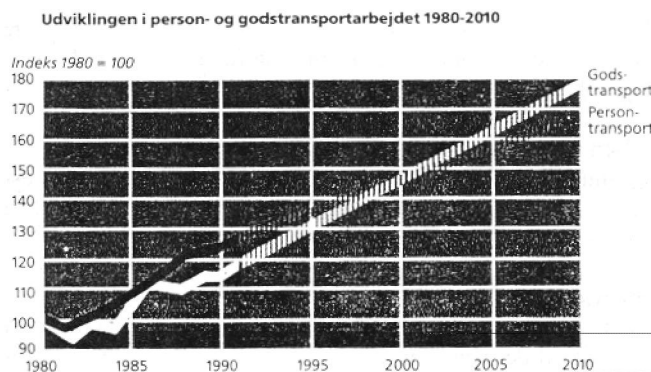
Man kan vove den påstand, at mennesker ikke kun er blevet afhængige af bilen, men at bilen grundlæggende har ændret menneskers levevilkår. Kun få - om nogen - enkeltstående teknikker har som bilen forandret den måde samfundene er indrettet på.

I det danske samfund - og det gælder også samfundene i de andre nordiske lande - har bilismen på afgørende vis præget byudviklingen, serviceforsyningen, bymønsteret, trafikbetjeningen osv., som på sin side er baseret på bilisme. Der foregår med andre ord en vekselvirkning mellem bilismen og det omgivende samfund, hvor begge dele gensidigt påvirker hinanden. Denne udvikling har betydet, at bilismen har været i stadig vækst, og at bilen er blevet allemandseje. Det vil således være endog særdeles vanskeligt for alvor at gribe ind overfor bilejerskab og brugen af bil. Alvorlige indgreb vil skabe økonomiske og praktiske problemer for mange mennesker, der er blevet afhængige af bilen. Hertil kommer, at indgreb skaber et politisk problem, fordi mange politikere ikke i dag anser de nødvendige indgreb for tilstrækkeligt begrundede og accepterede i befolkningen. Endelig er der meget store erhvervsinteresser på spil, interesser som vil blive varetaget med stor styrke og effektivitet.

Bilsamfundet

"Vi har et kløvet forhold til bilen. Den er frihedssymbol og samfundsfjende. Den dræber et antal mennesker hvert år og invaliderer adskilligt flere for resten af livet. Den forgifter luften ved at udspy livsfarlige gasser. Men samtidigt har vi intet andet lige så smidigt og bekvemt transportmiddel. Bilen er en del af vores livsstil. Således fortsætter vi, kløvede, med at køre bil, i bedste fald med en ubestemt skyldfølelse. For at dæmpe skyldfølelsen laver vi lidt velmente punktindsatser hist og her."¹

Denne kløvedhed både rent samfundsmæssigt og i mange menneskers holdning til biler og bilkørsel, som kommer til udtryk i citatet, er væsentlig at få kortlagt, hvis man skal gøre sig håb om at ændre på transportmønsteret, som det ser ud idag. Stadigt flere får biler, og de kører stadig længere. Denne udvikling har været stort set uændret i hele dette århundrede med særlig fart på efter 2. verdenskrig. Alle fremskrivninger tyder på, at udviklingen vil fortsætte fremover endog med forøget styrke.



Kilde: Trafik 2005, s. 6

¹Leder i det svenske dagblad Dagens Nyheter den 12/10-87 - her citeret fra Emin Tengström, Bilismen i kris s. 130. Min oversættelse.

Hvis der skal ske andet end "lidt velmente punktindsatser hist og her", skal meget ændres forinden. Der skal naturligvis være nogle alternative transportsystemer til bilismen, men der skal også ske et holdnings- og adfærdsskift i befolkningen. Forudsætningerne for et sådant skift kan være vanskelige eller uoverskuelige at sige noget om, men en kortlægning og analyse af de holdninger og den adfærd, som findes på området idag kunne danne baggrund for opstilling af forsøg på mulige løsninger. Dette er baggrunden for, at det danske Transportråd og Miljøstyrelsen i Danmark er gået sammen om at finansiere et forskningsprojekt, som skal belyse denne problemstilling.

ALTRANS

Projektet ALTRANS (Mobilitets- og miljøkrav til ALternative TRANSPORTsystemer) har til huse i Afdelingen for Systemanalyse ved Danmarks Miljøundersøgelser og falder i 2 dele. I det andet delprogram skal udarbejdes scenarieberegninger af mere eller mindre radikalt ændrede transportsystemer ud fra nogle samfundsøkonomiske modelberegninger. Denne del udføres af økonomer og ingeniører i afdelingen.

Første delprogram er en sociologisk analyse af befolkningens transportadfærd og -behov. Undersøgelsen skal belyse hvorfor mennesker transporterer sig stadigt længere og hvorfor stadigt flere vælger bilen som transportmiddel. En sådan kortlægning kan bidrage til en diskussion af mulighederne for begrænsning af persontransporten. Hvilke betingelser skal være opfyldt, for at man kan reducere transporten og den miljøbelastning, den giver anledning til.

Formålet med det første delprogram er "at undersøge og beskrive de krav et moderne samfund må stille til høj tilgængelighed og mobilitet samt effektiv og miljøforsvarlig trafikafvikling."²

Adfærdsanalysen skal danne baggrund for en beskrivelse af et alternativt transportsystem, som skal tilgodese alle befolkningsgruppers behov for transport samtidigt med, at det skal være miljømæssigt forsvarligt.

"Delprogrammet rummer således to hovedelementer, hvor

- *adfærd, transportbehov og præferencer* analyseres kvalitativt og kvantitativt. Især betydningen af tid, økonomi, praktiske hensyn og kulturelle normer for anskaffelse af bil og valg af transportmåde vil være i fokus. Mulighederne for påvirkning af trafikanterne vurderes.
- der opstilles *krav til et alternativt transportsystem*, der udover at være mindre miljøbelastende imødekommer et moderne samfunds - og dets borgeres - behov for høj tilgængelighed og mobilitet."³

Undersøgelsen i denne del har til formål at få en dybere forståelse af folks transportadfærd og mulighederne for at ændre denne. Metoderne vil dels bestå i en kvalitativ metode til brug ved nogle relativt få intensive interviews og dels en kvantitativ metode, som vil bestå af en lidt større surveyundersøgelse.

De kvalitative interviews

I den kvalitative undersøgelse vil delvist strukturerede interviews være omdrejningspunktet. Overordnet set vil det være formålet med interviewene at beskrive og

² Projektbeskrivelse for Altrans, marts 1995

³ Projektbeskrivelse for Altrans, marts 1995

forklare transportadfærd og -behov i den danske befolkning. Mere konkret vil undersøgelsen fokusere på transportbehov, adfærd og holdninger samt påvirkningspotentialer. Der vil være tale om interviews med en eller flere medlemmer af udvalgte husstande.

Formålet med interviewene er at undersøge, *dels* i hvor høj grad og hvordan folk er afhængige af biler og/eller kollektive transportmidler, *dels* i hvilken grad og hvorfor de selv vælger og foretrækker at køre bil og/eller at tage kollektive transportmidler. Det sker konkret ved at få belyst folks adfærd, deres vaner og holdninger til transport, herunder få deres egne beskrivelser og vurderinger af hvordan, hvorhen og hvorfor de transporterer sig.

Som nævnt vil der i interviewene blive lagt vægt på at belyse faktorer som tid, økonomi, praktiske hensyn og kulturelle normer. Interviewpersonerne vil blive spurgt om, hvilken rolle transporten/måden de transporterer sig på spiller for at få dagens aktiviteter til at hænge sammen, hvilken rolle økonomien spiller for deres valg af transportmiddel, hvorvidt transportafstanden mellem bopæl, arbejdsplads, indkøbsmuligheder, børneinstitutioner, fritidsaktiviteter m.v. influerer på, hvordan de har indrettet sig i dagligdagen. Desuden undersøges deres bud på løsninger af og holdninger til problemerne vedr. trafik og miljø.

Frem for alene at bruge interviewene til at kortlægge folks adfærd her og nu og evt. baggrunden for den, bl.a. ved at inddrage den enkeltes historie, skal interviewpersonerne medvirke til at skitsere muligheder for forandringer. Det sker ved, at man i interviewene spørger om/drøfter deres forestillinger om og ønsker til fremtiden, herunder deres stillingtagen til opstillede ændringer af trafiksystemet i deres eget område eller deres eventuelle ideer om ændringer af den måde hvorpå boliger, arbejdspladser, indkøbscentre m.v. er placeret i forhold til hinanden.

I analysen, som følger efter interviewene, vil de strukturelle bindinger omkring brugen af transportmidler blive belyst og diskuteret, samtidig med at trafikanternes egne frivillige valg af disse transportmidler vil blive taget op. Analysen vil søge at afdække og diskutere hvilke kulturelle normer og sociale forhold, der ligger til grund både for anskaffelse af bil og valg af transportmåde i øvrigt. Interviewpersonernes egne erfaringer og forslag til forbedringer vil blive inddraget i en vurdering af mulighederne for forandring.

Det vil yderligere blive diskuteret, hvilken indflydelse brugen af biler har på placeringen af arbejdspladser, boligområder, indkøbscentre m.v. i forhold til hinanden, og omvendt hvordan disse placeringer kun har udviklet sig og er muliggjort som følge af den udbredte bilbrug. Ved således at undersøge afhængighedsforholdet og udviklingsmønsteret mellem på den ene side bilens udbredelse og på den anden side placeringen af arbejdspladser, boligområder osv. er det hensigten med analysen at kunne pege på nogle forudsætninger, som skal være opfyldt, for at der kan skabes ændringer af dette mønster og dermed ske en mindskelse af bilafhængigheden.

Det er desuden formålet med analysen at udpege konkrete områder, hvor det er muligt, under bestemte forudsætninger, at ændre på nogle af de eksisterende transportmønstre. Valget af interviewpersoner skal således ske under hensyn til, at der skal være mulighed for en påvirkning/ændring af trafikadfærden hos den eller de interviewede. Der kunne konkret være tale om en familie, som stod overfor et valg, om de skulle anskaffe sig bil, eller om de evt. skulle anskaffe sig bil nr. 2. En forbedring af den kollektive transport i deres område, større afgifter på biler eller noget helt tredje kunne få indflydelse på familiens valg. Også mulighederne og forudsætningerne for en nedsættelse af det generelle transportbehov vil blive berørt ved at komme ind på begreberne mobilitet overfor tilgængelighed.

Udover de allerede nævnte hensyn vil der dog i forbindelse med udvælgelsen af interviewpersoner blive lagt vægt på at få så mange og forskelligartede synspunkter med som muligt. Der vil således indgå såvel "ærkebilister" som "ærkecyklister" blandt de inter-

viewede, idet det skønnes, at man ved at sætte fokus på kontraster ofte vil kunne kaste nyt lys og bringe nye perspektiver ind i billedet af en given problemstilling. Udvælgelsen af interviewpersoner er dog endnu ikke endeligt fastlagt i alle detaljer.

Spørgerammen for de kvalitative interviews

Spørgerammen er delt op i hoved- og delområder. De 2 første hovedområder omhandler faktuelle baggrundsoplysninger. Det midterste og mest omfattende hovedområde drejer sig om, hvorfor interviewpersonerne efter deres egen vurdering transporterer sig, som de gør. Hvilke fordele og ulemper de mener, der er ved de forskellige transportformer og -midler. Hvordan transporten bruges til at få dagens forskellige aktiviteter til at hænge sammen. Om deres valg af bopæl, arbejdsplads har været afhængig af transportmulighederne eller om andre hensyn har vejet tungere. Om de kan lide at køre bil, om de opfatter bilen som andet end et transportmiddel, f.eks. ser bilen som et symbol på frihed, og hvad det betyder for dem. Hvilken opfattelse de har om trafik og miljø, samt hvad der skal til for at få dem til at ændre transportform. Næste hovedområde skal belyse, hvordan interviewpersonerne vil stille sig til forskellige tiltag på trafikområdet. Det sidste egentlige hovedområde drejer sig om, hvilke forestillinger og forventninger de har til fremtidens transportsystem.

Endeligt spørges der til, hvilke grønne vaner de interviewede har på andre områder, for at få en sammenligning af hvor miljø"rigtige" de er på transportområdet i forhold til disse andre områder. Hensigten med dette er at undersøge, om der er en sammenhæng mellem hvor "grønne" folk er i almindelighed og deres trafikadfærd. Om deres evt. grønne livsstil også omfatter deres måde at transportere sig på, eller om der netop på transportområdet er andre forhold, som er afgørende.

De foreløbige interviews

Der er på nuværende tidspunkt (juni 95) taget 3 interviews. To prøveinterviews, som først og fremmest havde til formål at sikre, at spørgsmålene var forståelige. Dernæst skulle de tjene til at få rettet spørgerammen til, sådan at de udvalgte spørgeområder bliver relevante både i forhold til hvad undersøgelsen drejer sig om, men også i forhold til de problemstillinger, som interviewpersonerne i de 2 første interviews selv tog op som væsentlige. Det tredje interview var med 2 personer fra Dansk Vejforening, som repræsenterer den private vejtrafiks interesser.

Surveyundersøgelsen

Det er hensigten med surveyundersøgelsen at belyse transportadfærd, ved at opgøre hvor langt og hvordan/til hvad udvalgte grupper i udvalgte områder transporterer sig. Udover den selvstændige værdi surveyundersøgelsen vil have, er det desuden hensigten, at benytte den til at supplere den kvalitative del af undersøgelsen ved at understøtte og diskutere de fundne resultater fra interviewene. En samlet analyse af de data, der fremkommer fra de to undersøgelsesmetoder til belysning af den - principielt - samme problemstilling, vil være interessant. Både på den måde at man i en fælles analyse vil kunne kaste nyt lys over resultaterne i den anden undersøgelse, og ved at et samlet billede af problemerne med både kvalitative og kvantitative bidrag vil være mere dækkende, end det vil være muligt med kun én af metoderne. På denne måde vil projektet kunne bidrage til en viderudvikling af undersøgelsesmetoderne indenfor det samfundsvidenskabelige/socialpsykologiske område.

Geografisk kunne undersøgelsen omfatte grupper i selve København (København og Frederiksberg kommuner) og i forstadsområderne (Københavns amt). Den skal herud-

over suppleres med nogle befolkningsgrupper udenfor hovedstadsområdet. Det kunne være grupper fra provinsbyer med en rimelig busbetjening og med pendlere med behov for daglige togrejser.

Befolkningsmæssigt vil det være interessant at undersøge transportadfærden blandt unge og voksne 16 - 70-årige, som enten er under uddannelse eller har tilknytning til arbejdsmarkedet, idet det er indenfor denne gruppe, at det største persontransportarbejde finder sted⁴.

Udover at skulle være et supplement til resultaterne i den kvalitative undersøgelse er den konkrete udformning af indholdet i spørgeskemaet til surveyet endnu ikke fastlagt. Det kan ifølge sagens natur først ske, når arbejdet med de kvalitative interviews er længere fremme. Det ligger dog fast, at det skal ske ud fra det samme formål, den samme baggrund og de samme problemstillinger, som danner grundlaget for de kvalitative interviews.

ALTRANS' TEORIGRUNDLAG OG -UDVIKLING

Resten af papiret vil være en beskrivelse og diskussion af de teoriområder, projektet vil beskæftige sig med. Særligt mulighederne for adfærdsændringer, som kunne sikre en større omsorg for miljøet, en "grønnere" adfærd, vil blive taget op til drøftelse. Udgangspunktet for diskussionen vil både være generelt og med fokus på transportområdet. Konkrete eksempler, hvor der er sket forandringer af folks miljømæssige adfærd, vil desuden blive behandlet.

En undersøgelse, som skal studere muligheder for adfærdsændringer på et område, må naturligt se på hvilke tendenser, der findes indenfor feltet. Som allerede nævnt har tendensen på persontransportområdet i mange år været, at et stigende antal mennesker benytter et stigende antal personbiler og kører et stigende antal kilometer. Enhver fremskrivning fortæller, at sådan vil det fortsætte også fremover. Når man så begynder at tale om adfærdsændringer på dette område, om det ønskelige i at skåne miljøet ved at færre mennesker kører færre kilometer i bil, er man oppe mod stærke kræfter, når udviklingen er så klar, som der her er tale om. Selvom denne udvikling tilsyneladende er éntydig, vil man alligevel som oftest kunne finde nogle modtendenser. Det er disse modtendenser, der vil blive sat fokus på i det følgende, fordi det *kunne* være her, at kimen til forandring *kunne* ligge.

Adfærdsændringer på transportområdet

En af de nordiske forskere, som i mange år har beskæftiget sig med bilisme, er den svenske professor Emin Tengström. I bogen "Bilismen - i kris?"⁵ ser han bl.a. på bilismens udvikling i et historisk perspektiv. Han påpeger, hvordan bilen er gået fra at være en luksusgenstand til tidsfordriv for nogle få rige til at være alment tilgængelig og helt nødvendig i dagligdagen for meget store dele af befolkningerne i den vestlige verden. Bogen giver desuden et billede af Sverige som et bilsamfund og kortlægger hvilke aktører, der findes på området. Han peger på bilindustriens store indflydelse på beslutningsprocesserne omkring opførelse af store vejprojekter, byplanprojekter, fastsættelse af afgifter på vejtrafikken og en lang række andre omfattende og vidtforenede områder inden- og udenfor transportsektoren.

I et kapitel om magten over bilismen viser han, hvilken indflydelse de magtfulde interesseorganisationer, som ønsker bilismen udbredt, har i forhold til de mere kritiske

⁴ Se f.eks. Transportvaneundersøgelserne (TU), som udføres af Danmarks Statistik.

⁵ Emin Tengström: Bilismen - i kris? Stockholm, 1991

røster, som hovedsageligt er at finde indenfor miljøorganisationerne. De sidste har hverken indflydelse på de politiske beslutninger eller økonomiske ressourcer, som kunne sætte dem i stand til for alvor at ændre udviklingen, selvom de v.h.j.a. vægtige argumenter har formået at skabe en livlig debat om det ønskelige i vejtrafikkens fortsatte og ukontrollerede vækst. Tengström konstaterer, at de aktører som udøver kontrollen over den svenske bilisme, trods kritikken tilsyneladende ikke har mistet noget af sin magt og indflydelse. Der åbnes dog til sidst i kapitlet en mulighed for forandring:

"Mot den här bakgrunden framstår den svenska bilismens framtid som tämligen säker. Der är emellertid möjligt att detta trots allt bara är ett skenbart förhållande. Om vi anknyter till slutsatserna från avsnittet om "Bilens betydelse för människan" konstaterade vi där att många svenska bilanvändare i dag sannolikt är utsatta för kognitiv dissonans, när det gäller bilismens effekter på miljön. Det betyder att de kollektiva aktörer (bilföretag, fackliga organisationer, motororganisationer, politiska partier etc) som studerats här består av individer som i grunden er ambivalenta till bilen och dess påverkan på miljön i vidaste mening: trafikmiljön, stadsmiljön, hälsomiljön, den ekologiska miljön. Det betyder i så fall och i sin tur att dagens maktförhållanden i det svenska bilsamhället är instabila; enligt teorin om kognitiv dissonans kan en förändring komma och det ganska snabbt under vissa omständigheter, särskilt om alltför överger föreställningen att det räcker med att förändra bilens teknologi för att skapa ett miljöanpassat transportsystem" (min understregning).

Forudsætninger for forandring

Denne forestilling om en mulig forandring på transportområdet kan være interessant at studere nærmere. Man kunne fristes til at sammenligne med den voldsomme vækst, der har været i efterspørgslen på økologiske fødevarer gennem de seneste år. Kunne man forestille sig, at noget lignende kunne ske på transportområdet?

Det er vanskeligt eller måske umuligt at opstille regler for adfærdsændringer i ét tilfælde, som vil gælde på andre områder. Man kan mao næppe forudsige noget om udviklingen på ét område ud fra, hvad der er sket på et andet.⁶ Men en analyse af hvordan udviklingen har fundet sted, og hvor den er på vej hen, indenfor et givent område, kan bidrage til en forståelse af sammenhængen og kompleksiteten eller måske tilfældighederne, som afgør, om en forandring er mulig.

⁶ Bent Flyvbjerg anfægter i bogen Rationalitet og Magt social(samfunds)videnskabernes mulighed for at kunne forudsige en given udvikling eller hændelse. Han skriver, "at *forudsigelser på grundlag af "teorier" om menneske og samfund kan fejle, hvad øjeblik det skal være, nemlig når den genstand, som ifølge teorien hører til en bestemt kategori af genstande, ikke (længere) regnes at tilhøre denne kategori af folk i den kultur teorien omfatter.*" (Bind I, s. 61)

Hvad forskeren ifølge Flyvbjerg kan gøre, er at stille spørgsmålene: *Hvor er vi på vej hen? Hvem vinder, hvem taber ved det? Er det ønskeligt? Hvad bør der gøres?* Med en besvarelse af disse spørgsmål kan forskningen "levere fortolkninger af, hvordan det står til med værdier og interesser i samfundet med henblik på samfundsmæssig handling." (Bind I, s. 76)

De spørgsmål han mener, samfundsforskeren bør stille, åbner efter min vurdering nogle interessante muligheder for nye og anderledes svar på samfundsspørgsmål. Dog mener jeg, at de burde suppleres med 2 spørgsmål: *Hvilke muligheder er der for forandringer?* evt. efterfulgt af spørgsmålet: *Hvilke forudsætninger skal være opfyldt, for at det bliver en mulighed at nå derhen?* Hvis disse spørgsmål inddrages i analysen, vil de i højere grad kunne give et bud på, hvordan man kan handle ud fra den konkrete undersøgelse. Forskningen bliver herved mere aktivt og konkret handlingsrettet, end hvis man "kun" besvarer Flyvbjergs 3 spørgsmål.

Erfaringer fra andre områder, hvor der er sket adfærdsændringer til fordel for miljøet, kan man således ikke uden videre overføre til transportområdet. Samspillet mellem miljøproblemerne og den menneskelige adfærd ændrer sig hele tiden og er så sammensat, at man ikke kan forudsige, hvordan eller hvornår et adfærdsmønster vil forandre sig. Man kan derimod beskrive problemerne, undersøge hvad der sker på ét område og gennem en analyse af det skete nå frem til, at i dette tilfælde var det de og de forudsætninger, der bevirkede at tingene udviklede sig, som de gjorde. Men det er ikke sikkert, at man i sin analyse har medtaget *alle* de elementer, som var bestemmende for udviklingen på det undersøgte område. Og det er måske umuligt eller i hvert fald overordentlig usikkert, om de kan overføres til andre områder. Men de kan måske bruges til at vise, hvilke eller nogle af de forudsætninger der skal være til stede, for at man kan forvente en adfærdsændring.

Forbruget af økologiske fødevarer - et eksempel på et område i forandring

Lad os vende tilbage til de økologiske fødevarer et øjeblik og se på, hvordan forandringen på dette område har fundet sted. Der skete en helt uventet og nærmest overvældende vækst i efterspørgslen på økologiske varer, en vækst som kom bag på landbruget, som var uforberedt på at kunne levere de efterspurgte varer, bag på de handlende, politikere og måske også på mange forbrugere. I mange år havde det økologiske landbrug forsøgt at sælge sine varer, de havde været ude og agitere for deres produkter, i det omfang de havde ressourcer til det, men det havde ikke haft den store effekt. FDB (Brugsen) havde markedsført varerne i flere år, men heller ikke det havde givet de store resultater. Der havde været nogle relativt få forbrugere, som aktivt havde valgt de alternative - og dyrere - varer. I løbet af 1993 og særligt i sommeren og efteråret 1994 tog udviklingen imidlertid fart og efterspørgslen på økologiske fødevarer steg meget voldsomt på trods af, at de stadig var dyrere end de ikke-økologiske.

Hvad der kan have udløst forandringen - den øgede efterspørgsel på økologiske fødevarer - er vanskeligt at give et fornuftigt og/eller éntydigt svar på. Der er formentlig tale om et samspil af mange faktorer over et længere tidsrum.

En nærmere analyse af hvad der var sket op til den voldsomme vækst i efterspørgslen, vil vise flere ting.

Der havde i foråret 1994 været en omfattende og højroret debat om rester af sprøjtegifte (specielt ukrutsmidlet atrazin) i drikkevandet og dets skadelige virkning på mennesker - der havde bl.a. i formiddagspressen været store overskrifter om nogle døde børn i Ejstrupholm i Jylland, hvor der i drikkevandet og grundvandet var fundet koncentrationer af atrazin og andre sprøjtegifte, der lå meget langt over de tilladte grænseværdier.

Der havde omkring årsskiftet 1993/94 og i løbet af foråret været en debat om mænds faldende sædkvalitet, som man havde fundet var reduceret med 50% i løbet af de sidste 40 - 50 år. De læger, som havde undersøgt forholdet, pegede på, at årsagen måtte findes i miljøet, hvor en lang række østrogenlignende kemiske forbindelser var til stede og blev optaget i mennesker. Her skaber de rod i den følsomme kønshormonale balance med faldende sædkvalitet og øget hyppighed af testikelkræft hos mænd samt misdannede kønsorganer hos drengebørn til følge.

En begyndende debat om overmedicinering af husdyr, herunder en kraftig forebyggende penicillinbehandling af svin og smågrise, dukkede op i forbindelse med de øvrige varme miljødebatter og medvirkede til en øget opmærksomhed på fødevarerområdet. Debatten om medicinering af husdyr tog rigtig fart i efteråret 1994, hvor TV viste

billeder af landmænd, der hældte giftiggult pulver (angiveligt pennicilin) ned i foderet til raske svin og gav indsprøjtninger til nyfødte smågrise.

I et interview i TV-avisen i eftersommeren 94 blev formanden for Landbrugsrådet H.O.A. Kjeldsen spurgt om, hvordan det kunne være, at efterspørgslen på øko-varer pludseligt var steget så voldsomt, uden at landbruget (det traditionelle) var forberedt på det. Han svarede prompte, at det var, fordi Brugsen havde sat prisen på økologisk mælk ned. Svaret er formentlig et udtryk for, at det var vigtigt for Kjeldsen og landbrugets organisationer, som i mange år har modarbejdet det økologiske landbrug, at dække over deres del af ansvaret for, at landbruget som sådan var uforberedt på udviklingen. Under alle omstændigheder er svaret ufuldstændigt.

Når Brugsen i denne situation nedsætter prisen på økologisk mælk, er det ikke underligt, at der er god afsætning for den. Men at efterspørgslen efter mange andre økologiske varer og efter varer, som ikke findes som økologiske produkter, men som efterspørges som sådanne, eksploderede, som den gjorde i løbet af 1994, kan næppe alene tilskrives nedsættelsen af prisen på økologisk mælk i Brugsen.

Forårets debatter om forureningen af miljøet og den direkte trussel mod den menneskelige sundhed og forplantningsevne kunne give et bidrag til en forståelse af udviklingen. Disse debatter sammen med en "tilfældig" nedsættelse af prisen på økologisk mælk kan muligvis have været en udløsende faktor, og som sådan kan fænomenet være interessant nok. Men det viser stadigvæk næppe hele billedet. En analyse af den succeshistorie, som den store efterspørgsel af økologiske fødevarer var i løbet af 1993 og særligt i 1994, må medtage flere elementer.

Udviklingen i landbrugets produktionsmetoder og den indvirkning disse metoder har på miljøet har været debatteret i mange år. Miljødebatten er ofte kompliceret og drejer sig om globale problemer og kan derved medvirke til en generel afmagtsfølelse, som kan virke lammende. Et andet væsentligt problem i forbindelse med mange miljøspørgsmål er, at det for det enkelte individ kan forekomme temmelig ligegyldigt at ændre på en given adfærd. Mange vil spørge sig selv, hvad det hjælper, at de alene slukker lyset efter sig eller bruger energisparepærer set i forhold til drivhuseffekten. Virkningen er så lille, at den bliver uden betydning. Men på fødevarerområdet er det anderledes. Her oplever den enkelte, at det hjælper på egen og familiens sundhed, hvis de spiser fødevarer uden medicinrester, farvestoffer og rester af sprøjtegifte. Dette kunne være en vigtig faktor.

Samtidig mener jeg, at det kan være af stor betydning, at her er et område, hvor man faktisk kan have indflydelse på udviklingen. Det har været et tilbagevendende emne i de seneste års miljødiskussioner, at det er forbrugerne, der via deres indkøb kan styre produktionen af fødevarer (og mange andre forbrugsvarer). Ved køb af f.eks. økologiske fødevarer kan man være med til at forbedre ikke kun sin egen sundhed, men også bidrage til en løsning af landbrugets miljøproblemer. Dette at den generelle afmagtsfølelse overfor miljøproblemerne kan reduceres, ved at man gennem et givent forbrug har følelsen af at kunne gøre noget, og at "det nytter noget", det man gør, har formentlig også været en medvirkende årsag for mange, da de valgte de økologiske fødevarer på hylderne i stedet for de traditionelle.

Man kan måske sige, at alle disse faktorer *sammen med folks generelle og op-hobede bekymring for miljøet er blevet kanaliseret ud i deres forbrug af økologiske fødevarer.*

Fødevarer og transport

Men kan udviklingen på fødevarerområdet overhovedet bruges til at fortælle noget om mulige forandringer på andre områder, f.eks. transportområdet? Selvom hver situation

(hvert miljøproblem) har sin egen sammensætning og kompleksitet, kan erfaringerne fra et område som nævnt godt tænkes at kunne bruges til at diskutere forudsætninger for forandringer på et andet område. Samtidigt er det vigtigt at være opmærksom på, at hvert område der forandrer sig, både ændres i sig selv og derved også kan få indflydelse på alle de øvrige områder, hvor der er miljøproblemer. Oplevelsen af at det nytter noget at ændre adfærd på ét område, som det er sket på fødevarerområdet, kan betyde, at man handler aktivt i forhold til andre lignende problemstillinger.⁷

Købet af økologiske fødevarer har for det første været foretaget af den enkelte forbruger, der som enkeltindivid ud fra nogle givne forudsætninger har foretaget et valg ved at købe økoverer i stedet for andre varer. Tilsvarende på transportområdet kunne man forestille sig, at den enkelte trafikant under givne omstændigheder f.eks. ville vælge at cykle istedet for at køre bil. For det andet har det i et eller andet omfang skullet være en mulighed at købe økologiske fødevarer. Tilsvarende skulle trafikanten have en cykel til sin rådighed. Disse forudsætninger er dog næppe tilstrækkelige for, at en forandring vil finde sted.

De praktiske muligheder for at gennemføre ændringerne skal også være til stede. Det vil for fødevarernes vedkommende sige, at de økologiske varer skal være til stede i butikkerne og til at betale. Og her er der klart nogle barrierer på transportområdet. For selv om en trafikant har en cykel og ud fra en ideel betragtning ønsker at benytte den til sin transport, er det ikke sikkert det er muligt at gøre det, hvis man f.eks. har 30 km til arbejde, 15 km til indkøbsmuligheder osv. Alternativet til bilen kunne så i stedet være de kollektive transportmidler, men det er heller ikke sikkert, det er en realistisk mulighed. Det kollektive transportsystem kan være sådan indrettet, at det ikke reelt udgør en alternativ mulighed til bilen. Her er et springende punkt. For hvis den alternative mulighed, som i dette tilfælde er et kollektivt transportsystem, ikke fungerer effektivt og tilfredsstillende for trafikanterne, vil der for den enkelte være alt for mange negative konsekvenser forbundet med denne mulighed, og den vil næppe blive valgt ad frivillighedens vej. Der er således en væsentlig forudsætning, der skal være opfyldt *-der skal være en mulighed for at vælge et alternativ, som fungerer tilfredsstillende, og uden at der er alt for mange personlige omkostninger forbundet med det.* Her er en vigtig forskel på folks valg af de miljøvenlige økologiske fødevarer og de miljøbelastende biler. Brugen af økologiske fødevarer har kun ubetydelige negative konsekvenser (de er lidt dyrere end andre varer) for forbrugeren, hvorimod det kan være forbundet med overordentligt store personlige omkostninger for trafikanter at vælge kollektive transportmidler frem for bilen. Det tager lang tid, det er besværligt, det forekommer ofte dyrt, det er ukomfortabelt osv.

⁷ Et eksempel på en sådan aktiv handlen kunne være Lynetten Vindmøllelaug, som overraskende hurtigt har udsolgt de andele i vindmøller, som de havde sat til salg for nylig. I et interview i Københavns Radio den 18. maj 1995 kunne formanden for vindmøllelauget Per Vølund fortælle, at de nu ville søge myndighederne om tilladelse til en udvidelse af antallet af andele, fordi salget var gået så hurtigt - der havde været 2.500 andele, som var solgt på meget kort tid. På spørgsmålet om hvad det var for mennesker, der købte andelene, svarede Per Vølund, at det var ganske almindelige mennesker, *måske lige bortset fra at de var fælles om en bekymring for miljøet.*

Man kan sige, at miljøbekymringen også her er kanaliseret ud i aktiv handlen. Det kunne være ud fra en erfaring om, at når det nytter at handle på ét område, som f.eks. fødevarerområdet, så kan det også nytte på andre områder, i dette tilfælde på energiområdet. Det kunne - måske - brede sig som ringe i vandet og på den måde vinde indpas på flere og flere områder. Men hvordan eller hvornår det sker, og indenfor hvilke områder det evt. vil ske, kan man kun gisne om. Man kan dog vove den påstand, at en lang række forudsætninger skal være til stede og spille sammen, for at en forandring vil finde sted på et givent område.

Hvis man forestillede sig, at der fandtes *etbåde* velfungerende og miljøvenligt kollektivt transportsystem kunne det tænkes, at flere ville benytte det, og at dette ville få en række positive konsekvenser på andre områder. På fødevarerområdet har forbrugerne af de økologiske varer været medvirkende til et øget pres på forretninger og landbrug ved både at efterspørge økvarer langt udover hvad landbruget kunne leve op til og efterspørge økologiske varer på områder, hvor der ikke var sådanne i forvejen. Derved har de medvirket til den forandringsproces, som er på vej indenfor landbruget, i retning af at flere traditionelle landbrug lægges om til økologisk landbrug. Hvor langt denne udvikling går, om der er tale om en permanent efterspørgsel på økologiske varer på mange områder osv. kan man næppe sige noget om endnu. Men man kan godt sige, at der har været en ændring i udviklingen på såvel fødevarerområdet som på andre områder, og at disse ændringer på sin side har haft indflydelse på produktionen af varer på de involverede områder.

Tilsvarende kunne man tænke sig, at et velfungerende og miljøvenligt transportsystem ville virke selvforstærkende på den måde, at flere ville benytte det, fordi det var effektivt, derved ville det sandsynligvis få tilført flere ressourcer, og nogle af disse kunne anvendes til ny teknologi, som kunne bidrage til flere miljøvenlige transportmidler osv.

Beskrivelsen ovenfor af udviklingen på fødevarerområdet er ikke fuldstændig, men det er heller ikke afgørende. Den kan tjene til at illustrere, at den miljøbevidsthed, der findes i store dele af befolkningen, under bestemte forudsætninger kan resultere i en ændret adfærd, og at denne forandring kan gå hurtigt og være forholdsvis omfattende. Udover de konkrete årsager til forandringerne, som at mulighederne skal være tilstede, der skal være en samfundsmæssig debat osv, skal der også ske nogle adfærdsændringer *Der ville under bestemte forudsætninger være mulighed for, at sådanne ændringer kan blive et resultat af den generelle bekymring for miljøet.* Det er så spørgsmålet, hvornår denne bekymring bliver så stærk, at den medfører en adfærdsændring. Her vil det som nævnt formentlig spille kraftigt ind, hvilke personlige omkostninger, der er forbundet med en given adfærdsændring, dvs hvilke praktiske muligheder der er til stede for at gennemføre ændringen. Og her er en helt klar forskel, hvad angår køb af fødevarer i forhold til det at transportere sig.

Hvis vi vender tilbage til Tengströms vurdering af forandringspotentialer på trafikområdet, siger han, at en forandring på transportområdet kan "komma och det ganska snabbt under vissa omständigheter". Man kunne forestille sig, at hvis bestemte forudsætninger var opfyldt, som f.eks. et udbygget og effektivt kollektivt transportsystem, så kunne det medføre en adfærdsændring, hvis bekymringen for miljøkonsekvenserne blev tilstrækkelig stor - *også selvom det havde nogle personlige omkostninger for trafikanten.* Man kunne tænke sig, at bekymringen kunne nå en slags mætningspunkt, hvorefter den ville give sig udtryk i handling. Men stadigvæk: forudsætningerne for ændringen skulle være til stede.

Denne komplekse problemstilling vil Altrans søge at belyse ved at se på, hvordan udviklingen har været og undersøge baggrunden for adfærd og behov på transportområdet.

Andre teoriområder i Altrans

Diskussionen indtil nu har været ført ud fra det transportarbejde der idag udføres af befolkningen. Dvs antallet af tilbagelagte kilometer pr person. Hver person i Danmark

kører i gennemsnit omkring 15.000 km/år. Tallet har som nævnt været stigende i mange år, og det stiger stadig.⁸

Mobilitet og tilgængelighed

Det kunne derfor også være interessant at se nærmere på begrebet mobilitet - det at flytte sig - overfor begrebet tilgængelighed - det at have adgang til noget. Diskussionen af disse begreber hænger naturligvis sammen med byudvikling, placering af boligområder, arbejdspladser, indkøbscentre m.fl., men kan være relevant at tage som en overordnet eller teoretisk diskussion i forbindelse med udviklingen i mobiliteten. Begrebet mobilitet vil således stå centralt i projektet. Imidlertid hersker der i litteraturen en del uklarhed om definitionen. I en del generel transportlitteratur synes mobilitet slet og ret at være den tilbagelagte transportafstand. Det betragtes her ofte som et mål i sig selv, at befolkningen har høj mobilitet forstået på den måde, at de transporterer sig så langt som muligt. Begrebet mobilitet må imidlertid suppleres med begrebet tilgængelighed, idet dette begreb angiver muligheden for at få adgang til nogle givne aktiviteter. Hvis denne adgang kunne nås, uden at man skulle transportere sig så langt, som det er tilfældet idag, kunne man måske uden omkostninger nedsætte mobiliteten. Dette er et temmelig uudforsket område, som vil blive taget op - men næppe afsluttet - i projektet.

Adfærd som begreb

En forudsætning for at udføre en adfærdsanalyse må selvfølgelig være, at man definerer adfærd som begreb. En definition ud fra et sociologisk perspektiv må både være individorienteret og tage et samfundsmæssigt udgangspunkt. Begrebet adfærd rammer centralt ned i struktur/aktør diskussionen, som i sin kerne drejer sig om, hvilken handlemulighed det enkelte individ eller aktør har, hans/hendes muligheder for at påvirke (samfunds)udviklingen sat overfor de givne strukturer, som sætter nogle (samfundsmæssige) rammer og udgør nogle begrænsninger for den enkeltes handlemuligheder. Adfærd kunne være handlen, set som et resultat af en vekselvirkning mellem på den ene side de tanker og ideer, der foregår inde i hovedet og kroppen på det enkelte menneske, og på den anden side omgivelserne med de muligheder og begrænsninger, der findes i disse. Både hvad angår de nære omgivelser som familie, kolleger, venner og bekendte, de lidt fjernere omgivelser som myndigheder, forskellige instanser i lokalsamfund m.fl., til de helt fjerne som staten, EU, verdenssamfundet o.lign. Hvis en given adfærd skal ændres, kræver det en aktiv handlen, som ved implementering bliver til ny adfærd. I adfærden ligger således også bestemte vaner, som kan ændres ved at man foretager nye valg.

Struktur/aktør-diskussionen forekommer at være interessant i forbindelse med udviklingen af egnede begreber, som kan indgå i en analyse både af nogle overordnede samfundsmæssige problemstillinger omkring transportsektoren og den del af dette område, der drejer sig om trafikadfærd. Her kan struktur/aktør diskussionen konkret bidrage til at forstå både hvor og hvordan den enkelte er bundet af bestemte strukturer og hvor og i hvilket omfang, der er tale om et frit transportvalg. Udviklingen af spørgerammen til de kvalitative interviews har netop taget dette udgangspunkt.

Tiden som begrænsning

Afstand er heller ikke det eneste relevante mål for hverken mobilitet eller tilgængelighed, idet transport tager tid, og tidsforbruget afhænger af bl.a. de anvendte

⁸ Kilde: Trafik 2005, side 20, Trafikministeriet 1993.

transportmidler og den øvrige trafik. Den enkeltes aktionsradius er derfor i høj grad givet af den disponible tid. Og denne er begrænset af døgnets/dagens eller livets længde eller rettere af den frie tids begrænsning. Når der i projektet tales om imødekommen af samfundets krav om høj mobilitet, og om større mobilitetsmæssig lighed menes der derfor snarere, at alle fortsat skal have høj tilgængelighed til et passende stort aktivitetsudbud, og at dette skal ske inden for nogle tidsmæssige rammer, som er rimelige for alle befolkningsgrupper, uanset om de anvender bil eller ej.

Udviklingen af ovennævnte begreber vil ske undervejs i løbet af projektet. Kun derved vil det blive muligt at inddrage de empiriske data fra interviewene i de teoretiske overvejelser. Derved opnås en væsentlig og forhåbentligt frugtbar dialog mellem teori og empiri.

ANDRE PROBLEMSTILLINGER

Endelig skal nævnes et sidste væsentligt område, som det kunne være interessant at få kortlagt i forbindelse med udviklingen indenfor transportsektoren, og som kunne være afgørende for mulighederne for at gennemføre forandringer. Det drejer sig om vej- og bilindustriens vidtforgreneede netværk, som går langt ind i de statslige administrationer og blander sig dygtigt med politikere gennem en effektiv lobbyvirksomhed. Eller sagt på en anden måde kunne det være interessant at undersøge magten og pengene indenfor området. Det er dog ikke hensigten med papiret her - eller med Altrans - at komme nærmere ind på denne problemstilling, men nævnes fordi det er vigtigt at medtænke, når man undersøger mulighederne for adfærdsændringer på området.