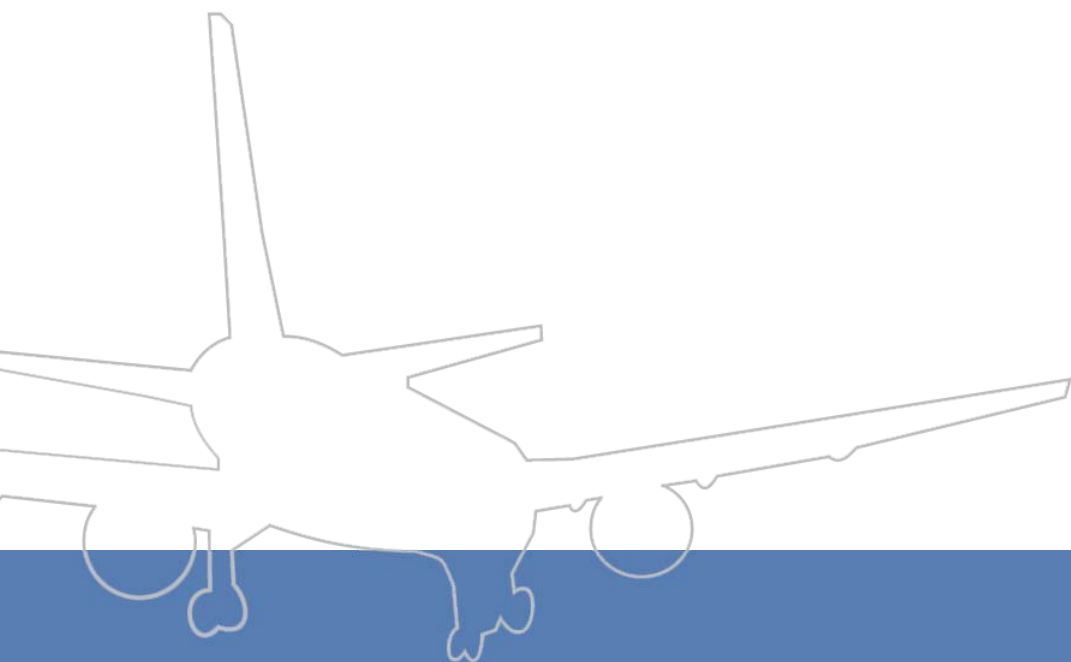




TILGÆNGELIGHED TIL
BILLUND AIRPORT
MAJA SIG VESTERGAARD

TILGÆNGELIGHED TIL BILLUND AIRPORT

Forfatter: Maja Sig Vestergaard

Urban Planning and Management (Sustainable Planning), 10. semester

Vejleder: Kristian Olesen

Konsulent: Claus Lassen

Projektperiode: 1. februar-7. juni 2012

Oplagsantal: 5

Ophavsret:

Rapportens indhold er frit tilgængeligt, men offentliggørelse (med kildehenvisning) må kun ske efter aftale med forfatteren.

SYNOPSIS

Udgangspunktet for dette projekt er Billund Kommunes udsagn om, at tilgængeligheden til Billund Airport er utilstrækkelig. Denne tilgængelighed kan udbedres på flere forskellige måder, men ikke alle vil være lige hensigtsmæssige – særligt ikke fra et miljøperspektiv, hvor det er standpunktet, at transportens CO₂-udledning bør mindskes. I projektet ønskes mere traditionelle tilgængelighedsanalyser kombineret med et mobilitetssociologisk perspektiv for derigennem at vise, hvad andet og mere sidstnævnte tilgang kan bidrage med til sådanne undersøgelser. På baggrund heraf opstilles problemformuleringen: Det undersøges, hvordan tilgængeligheden til Billund Airport kan forbedres igennem planlægningsmæssige tiltag. Denne problemformulering bliver konkretiseret igennem fire underspørgsmål, hvis besvarelser samlet set giver et svar på problemformuleringen.

For at forstå casens samfundsmæssige kontekst, og hvad der gør sig gældende i forhold til problemstillingen, peges der på en række forskellige strukturer og mekanismer i samfundet. Dette udgør en baggrundsviden for de videre analyser, hvor der anlægges to parallelle spor. I det første spor analyseres tilgængeligheden til Billund Airport ud fra en teoretisk forståelsesramme skabt af teorier om netværk og relationel geografi. Der ses nærmere på vejnettet og det kollektive transportnetværk inden for seks opstillede kriterier for tilgængelighed. I det andet spor skifter fokus til de rejsende og deres rationaler og oplevelser i forbindelse med rejsen til Billund Airport. Dette perspektiv ses som særligt vigtigt, når det ønskes at forstå folks transportmiddelvalg med henblik på at ændre på parametrene herfor, således at mere grønne valg af transportmiddel kan fremkaldes.

Herefter opstilles der tre scenarier på baggrund af forskellige tiltagspakker: et 'konventionelt', et 'radikalt/grønt' og et 'behagende' scenarie. Fordelene og ulemperne ved det enkelte scenarie diskuteres, hvorefter scenarierne holdes op imod hinanden og mod det samfund, hvor de tænkes ind. Det bliver klart, at der ikke er et scenarie, som ikke vil indbefatte ulemper, og at der følgelig ikke er et ukompliceret svar på problemformuleringen.

ABSTRACT

The starting point for this project is Billund Municipality stating that the accessibility to Billund Airport are inadequate. The accessibility can be improved in several ways, but not all of these will be equally desirable - especially not from an environmental perspective, where it is the standpoint that the CO₂ emissions from transport should be reduced. With this project it is desired to combine more traditional accessibility analysis with a mobility sociological perspective in order to show what else and more the latter approach may contribute to such studies. Based on this motivation the problem formulation is formulated: It is examined how the availability of Billund Airport can be improved through planning efforts. This problem formulation is elaborated through four sub-questions whose answers provide an overall answer to the problem formulation.

To understand the societal context of the case and what is in evidence in relation to the problem, a number of different structures and mechanisms in society is identified. This constitutes a background for further analysis, where two parallel tracks are build. In the first track the accessibility to Billund Airport is analysed from a theoretical framework created by theories of network and relational geography. In these analysis the road- and public transport networks are examined on the basis of six established criteria for accessibility. In the second track the focus switches to the travelers and their rationales and experiences in connection with the trip to Billund Airport. This perspective is seen as particularly important when one wishes to understand people's mode choice in order to change the parameters by which greener choices of transport can be induced.

Afterward three scenarios are developed based on different packages solutions: a 'conventional', a 'radical/green' and a 'pleasing' scenario. The benefits and drawbacks of each scenario are discussed, after which the scenarios are compared with each other and to the society in which they might enter. It is clear that there is no scenario which would not involve drawbacks, and therefore there is no straightforward answer to the problem formulation.

FORORD

Dette er min afsluttende opgave ved civilingeniøruddannelsen Urban Planning and Management, Aalborg Universitet. Projektet behandler, hvordan tilgængelighed til Billund Airport kan øges, og til at belyse dette kombineres en mere konventionel trafikalt tilgængelighedsanalyse med et mobilitetssociologisk perspektiv. Projektet udformes i samarbejde med COWI og Billund Kommune, mens COWI sideløbende hermed udarbejder en trafikplan for kommunen i løbet af 2012. Resultaterne præsenteres for samarbejdspartnerne samt for Billund Airport i juni 2012.

Rapporten falder i tre dele indeholdende i alt ni kapitler, hvorunder der findes en række afsnit, tekstbokse, tabeller og figurer. Disse angives alle med kapitelnummeret samt egne fortløbende nummerering. I rapporten benyttes Harvard systemet som referencemetode.

I forbindelse med projektet vil jeg gerne rette en stor tak til en lang række mennesker, som på hver deres måde har hjulpet mig med at komme i mål. En tak skal gå til Frank Studstrup ved COWI for sparring og gode diskussioner samt til Anders Nielsen ved Billund Airport for at bidrage med vigtig baggrundsviden om lufthavnen. Dertil kommer, at en række medarbejdere ved Billund Kommune skal have tak for deres imødekommenhed og lydhørhed og for at have bidraget med en dybere forståelse af Billund Kommunes udfordringer og muligheder. Endvidere skal der også lyde en tak til de interviewede rejsende; Katrine, Runa, Tommy, Leah og Hans Ole, fordi de var villige til at stille op til interview og bidrage med deres synspunkter. Derudover skal Birgit Krogh Alminde have tak for faglig sparring og gode råd undervejs i processen.

Sidst, men ikke mindst, vil jeg gerne takke Morten Kjær Andersen for støtte, opmuntring og stor tålmodighed i projektperioden og Nanna for utallige smil, der har smittet på selv den mest grå mandag.

God læselyst.

INDHOLDSFORTEGNELSE

1. INDLEDNING	1
1.1 Infrastrukturel indsats som led i oplevelsesstrategi	1
1.2 Dilemmaer i problemstillingen	4
1.3 Problemformulering og underspørgsmål	8
1.4 Rapportens struktur	9
2. VIDENSKABSTEORETISK TILGANG OG METODOLOGI	15
2.1 Videnskabsteoretisk tilgang	15
2.2 Undersøgelsesdesign	18
2.3 Anvendte metoder	20
3. CASENS KONTEKST: EN SAMFUNDSBESKRIVELSE	27
3.1 Globalisering – et mangefacetteret begreb	28
3.2 Tid som dyrebar ressource og rums svindende betydning	32
3.3 Accelerationens menneskelige konsekvenser	38
4. BILLUND AIRPORT I BILLUND KOMMUNE	43
4.1 Billund kort og historisk fortalt	43
4.2 Kort præsentation af Billund Kommune	45
4.3 Bag om Billund Airport	48
4.4 Opsamling og besvarelse af underspørgsmål 1	51
5. ANALYSE AF TILGÆNGELIGHEDEN	53
5.1 Netværk og relationel geografi som teoretisk forståelsesramme	54
5.2 Billund Airports opkobling på netværk	62
5.3 Rejsetid og pris for at komme til Billund Airport	69
5.4 Besvarelse af underspørgsmål 2	77
6. FRA DE REJSENDES SYNSPUNKT	79
6.1 Beskrivelse af destinationen: en lufthavn	86
6.2 Øjnene, der ser	92
6.3 Parametre i transportmiddelvalget	101
6.4 At komme til lufthavnen	110
6.5 Besvarelse af underspørgsmål 3	117

7. SCENARIER TIL DISKUSSION	119
7.1 Scenarie nr. 1: den konventionelle trafikplanlægning	120
7.2 Scenarie nr. 2: Den radikale/grønne tilgang	129
7.3 Scenarie nr. 3: den behagende tilgang	137
7.4 Diskussion af scenarier	141
8. REFLEKSIONER OG EVALUERING	149
8.1 Paradoks i problemstillingen	149
8.2 Diskussion af udvalgte teorier	153
8.3 Refleksioner over de anvendte metoder	155
8.4 Vurdering af reliabilitet og validitet	157
9. KONKLUSION	161
REFERENCELISTE	168
BILAG 1 Guide til interview med Anders Nielsen, repræsentant fra Billund Airport	181
BILAG 2 Guide til interview med de rejsende	182
OPSLAG MED INTERVIEWPERSONER	81
CD-ROM med bilag 3 og appendiks A	183

1. INDLEDNING

As people, capital and companies have become more footloose, it is vital for places, in all scales, to provide in all these areas an environment capable not only to attract new activity and place-users but also, and perhaps more importantly, to keep existing ones satisfied with their place.

Mihalis Kavaratzis, forsker i place marketing og -branding (2005, p. 329)

European cities have to find their place in an extremely competitive global scenario, without undermining the actions required to secure a sustainable future. This means that economic growth must be balanced by more social inclusion and more efficient energy use and resource consumption... we have to avoid the risk of looking only at the short term and the immediate worries of the present or the deep economic crisis.

Referenceramme for Bæredygtige Byer

(eng: Reference Framework for Sustainable Cities), Den Europæiske Union (2009)

Fra flere forskellige kanter bliver infrastrukturen til Billund Airport betegnet som utilstrækkelig. Billund Kommune og Trekantsområdet Danmark giver udtryk for et ønske om forbedring af situationen, og appellen fra hele Region Syddanmark rettes mod Folketinget: det haster med en hærvejsmotorvej med betjening af Billund Airport (Billund Kommune 2012 a). Da der ikke er nævneværdig trængsel på vejene til lufthavnen (se redegørelse herfor i kapitel 5), kan denne udmelding måske umiddelbart undre.

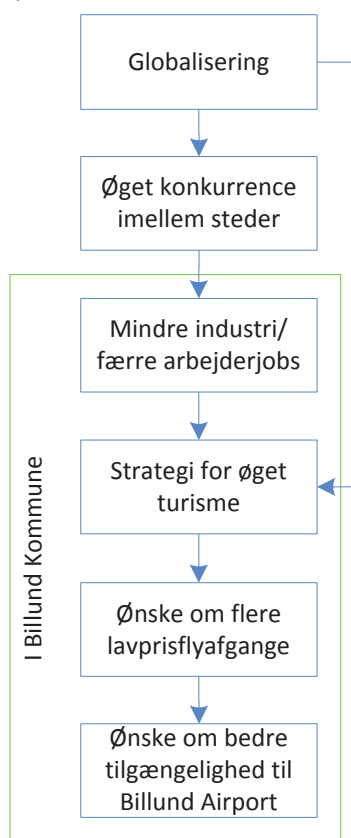
1.1 INFRASTRUKTUREL INDSATS SOM LED I OPLEVELSESSTRATEGI

I en globaliseret verden, hvor konkurrencen imellem verdensdele, lande, kommuner og lokalområder er stigende, er det vigtigt at kunne tilbyde "kunderne" det, de efterspørger. Der er skarp konkurrence med andre kommuner, lande og verdensdele om arbejdskraft, arbejdspladser, turister og investorer – eller med andre ord skattegrundlag og indtægtskilder. Som der bliver kommet nærmere ind på i kapitel 3, har Billund Kommune et let faldende indbyggertal, og antallet af arbejdspladser er meget afhængigt af de få, men store virksomheder, der findes i kommunen. Ud over at fastholde disse virksomheder, er det Billund Kommunes store satsning for at sikre kommunens fremtidige økonomi igennem turismen. (Medarbejder ved Billund Kommune 2012, pers. comm. 20. januar; Kavaratzis 2005, p. 329; Mäding 2006; Olesen & Østergaard n.d.)

Det er bl.a. ambitionen at øge det årlige antal turister i Billund fra det nuværende omkring 1 mio. til 5 mio. (heraf 80 % fra udlandet), og i denne forbindelse trækker få, men stærke lokale, nationale og multinationale aktører i samme retning for at gøre Billund til Nordeuropas største

oplevelsescenter (se uddybning heraf i kapitel 3). I denne plan spiller Billund Airport en central rolle som et forbindelsesled til resten af verden, og særligt lufthavnens udbud af billige flyafgange er af betydning for tilstrømningen af udenlandske turister. (Medarbejder ved Billund Kommune 2012, pers. comm. 20. januar; Lassen, Smink & Smidt-Jensen 2009)

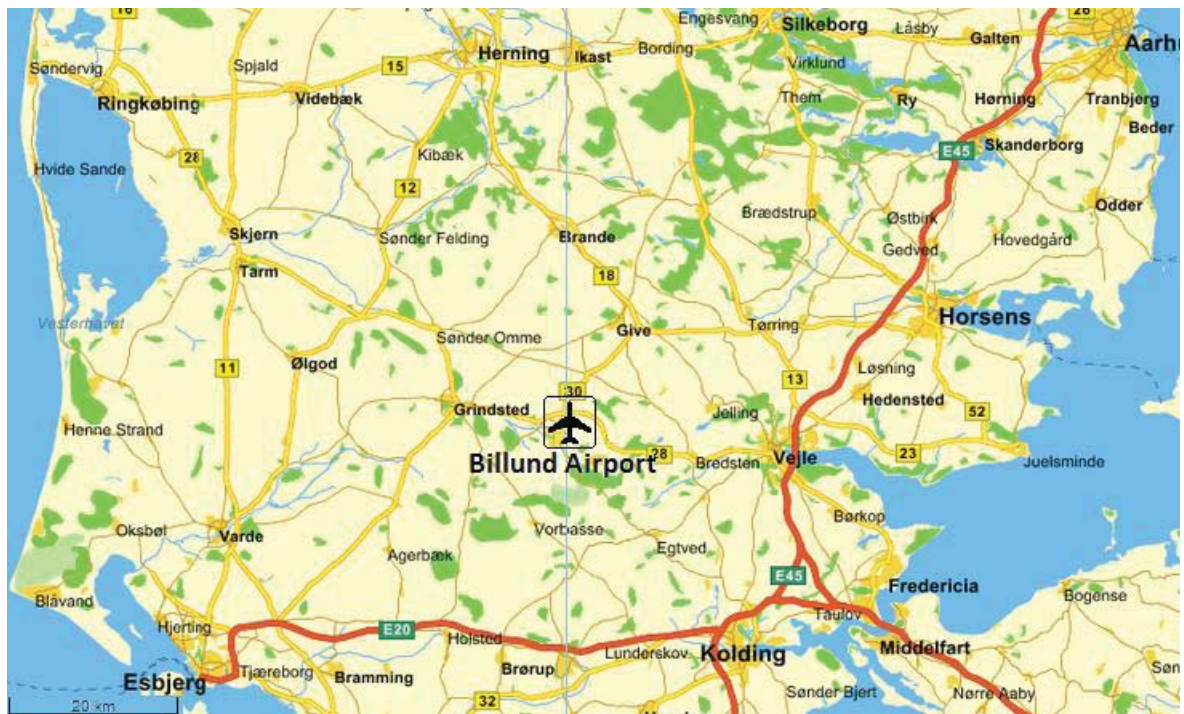
Når flyselskaber som f.eks. lavprisflyselskabet Ryanair skal bestemme, hvor mange afgangse der skal afgå fra en bestemt lufthavn, afgøres dette ud fra lufthavnens opland. Dette betyder, at antallet af billige flyafgange fra en lufthavn kan øges, hvis antallet af potentielle passagerer, der bor inden for et vist rum tid fra lufthavnen, øges. Dermed bliver en forbedring af infrastrukturen til lufthavnen et yderst vigtigt emne både for alle aktørerne i udviklingen af turistmålet Billund og for Billund Airport som et forretningsforetagende (se figur 1.1 for overblik over årsager og virkninger i casen). (Nielsen, A 2012, pers. comm., 8. marts)



Figur 1.1. Forenklet årsags-/virkningsdiagram illustrerende, hvordan globaliseringen som en overordnet struktur i samfundet har sammenhæng med Billunds turismestrategi og følgelig den effekt, at en række aktørers ønsker at forbedre tilgængeligheden til Billund Airport. (egen figur)

Som det bliver belyst i kapitel 5 og 6, er der ikke store problemer omkring infrastrukturen til Billund Airport i dag. Der er i det store og hele ingen trængsel på vejene, og det er relativt let for rejsende at komme til lufthavnen med bil og parkere, hvilket er den måde, hvorpå de fleste ankommer til lufthavnen, som situationen ser ud i dag (Nielsen, A 2012, pers. comm., 8. marts). Derfor må Billund Kommunes udlægning af infrastrukturen som utilstrækkelig bl.a. ses i lyset af turismestrategien. Derudover ses en god infrastruktur (dvs. motorveje) som en forudsætning for vækst, hvilket kun bidrager til det stærke ønske om at koble Billund på motorvejsnettet (Billund Kommune 2012 a). Berettigelsen af denne sammenkædning kan der dog stilles spørgsmålstejn ved (Krogh, Løbner & Vestergaard 2009). For Billund Airport er der kun al mulig grund til at støtte op omkring en forbedring af tilgængeligheden, da det vil være med til at øge antallet af passagerer og dermed øge omsætningen generelt.

Ses der på, hvor Billund Airport er beliggende - langt væk fra større byer, som illustreret af figur 1.2 - kan det forekomme besynderligt og uhensigtsmæssigt, da de flyrejsende skal bevæge sig over store afstande for at komme til lufthavnen (som det bliver redegjort i kapitel 3, skal forklaringen bag dette findes i Billund



Figur 1.2. Kort over Billund Airports beliggenhed i forhold til de omgivende større byer. (egen fremstilling pba. kort fra krak.dk)

Airports historie). Da lufthavnen samtidig ikke er koblet på jernbanenetværket, betyder det, at de rejsende hovedsagligt kommer til lufthavnen i bil, og dermed indskrives Billund Airport som en del af en bilkultur, som generelt præger Danmark uden for de større byer. (Lassen, C 2012, pers. comm., 10. maj)

Selvom der fra Billund Kommunes side gives udtryk for en vis interesse i at få flere flyttet over i de kollektive transportmidler (Medarbejder ved Billund Kommune 2012, pers. comm., 20. januar), er der dog begrænset tro på, at dette reelt kan lade sig gøre. Der gøres ikke umiddelbart meget for at ændre på faktummet, at bilen er mest benyttede transportmiddel til lufthavnen, og i Billund Airport er man desuden klar til at udvide parkeringsarealet, når det skulle vise sig nødvendigt. Af samme årsag ser man fra lufthavnens side umiddelbart anlæggelsen af en hærvejsmotorvej (se tekstboks 1.1) som den bedste måde at øge tilgængeligheden til lufthavnen for flypassagererne, da flere passagerer kan komme til lufthavnen i løbet af kortere tid. (Nielsen, A 2012, pers. comm., 8. marts) Denne rapport behandler spørgsmålet om, om dette er den eneste og bedste måde at øge tilgængeligheden til lufthavnen på.

Tekstboks 1.1: Hærvejsmotorvejen og hærvejskomitéen

I januar 2009 blev det meste af Folketinget (med undtagelse af Enhedslisten) enige om "En grøn transportpolitik", hvormed det blev besluttet, at der bl.a. skulle udføres nogle indledende analyser for at belyse potentialet i en ny midtjysk transportkorridor, hvis populærnavn er blevet hærvejsmotorvejen.

Hærvejskomitéen blev dannet i januar 2008 og består af frivillige fra erhvervsliv, organisationer, politikere m.fl. Komitéens styregruppe består af tidligere folketingsmedlem Jens Christian Lund fra Viborg (formand), direktør for Billund Airport Kjeld Zacho Jørgensen, vognmanden Jørgen Egeskov, Ikast-Brandes borgmester Carsten Kissmeyer og Billunds borgmester Ib Kristensen. Der er således tale om nogle indflydelsesrige spidser i erhvervslivet og på den politiske arena, der arbejder indædt for hærvejsmotorvejens realisering. Hovedargumentet er, at denne motorvejsstrækning vil aflaste den østjyske motorvej på en bedre måde end en udvidelse af den eksisterende motorvej. Derudover er det bl.a. forventningen, at motorvejen vil medføre vækst i Midtjylland, give tidsgevinster og mindre klimabelastning samt betyde bedre forbindelser til Billund Airport. (Hærvejskomiteen n.d. a)

1.2 DILEMMAER I PROBLEMSTILLINGEN

Når der tales om udbedringer af infrastrukturen fra Billund Kommunes side, tænkes der først og fremmest i en opgradering og udbygning af vejnettet (Medarbejder ved Billund Kommune 2012, pers. comm., 20. januar), men det er muligt at øge tilgængeligheden (se projektets definition af begrebet tilgængelighed i tekstboks 1.2) til lufthavnen igennem flere forskellige planlægningsmæssige tiltag. Dette er Billund Kommune også opmærksom på, da de tilføjer en jernbane-/letbaneforbindelse til Billund Airport til listen over ønskede infrastrukturforbedringer (Billund Kommune 2012 b).

Der kan opstilles mange mere eller mindre realistiske muligheder for forbedringer af tilgængeligheden til Billund Airport; alle veje kunne opgraderes til motorveje, antallet af busruter kunne stige til uendeligt mange, og frekvensen af de enkelte busafgange kunne øges til at køre hver 5. minut, ligesom der kunne udbygges med både letbane- og jernbaneforbindelse til lufthavnen. Logisk set er det dog hverken muligt eller fornuftigt at gennemføre alle disse forbedringer. At plastre landskabet til med infrastrukturelle anlæg er ikke ønskeligt ud fra hverken æstetiske eller miljømæssige hensyn, for ikke at nævne de økonomiske begrænsninger, som også er forbundet med bygningen og driften af sådanne anlæg. Derfor er der brug for analyser af, hvilke planmæssige tiltag der vil være mest hensigtsmæssige for at opnå en større tilgængelighed til Billund Airport.

1.2.1 Bilen: det foretrukne transportmiddel til lufthavnen

Når der investeres flere millioner kroner i infrastrukturelle tiltag for at øge tilgængeligheden til Billund Airport, er det en naturlig forudsætning for tiltagenes gennemførelse, at de rent faktisk også øger tilgængeligheden til lufthavnen. Da tilgængeligheden netop ønskes forøget for at øge Billund Airports og dermed turistmålet Billunds konkurrenceevne, må det ses som en forudsætning for realiseringen af tiltagene, at de rent faktisk forøger områdets konkurrenceevne i forhold til andre steder.

For at øge turismen i Billund er det som nævnt vigtigt at øge Billund Airports passageropland, hvorfor hærvejsmotorvejen ses som den mest ligetil måde at mindske den tid, som det tager at komme til lufthavnen, bl.a. med udgangspunkt i det faktum, at størstedelen af de rejsende transporterer sig til Billund Airport via privat bil på nuværende tidspunkt. Enten kører de selv og parkerer i lufthavnen, eller også bliver de kørt dertil af familie eller venner (Nielsen, A 2012, pers. comm., 8. marts). Som rejsende har man sandsynligvis ofte en stor bagage, og dette kan være en af årsagerne til, hvorfor bilen foretrakkes som transportmiddel til lufthavnen. Bilen er umiddelbart et forståeligt og naturligt valg af transportmiddel, som størstedelen af de rejsende til lufthavnen træffer (se uddybning heraf i kapitel 6, hvor rationaler bag transportmiddelvalget belyses).

Hvis der ud fra dette konstateres, at det derfor kun kan betale sig at udbygge vejnettet, når tilgængeligheden til Billund Airport søges øget, tillægges der en '*predict and provide*'-tilgang til problemstillingen (se forklaring i tekstboks 1.3). Dette er dog uheldigt ud fra et miljøperspektiv, ligesom investeringer i vekselsystemerne kan være med til at udhule grundlaget for kollektiv trafik og dermed mindske mobiliteten for de billøse. (Knowles 2006, pp. 422-423; Haukrogh & From 2008)

1.2.2 Transportens miljømæssige påvirkninger

Flere forskellige uheldige påvirkninger fra transport klassificeres som miljøproblemer; støj, partikeludledning, reduktion af biodiversiteten/påvirkning af flora og fauna samt udledning af forskellige skadelige gasarter (herunder CO₂). Nogle af disse påvirkninger er lokale, andre regionale, mens andre igen må defineres som globale. Uanset niveauet af miljøpåvirkningen er det dog nødvendigt, at ansvaret for at varetage miljøproblemer også påtages lokalt, sådan som det er ideen bag Agenda 21 (Miljøministeriet 2009). Alle disse forskellige typer miljøkonsekvenser bør inddrages

Tekstboks 1.2: Begrebet tilgængelighed

Med begrebet tilgængelighed menes et mål for, hvor nemt det er at "gå til" en genstand/et sted. Tilgængelighed kan bruges som en betegnelse for, hvor let noget er at forstå (sprogligt/brugsmæssigt), eller hvor let det er at komme til/fra et givent sted (antal afgang/antal skift/rejsetid/pris). En høj tilgængelighed fordrer, at produktet/apparatet/service er let at benytte sig af, eller lokaliteten er let at komme til uanset, hvem og hvor den rejsende er.

I denne rapport bruges en bred definition af begrebet, således at graden af tilgængelighed kan vurderes ud fra en række kriterier:

- Antallet af ruter og deres geografiske placering (vejnet og netværk af kollektive transportmidler)
- Antallet og fordelingen af afgang på disse ruter (ved kollektive transportmidler)
- Komforten, herunder bl.a. om der er skift forbundet med rejsen til destinationen
- Tiden, som det tager at nå destinationen
- Prisen for at nå destinationen
- Muligheder og pris for parkering ved ankomst i bil (Kouwenhoven 2008, p. 12)

Her skal det understreges, at kriterierne ikke kan ligestilles, men hvad der ses som et vigtig kriterium, varierer fra person til person, som det bliver uddybet i kapitel 6.

Tekstboks 1.3: Predict and provide

Med den såkaldte "predict and provide"-tilgang sker der på forholdsvis simpel vis en fremskrivning af den nuværende trafik, hvormed det forventes forudset, hvor meget trafik der vil være i transportsystemet i fremtiden. Herefter kan systemet forsynes med infrastrukturelle anlæg til at matche den forudsete efterspørgsel. Denne tilgang til trafikplanlægningen er dog bredt kritiseret, fordi der ikke stilles spørgsmålstegn ved, hvorfor den pågældende udvikling ses, eller om det er en ønskelig udvikling. En negativ udvikling kan således blive understøttet og forstærket. Predict and provide-tilgangen kædes i høj grad sammen med vejudbygning, hvor flere og større højhastighedsveje bliver set som svaret på problemerne med trængsel, men resultatet af infrastrukturinvesteringerne bliver forsvindende lille, da vejudbygning for at lette trængslen ofte blot medfører mere trafik (eng: induced traffic). (Nicolaisen & Næss 2009; SACTRA 1994; Banister 1999, p. 321)

i en endelig vurdering af mulige infrastrukturelle tiltag.

Med tanke på de massive, katastrofale følgevirkninger af den globale opvarmning, hvor især CO₂-udledningen identificeres som den helt store synder (IPCC 2001, pp. 2-20), virker det paradoksalt, at transporten i Danmark bidrager til en stadig større emission af CO₂. I perioden 1990-2007 er CO₂-udledningen fra den danske transportsektor steget med 31 %, mens der samtidig er sket et fald i de andre sektors emission. (Energistyrelsen 2007) Derfor er det påtvungende nødvendigt at forsøge at dæmme op for yderligere stigning i transportens udledning af denne drivhusgas. I lyset af Billund Kommunes erklærede ønske om at begrænse CO₂-emissionen (Billund Kommune n.d.), må en minimering af transportens CO₂-udledning derfor også være en forudsætning for de tiltag, der anbefales i forhold til at forbedre tilgængeligheden til Billund Airport.

Som det efterhånden er alment kendt, udleder f.eks. 50 personer i hver deres private benzin- eller dieseldrevne bil mere CO₂ end 50 personer i en bus (men hvis en enkelt person skal fragtes fra A til B, udledes der mere CO₂, hvis denne transporteres i bus i forhold til bil). CO₂-emissionen kan yderligere nedsættes, hvis de 50 personer transporteres i et eldrevet, skinnébåret transportmiddel som et tog eller en letbane. Fodgængere og cyklister er de typer trafikanter, som udleder mindst CO₂. (EnergiTjenesten n.d.; rejseplanen.dk n.d.) Da det dog må siges at være et fåtal, som bor inden for en afstand, som er overkommelig at rejse til fods eller på cykel til Billund Airport, sker der en afgrænsning fra at analysere på mulige forbedringer for fodgængere og cyklister. Generelt er det opfattelsen i denne rapport, at de kollektive transportmidler må siges at være CO₂-besparende i forhold til bilen, hvis belægningsgraden ellers er høj nok, og det vil derfor være ønskeligt, at flere folk transporterer sig via denne type grønne transportmidler til Billund Airport. I kapitel 7 vil CO₂-udledningen fra de forskellige transportmidler blive behandlet mere indgående.

1.2.3 Diskussion af problemstillingen

Udgangspunktet for dette projekt er at se på, hvordan tilgængeligheden til Billund Airport kan øges for dermed også at øge Billunds konkurrenceevne i forhold til andre steder. Umiddelbart ville det forholdsvis nemt kunne konstateres, at Billunds konkurrenceevne kunne øges ved at anlægge en hærvejsmotorvej. Eftersom Billund Airport er en del af en bilafhængig transportkultur, hvor langt størstedelen af passagererne i forvejen transporterer sig via privatbiler, ville en hærvejsmotorvej efter al sandsynlighed blive brugt i forbindelse med persontransport til Billund Airport.

Det er imidlertid samtidig forfatterens normative opfattelse, at CO₂-udledningen fra trafikken til Billund Airport bør minimeres, hvorfor en motorvej ikke umiddelbart er at foretrække. Et centralt spørgsmål er derfor også, hvad der skal til, for at mere miljøvenlige transportmidler ville blive benyttet ved persontransport til Billund Airport. Dermed bliver det nødvendigt at inddrage de rejsende i kortlægningen af, hvilke tiltag der kan ses som anbefalelsesværdige.

Før 1990'erne var det kutymen i transportforskningen kun at fokusere på løsninger på problemer, såsom at sikre mest mulig mobilitet eller mindske transportens uheldige sideeffekter såsom støj og CO₂-udledning. Det havde flere forskellige uheldige konsekvenser: eksempelvis skete der ikke en vidensakkumulering, og der blev ikke opnået viden om, hvordan en uheldig transportadfærd kunne tænkes ændret. Siden dengang er en spirende opmærksomhed blevet rettet mod at opnå en større forståelse af, hvorfor folk bevæger sig, og hvorfor de vælger at bevæge sig, som de gør. Dette sker ikke kun med udgangspunkt i de rejsende som rationelle væsener, men som mennesker, der indgår i et samfund, og som følge deraf bliver påvirket af forskellige strukturer og mekanismer. Hermed opnås en forståelse, som gør det muligt at gribe transportrelaterede problemer ved roden og reagere på en velegnet måde i forhold til at opnå en ændring i transportadfærd. (Oldrup 2000)

Denne tilgang til trafikplanlægning må anses for værende yderst gavnligt for dette projekt, når det tages i betragtning, at tilgængeligheden til Billund Airport ønskes øget på en måde, som mindsker transportens CO₂-udledning. Dermed skal tilgængeligheden forbedres igennem tiltag, der identificeres på baggrund af andre metoder end den konventionelle fremskrivning af trafikstrømmene. De rejsende er brugerne/modtagerne af de gennemførte tiltage, og i sidste ende er det deres modtagelse/anvendelse af tiltagene, som er afgørende for, hvorvidt tiltagene kan anses som en succes. For at gennemføre den rette løsningsmodel er det derfor nødvendigt at beskæftige sig med de rejsende og deres transportvaner og -oplevelser, når rejsen går til Billund Airport. Kun herigennem er det muligt at opnå en forståelse for, hvilke tiltag der vil have den ønskede virkning. I dette projekt søges derfor denne relativt nye, mobilitetssociologiske tilgang kombineret med en mere konventionel trafikalt tilgængelighedsanalyse for at undersøge, hvordan tilgængeligheden til Billund Airport kan forbedres på en måde, som både vil være attraktiv for Billund Kommune og lufthavnen, og som vil mindske transportens CO₂-emission. Dette leder frem til problemformuleringen for dette projekt.

1.3 PROBLEMFORMULERING OG UNDERSPØRGSMÅL

Som redegjort er det fra Billund Kommunes side ønsket at forbedre tilgængeligheden til Billund Airport for at understøtte fremvæksten af et oplevelsesøkonomisk turistmål af internationalt format i Billund. En måde at gøre dette på er ved at anlægge en hærvejsmotorvej, men fra et miljøperspektiv er dette dog ikke den mest optimale løsning. I stedet ses der med dette projekt på, hvordan tilgængeligheden til lufthavnen kan øges på anden vis. Her betragtes det som essentielt at inddrage de rejsende for at belyse, hvilke tiltag der vil være mest hensigtsmæssige.

Hvor der overordnet set fremsættes en bred problemformulering for projektet, konkretiseres besvarelsen heraf igennem fire underspørgsmål, som på sin vis illustrerer de forskellige aspekter, der må anses som vigtige at belyse for besvarelsen af problemformuleringen:

Det undersøges, hvordan tilgængeligheden til Billund Airport kan forbedres igennem planlægningsmæssige tiltag.

Besvarelsen af det første underspørgsmål bidrager med en baggrundsviden, som er af betydning for besvarelsen af problemformuleringen, og omhandler de samfundsmæssige forhold, der gør sig gældende for casen Billund Airport. Spørgsmålet besvares igennem kapitel 2 og 3, der samlet set hjælper til en dybere forståelse af casen og, hvorfor folk transporterer sig mere og mere:

Underspørgsmål 1: *Hvilke strukturer og mekanismer i samfundet har betydning for den øgede mobilitet, og hvilke konsekvenser har dette i samfundet og for casen?*

Med kapitel 5 besvares det andet underspørgsmål, hvorved der opnås en empirisk viden via en kortlægning af den nuværende trafikale tilgængelighed til Billund Airport. Denne viden kan efterfølgende i afsnit 5.4 bruges til at pege på, hvor det umiddelbart er muligt at forbedre transportnetværkene, dog uden, at der ved besvarelsen af underspørgsmål 2 tages større stilling til, hvorvidt disse mulige tiltag bør gennemføres:

Underspørgsmål 2: *Hvordan er tilgængeligheden til Billund Airport i dag ud fra et netværksperspektiv?*

Som tidligere redegjort er det vigtigt at inddrage de rejsende og se rejsen til Billund Airport fra deres perspektiv, når det ønskes belyst, hvilke tiltag der med fordel kan gennemføres for at øge tilgængeligheden til Billund Airport. Som nævnt er Billund Airport indskrevet i en bilafhængig transportkultur, og det ses derfor også som essentielt at opnå en forståelse af, hvorfor bilen frem for de kollektive transportmidler benyttes som hovedtransportmidlet i hverdagen og, når rejsen går til Billund Airport. Dette sker igennem kapitel 6, der bidrager med et mobilitetssociologisk perspektiv på problemstillingen og samtidig besvarer det tredje underspørgsmål:

Underspørgsmål 3: *Hvilke oplevelser og rationaler spiller ind i de rejsendes transportmiddelvalg, når de skal til Billund Airport?*

Underspørgsmål 4 besvares i kapitel 7 som en kulmination på den viden, der er opnået igennem besvarelsen af de øvrige underspørgsmål 1-3. Som nævnt involverer problemstillingen forskellige interesser, og derfor lægger underspørgsmål 4 op til en diskussion af forskellige løsningsmodeller og deres konsekvenser igennem tre scenarier:

Underspørgsmål 4: *Hvilke fordele og ulemper kan identificeres ved tre forskellige scenarier opstillet på baggrund af varierende planlægningsmæssige tiltag med henblik på at øge tilgængeligheden til Billund Airport?*

Ved at besvare underspørgsmål 1-4 opnås et vidensgrundlag, som gør det muligt at besvare problemformuleringen. Her skal det understreges, at det dog er ikke hensigten med dette projekt at anviser et ultimativt svar på, hvordan tilgængeligheden til Billund Airport kan forbedres, men belyse, hvordan forskellige løsningsmodeller, der alle vil opfylde målsætningen om at forbedre tilgængeligheden til lufthavnen, har forskellige mere eller mindre heldige konsekvenser. Samtidig er det målet med rapporten at demonstrere, hvordan den mobilitetssociologiske tilgang kan bidrage med noget andet og måske mere end den konventionelle trafikplanlægning og særligt den tidligere omtalte 'predict and provide'-tilgang.

I det efterfølgende afsnit belyses rapportens struktur, som samtidig giver et dybere indblik i, hvordan problemformuleringen og underspørgsmålene bliver besvaret.

1.4 RAPPORTENS STRUKTUR

Denne rapport består af ni kapitler, der er inddelt i tre dele: 1) en indledende del, hvor scenen sættes, 2) en problemløsende del, hvor der samles case-specifik viden, og 3) en afsluttende del. Af figur 1.3 er rapportens struktur grafisk anskueliggjort, mens der i det efterfølgende redegøres for indholdet og formålet med hvert enkelt kapitel.

1.4.1 Den indledende del

Den første en indledende del giver det fornødne indblik i problemstillingen, hvordan den tilgås, samt en beskrivelse af casen og den kontekst, som den udspringer af. Denne del af rapporten indeholder kapitlerne 1-4:

Dette første kapitel har haft til formål at belyse problemstillingen og efterfølgende præsentere problemformuleringen og de fire tilhørende underspørgsmål, hvis samlede besvarelse vil bidrage med alternative input til, hvordan tilgængeligheden til lufthavnen vil kunne øges.

I det efterfølgende kapitel 2 præsenteres i afsnit 2.1 den videnskabsteoretiske tilgang, i afsnit 2.2 undersøgelsesdesignet og slutteligt i afsnit 2.3 de anvendte metoder. Dette øger rapportens gennemskuelighed for læseren. Samtidig vil en dybdegående og omfattende beskrivelse af de valgte fremgangsmåder for besvarelse af problemformuleringen bidrage med et højere niveau af reliabilitet og validitet. Kapitlet kan således sammenholdes med kapitel 8, hvori der bl.a. foretages

en vurdering af projektets metodologi, reliabilitet og validitet.

Kapitel 3 beskriver nogle struktur, mekanismer og tendenser i nutidens vestlige samfund, der er af stor betydning for, hvordan stater, virksomheder og almindelige mennesker agerer. Dermed giver kapitlet et indblik i det samfund, som problemstillingen er en integreret del af, og som man ved besvarelsen af problemformuleringen må forholde sig til. I afsnit 3.1 behandles globaliseringen som betydningsfuld kausal struktur, der eksempelvis har betydning for konkurrencen imellem steder og rejsemønstrene. Der ses både på, hvilke positive og negative følger der kan ses af globaliseringen.

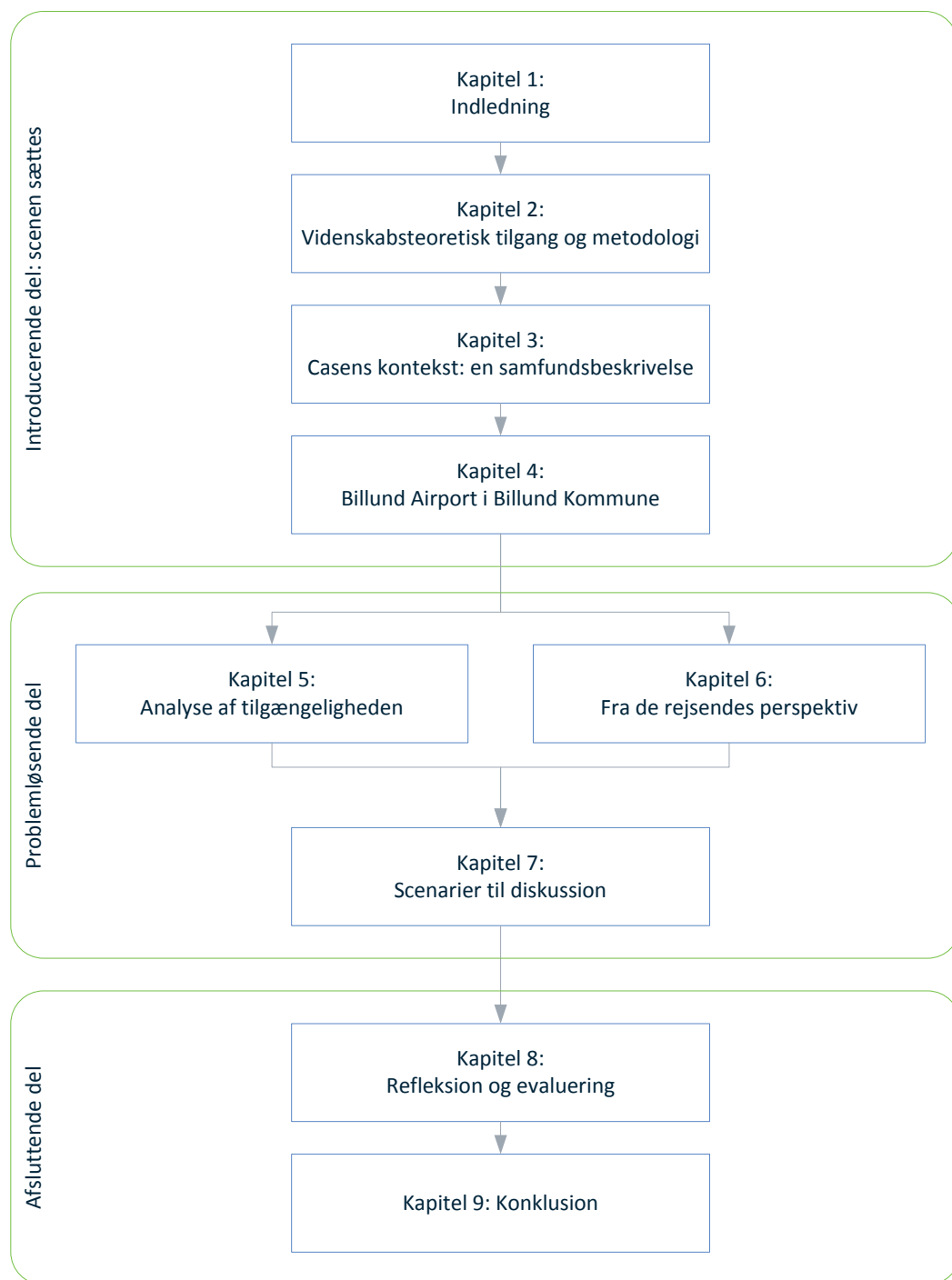
I afsnit 3.2 belyses der nogle vigtige drivkræfter, der fører til en acceleration af samfundet og en højere mobilitet. Afsnittet er desuden med til at vise, hvorfor tid vægtes stadig højere af det moderne menneske, mens rum eller måske rettere afstande efterhånden mister sin betydning. Kapitlet afsluttes med afsnit 3.3, der forsøger at give et bud på, hvilke magtfulde kræfter der ligger denne udvikling, hvorefter afsnittet kaster lys over, hvilke menneskelige konsekvenser globaliseringen og accelerationen af samfundet kan siges at have. Samlet set giver kapitlet en baggrundsviden om den ramme, som Billund Airport og Billund Kommune befinder sig i og må agere i forhold til.

Efterfølgende bidrager kapitel 4 med en mere indgående beskrivelse af casen. På baggrund af den viden opnået igennem kapitel 3 er det blevet klarlagt, at Billund Kommunes handlinger i høj grad er en afspejling af det omgivende samfund. Efter et kort historisk oprids i afsnit 4.1, bliver der således i afsnit 4.2 redegjort for, hvilken situation Billund Kommune befinder sig i med bl.a. et faldende antal arbejdspladser og indbyggere. Samtidig vil der blive set på den vækststrategi, som Billund Kommune har opstillet som et modtræk i forhold til den stigende konkurrence, som de står over for bl.a. som følge af globaliseringen. I afsnit 4.3 vendes blikket mod Billund Airport, og der redegøres kort for nogle basale, men vigtige fakta omkring lufthavnen. På denne måde bidrager kapitlet således med dybere forståelse af casen Billund Airport i Billund Kommune og et indblik i de forskellige aktørers interesser. For at kunne besvare problemformuleringen ses det som fundamentalt at forholde sig hertil. Afsnit 4.4 vil afslutningsvist samle op på den viden, som kapitel 3 og 4 har bidraget med, og besvare underspørgsmål 1..

1.4.2 Den problemløsende del

I denne del tages der på baggrund af den viden, som kapitel 1-4 har bidraget med, fat på den egentlige undersøgelse af, hvordan tilgængeligheden til Billund Airport kan forbedres igennem planlægningsmæssige tiltag. Denne del består af kapitlerne 5-7:

Kapitel 5 har til formål bidrage med en trafikal tilgængelighedsanalyse for herigennem at få indsigt i, hvilke muligheder de rejsende har for at komme til lufthavnen i dag. I kapitlet tages der udgangspunkt i den i indledningen præsenterede definition af tilgængelighed. Til at begynde med gøres der i afsnit 5.1 rede for den teoretiske indgangsvinkel til tilgængelighedsanalysen. Her ses netværksteorier og en relationel tilgang til geografien som gavnlige i forhold til at forstå rum og tid, som disse opfattes af mennesket i netværkssamfundet. Dette afsnit udgør således en teoretisk forståelsesramme for den videre tilgængelighedsanalyse. I afsnit 5.2 foretages der analyser af



Figur 1.3. Rapportens struktur. (egen figur)

vejnettet og det kollektive transportnetværk, mens der i afsnit 5.3 ses på rejsetiden og prisen, som den rejsende skal afsætte for at komme til Billund Airport. I disse afsnit vil der dels blive set på mulige forbedringer af transportnetværkene til lufthavnen, og dels vil der ske en sammenligning af forholdene for bilister og kollektivbrugere. Sidstnævnte bidrager med en forståelse af, hvad der gør, at langt størstedelen af de rejsende vælger at køre bil til Billund Airport frem for at benytte sig af de kollektive transportmidler. I afsnit 5.4 samles der op på kapitlets analyser, hvormed der sker en besvarelse af underspørgsmål 2.

I kapitel 6 vendes fokus mod de rejsendes perspektiv på det at komme til lufthavnen, og derfor inddrages der også løbende citater og referencer til fem interviewede personer, se mere i afsnit 2.3.5. For de rejsende er en lufthavn ikke hvilken som helst destination. Når de rejsende begiver sig af sted, er det af betydning, hvor de er på vej hen. Det betyder eksempelvis noget for deres mængde af deres bagage, og hvem de rejser med, og det kan have en direkte afsmittende virkning på deres humør og deres tilgang til rejsen til lufthavnen. Derfor bliver der i afsnit 6.1 set nærmere på Billund Airport som destination, og hvilket sted der er tale om. Målet hermed at redegøre for de træk ved lufthavnen, som særligt påvirker de rejsende og som kan have betydning for deres syn på lufthavne/flyrejser og indirekte også deres transportmiddelvalg i forbindelse med rejsen til lufthavnen.

I afsnit 6.2 stilles der skarpere på de rejsende som forskellige mennesker. Hvert individ er unikt og har sine egne bevæggrunde for at handle, som han/hun gør, men samtidig vil den enkelte også have mange ligheder med mange forskellige større eller mindre grupper i samfundet på langt de fleste punkter. Derfor kan der ses på grupper af rejsende inddelt i meningsgivende kategorier. Formålet med flyrejsen og de rejsendes opfattelse af lufthavne og flyrejser kan variere, og dette kan have betydning for de rejsendes valg af transportmiddel til lufthavnen, men også de rejsendes måde at transportere sig på i det daglige kan spille ind. I forbindelse med transportmiddelvalget spiller en række parametre ind, og disse gennemgås en for en i afsnit 6.3. Denne tilgang til vurderingen af, hvad der har betydning for transportmiddelvalget, ses som mekanisk, men dog som et godt supplement til det efterfølgende afsnit 6.4.

I afsnit 6.4 redegøres der for, hvilken kropslig og mental oplevelse det er at rejse med henholdsvis bil, tog og bus, for derigennem at anskueliggøre, hvad der er attraktivt ved bilen og toget, og hvad der gør bussen upopulær. På denne måde tager afsnittet udgangspunkt i den samlede oplevelse ved det enkelte transportmiddel. Denne viden om de forskellige transportmidlers tiltrækningskraft og de parametre, som indgår i transportmiddelvalget, kan herefter inddrages, når der ses på, hvordan de mere miljøvenlige transportmidler bedre kan inddrages i rejsen til Billund Airport. Afsnit 6.5 samler op på kapitlet og besvarer underspørgsmål 3.

Kapitel 7 samler trådene fra kapitel 3-6 for endeligt at besvare underspørgsmål 4. Der udarbejdes tre forskellige scenarier, som hvert behandles i hvert deres afsnit, mens konsekvenserne heraf diskuteres. I afsnit 7.1 er udgangspunktet den mere konventionelle '*predict and provide*' trafikplanlægning og de tiltag, der ville gennemføres som følge denne type planlægning for at øge tilgængeligheden til Billund Airport. Som modsætning hertil fremføres der i afsnit 7.2 et scenarie benyttende sig af

virkemidler, der skal fremme brugen af de kollektive transportmidler, og andre virkemidler, som har til formål at gøre det mindre attraktivt at benytte sig af bilen til Billund Airport. Dette mere radikale scenarie har til formål med alle midler at mindske transportens CO₂-udledning. Her kunne mange forskellige virkemidler tages i brug, men via de mobilitetssociologiske fund i kapitel peges der på de løsninger, som vil have størst sandsynlighed for at virke hensigtsmæssigt. Mindre vidtgående er det tredje scenarie, der beskrives i afsnit 7.3, og som udelukkende benytter sig af tiltag, der virker ved at skabe positive incitamenter for at benytte kollektive transportmidler. I det efterfølgende afsnit 7.4 sammenholdes scenarierne, og derudfra diskuteres udvalgte samfundsmæssige forhold, som har betydning for problemstillingen. Endelig opsamler afsnit 7.5 op på kapitlet og besvarer underspørgsmål 4.

1.4.3 Afsluttende del

Den afsluttende del opsummerer på den viden, der er indhentet igennem projektet, og forholder sig kritisk hertil. Delen indeholder således et reflektivt kapitel 8 og en konklusion i kapitel 9.

I kapitel 8 sker der en evaluering af projektet. I afsnit 8.1 vil der blive stillet yderligere spørgsmålstejn ved selve problemstillingen. Luftfart er en af de mest miljøforurenende transportformer og yderst bidragende i forhold til drivhuseffekten, og derfor kommenteres der på det paradoks, som umiddelbart ses i, at projektet har haft til formål at forbedre tilgængeligheden til Billund Airport og samtidig mindske transportens CO₂-udledning. Afsnit 8.2 vil stille skarpt på nogle af de inddragede teorier og stille spørgsmålstejn ved deres overensstemmelse med virkeligheden, mens projektets metodologi vurderes kritisk i afsnit 8.3. Slutteligt granskes projektets validitet og reliabilitet i afsnit 8.4.

Kapitel 9 indeholder konklusionen på rapporten. Der opsummeres svarene på underspørgsmål 1-4, hvorefter dette relateres til den overordnede problemformulering, som dermed besvares.

I det efterfølgende kapitel 2 vil der ses mere på projektets videnskabsteoretiske tilgang, undersøgelsesdesign og metodologi.

2. VIDENSKABSTEORETISK TILGANG OG METODOLOGI

Afhængig af hvem vi er, og hvilke interesser vi har, identificerer og formulerer vi forskellige problemer i denne verden, som vi til syvende og sidst ønsker at gøre noget ved – og allerhelst forbedre i overensstemmelse med vore egne værdinormer.

Ib Andersen, lektor ved CBS (2005, p. 13).

Dette kapitel har til formål at præsentere den videnskabsteoretiske tilgang til projektet, metodologiske overvejelser i forbindelse med besvarelsen af problemformuleringen. Dermed øges overskueligheden og gennemskueligheden af projektet for læseren, og værdien af projektet øges dermed.

I det efterfølgende afsnit 2.1 gøres der rede for den videnskabsteoretiske tilgang der ligger til grund for projektet, mens der i afsnit 2.2 ses på, hvordan bl.a. denne tilgang afspejler sig i projektets undersøgelsesdesign. Endelig vil afsnit 2.3 gå bag om de metoder, der er blevet benyttet i projektet igennem, og præsentere nogle overvejelser i denne forbindelse. Dette kapitel skal ses i tæt sammenhæng med kapitel 8, hvor der evalueres på og reflekteres over de anvendte teorier, metodologien og projektets validitet og reliabilitet.

2.1 VIDENSKABSTEORETISK TILGANG

Som en bagvedliggende præmis for valget af problemformulering ligger opfattelsen af videnskab, ligesom den videnskabsteoretiske optik også er bestemmende for valget af metodologi, som illustreret af figur 2.1. Ved at blotlægge den videnskabsteoretiske tilgang øges gennemskueligheden og dermed værdien af projektets vidensproduktion

Problemformuleringen for projektet kan besvares på flere forskellige måder, men umiddelbart er det fra forfatterens synspunkt svært at komme uden om, at fænomenet, der ønskes undersøgt, eksisterer i den virkelige verden. Folk rejser til og fra Billund Airport på en given måde og benytter sig af nogle muligheder, der er reelt eksisterende. Det må derfor også ses som gavnligt med en kortlægning af, hvordan tilgængeligheden er pt., og hvilke forbedringer der kan ske. Uden denne kortlægning kan det være svært at argumentere for en



Figur 2.1. Den videnskabsteoretiske tilgang ligger på et overordnet niveau og har betydning for valg af metodologi og dermed også de valgte metoder. (egen figur med inspiration i Andersen 2005, p. 17)

bestemt løsningsmodel for at øge tilgængeligheden til Billund Airport, da en sådan løsningsmodel bør forholde sig til det allerede eksisterende. Dette taler for en undersøgelse, der forholder sig til faktuelle data såsom vejnet, kollektive ruter og afgangstider.

Omvendt er det forfatterens overbevisning, at folks valg af transportmiddel påvirkes af andet, end hvad der reelt er muligt. De rejsende stilles over for valgmuligheder i forbindelse med rejsen til lufthavnen, og deres valg afgøres af meget andet end et rationelt ræsonnement. Det ses som vigtigt at tilegne sig en viden om, hvad der har betydning for, at folk vælger at flyve, og hvorfor de vælger at transportere sig, som de gør. Denne forståelse kan bedst opnås igennem en kvalitativ dataindsamling.

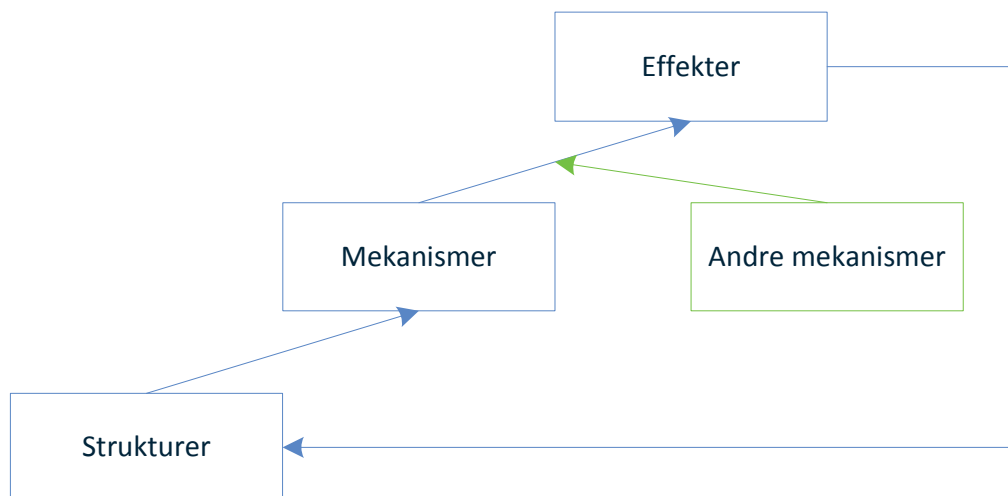
Eftersom der tillægges en holistisk tilgang, hvor både kvantitative og kvalitative data ønskes, for på bedst mulig måde at afdække, hvordan tilgængeligheden til Billund Airport kan øges, hælder forfatteren til kritisk realisme som en passende videnskabsteoretisk tilgang. Dette sker også på baggrund af en god overensstemmelse mellem den kritiske realismes ontologi og forfatterens opfattelse af virkeligheden.

2.1.1 Kritisk realisme

Kritisk realisme har siden 1970'erne vundet indpas som videnskabsteoretisk tilgang inden for planlægningsrelaterede videnskaber, bl.a. med Roy Bhaskar som ophavsmand, og må i dag betegnes som en af de vigtigste videnskabsteoretiske retninger inden for feltet. Sammenlignet med tidligere er denne tilgang mere holistisk bl.a. med dens brug af både kvantitative og kvalitative undersøgelsesmetoder.

Den kritiske realist ser verdenen som eksisterende uafhængigt af iagttageren, hvilket er i tråd med den klassiske realisme, men samtidig hermed findes der ifølge den kritiske realist end række elementer i virkeligheden, som ikke kan observeres med det blotte øje, ligesom disse elementer heller ikke kan måles. Uanset om vi er bevidste om deres eksistens eller ej, vil disse elementer i samfundet være bestemmende for meget af det, der foregår i den sociale verden. De er på denne måde ikke blot en mental konstruktion, som lægges ned over verden, som det er opfattelsen i de idealistiske videnskabsteorier, hvor fænomenologien, hermeneutikken og socialkonstruktivismen er de mest markante. På baggrund af dette kan den kritiske realisme beskrives som en forening af social- og naturvidenskab. (Hansen & Simonsen 2004, pp. 130-132)

Typisk vil en kritisk realist se det som sin opgave at afdække de bagvedliggende elementer: strukturer og mekanismer, som fører til de effekter, der kan observeres. Strukturer er mere statiske og uforanderlige end mekanismer, der kan karakteriseres som mere ustadige og letpåvirkelige og bestemt af strukturerne samt andre mekanismer, se figur 2.2. Effekterne er de virkninger, som mekanismerne kan påpeges at have, og som igen er med til at konstruere strukturerne i samfundet. Enhver lille handling kan således ses som værende med til at konstruere en ny struktur eller fastholde en eksisterende. Hvad der er strukturer og ikke mekanismer og omvendt diskuteres blandt kritiske realister og afhænger af det perspektiv, der anlægges.



Figur 2.2 Den kritiske realists syn på kausaliteten i åbne systemer. Effekterne i systemet er med til at konstituere og gradvist ændre strukturerne i virkeligheden. (egen fremstilling med inspiration i Sayer 2000, p. 15)

Den kritiske realist ser virkeligheden som lagdelt på tre forskellige niveauer:

1. Det reale/konstituerende lag bestående af strukturer, der har betydning for en række mekanismer, der er styrende for det næste lag: Det faktiske lag, der er de begivenheder/effekter, som rent faktisk finder sted og har sin årsag i forskellige strukturer og mekanismer (men som vi ikke nødvendigvis erfarer), og slutteligt
2. Det empiriske lag, der er de begivenheder, som vi opfatter/erfarer. (Hansen & Simonsen 2004, p. 130)

Ifølge de kritiske realister er de klassiske tilgange til at producere viden, induktion og deduktion, utilstrækkelige i en verden bestående af 'åbne systemer', hvor kausale mekanismer fører til effekter og på kryds og tværs interagerer med hinanden (Hansen & Simonsen 2004, p. 132). Derfor introducerer de kritiske realister to nye tilgange: abduktion og retroduktion, se forklaring af tabel 2.1. Mens abduktion sætter krav til forskerens kreativitet, er særligt retroduktion et særkende ved kritisk realisme og forudsætter, at forskeren ydermere er i stand til at tænke abstrakt. (Danermark et al. 1997, pp. 80-81)

Som det illustreres af figur 2.2 kan andre udefrakommende mekanismer også være med til at påvirke effekterne. Disse andre mekanismer kan måske betegnes som de mest vanskelige kausale mekanismer at forsøge at belyse, eftersom de ikke altid kan identificeres umiddelbart, men kræver mere af forskeren (retroduktion). Kritiske realister kan derfor se det som deres fornemmeste opgave at undersøge og tage disse andre mekanismer med i betragtning, når der søges en begrundelse for, hvorfor en række effekter finder sted. Selvom viden opnås igennem forskning, og teorier kan udformes til at beskrive virkeligheden, findes der ifølge den kritisk realist ingen universel sandhed,

Tabel 2.1. Fire forskellige måder at drage følgeslutninger på. (Danermark et al. 1997, pp. 80-81+90)

	Overordnet logik
Deduktion	At udlede logiske valide konklusioner fra givne præmisser. At udlede viden om særskilte fænomener ud fra universale love. Et eksempel: Alle svaner fra Danmark er hvide. Denne svane er fra Danmark. Derfor må den være hvid.
Induktion	At udlede universale love ud fra et antal observationer. Et eksempel: Denne svane er hvid. Denne svane er fra Danmark. Derfor må alle svaner fra Danmark være hvide.
Abduktion	At fortolke og rekontekstualisere særskilte fænomener ud fra et idéset. At forstå noget på en ny måde ved at observere og tolke på det i en ny begrebsverden. Et eksempel: Alle svaner fra Danmark er hvide. Denne svane er hvid. Derfor må denne svane være fra Danmark.
Retroduktion	Ud fra en beskrivelse og analyse af et givent fænomen at rekonstruere fænomenets fundamentale forudsætninger, så der findes frem til de faktiske forudsætninger. Ved tankeeksperimenter og hvad-nu-hvis-tænkning at argumentere for bagvedliggende forudsætninger. Et eksempel: Alle svaner fra Danmark er hvide. Hvad nu hvis det skyldes, at alle svaner fra hele verden er hvide?

og i stedet må teoriens gyldighed måles op imod deres praktiske anvendelighed. Der kan således altid ske forbedringer af vores ufuldstændige viden. (Hansen & Simonsen 2004, p. 132; Sayer 2000) I afsnit 8.2 diskuteres udvalgte teorier og deres anvendelighed bl.a. for at demonstrere, hvordan der kan sættes spørgsmålstejn teoriernes anvendelighed.

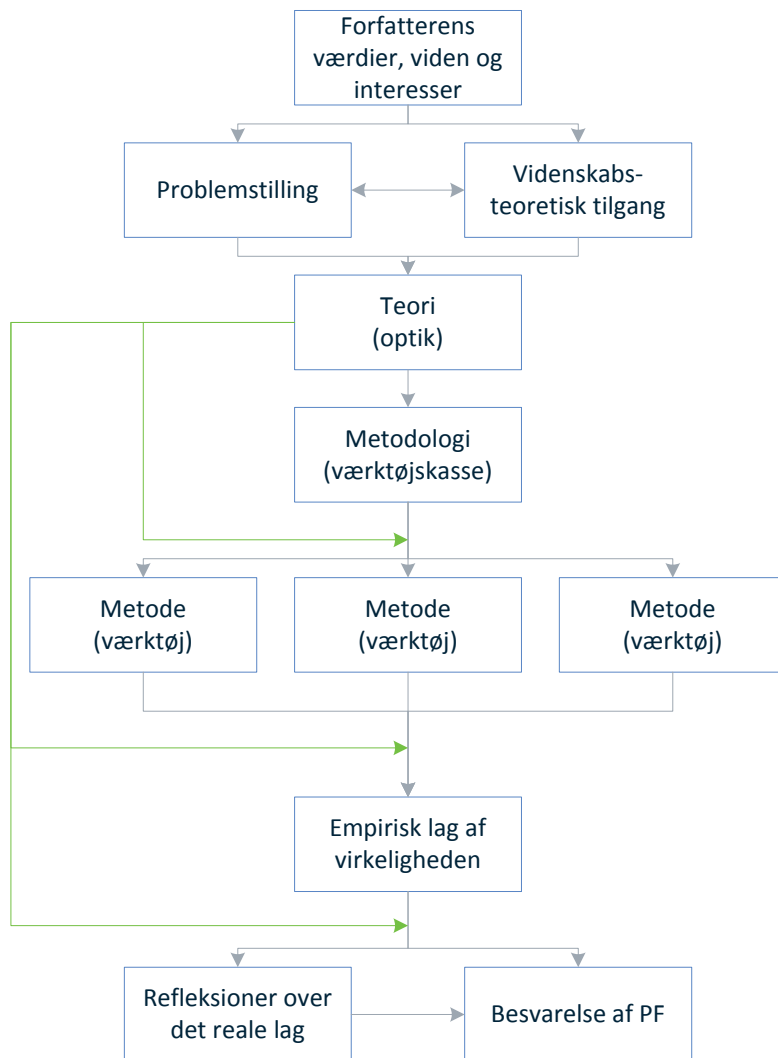
De strukturer og mekanismer, der undersøges i dette projekt, har betydning for, hvorfor og hvordan de rejsende i dag vælger at transportere sig til Billund Airport, og dermed spiller disse kausale kræfter også ind i, hvordan tilgængeligheden til lufthavnen kan søges øget. Derfor vil de bagvedliggende strukturer og kausale mekanismer af gentagende gange i løbet af rapporten blive diskuteret med henblik på at opnå en forståelse af virkeligheden, der har betydning for, hvilke løsningsmodeller der ses som umiddelbart anbefalelsesværdige i forhold til at forbedre tilgængeligheden til Billund Airport, når det samtidigt ønskes at minimere transportens CO₂-udledning.

Det næste afsnit vil gå mere i dybden med, hvordan den kritisk realistiske tilgang genspejles i undersøgelsesdesignet.

2.2 UNDERSØGELSESDSIGN

I dette afsnit redegøres der for, hvordan problemformuleringen bliver besvaret igennem det valgte undersøgelsesdesign. Undersøgelsesdesignet kan betragtes som en ramme omkring projektet og er bestemmende for, hvordan data indsamles og analyseres. (Bryman 2008, pp. 30-31)

Undersøgelsesdesignet er illustreret af figur 2.3, hvoraf det fremgår, at forfatterens forudgående viden, værdier og interesser har betydning for den valgte problemstilling. Derudover har det også været i overensstemmelse med forfatterens opfattelse af virkeligheden og vidensproduktion, at netop en kritisk realistisk tilgang til projektet er valgt. Problemstillingen har til dels en afsmittende virkning på den valgte videnskabsteoretiske tilgang, da kritisk realisme ses som anvendelig i forhold til besvarelsen af problemformuleringen. Omvendt har forfatterens syn på kritisk realisme som givende et fornuftigt bud på ontologi og epistemologi også betydning for valget af problemstilling og særligt formuleringen af problemformulering og dertilhørende underspørgsmål.



Figur 2.3. Projektets undersøgelsesdesign. En illustration af, hvordan forfatteren værdier, viden og interesser har indflydelse på efterfølgende valg af problemstilling og videnskabsteoretisk tilgang, og hvordan tidligere valg influerer de efterfølgende. (Egen figur med inspiration i Botin 2010)

Både den valgte problemstilling og den videnskabsteoretiske tilgang har betydning for, hvilke teorier der inddrages i forbindelse med projektet. Teorierne skal selvfølgelig være relevante for besvarelsen af problemformuleringen og samtidig i overensstemmelse med den videnskabsteoretiske tilgang. Teorierne udgør en form for optik – det er brillerne, igennem hvilke vi betragter verden. De valgte teorier har derfor også betydning for metodologien (dvs. værktøjskassen af metoder), da de valgte metoder til at undersøge noget empirisk har sammenhæng med teorien. Eksempelvis undersøges teories sammenhæng med det empiriske lag af virkeligheden ofte via kvalitative interviews i samfundsvidenskaberne, og teori ligger som regel til grund for udformning af interviewguider.

På baggrund af refleksion over udfaldet af dataindsamling vha. de anvendte metoder, kan teoriernes gyldighed og praktiske anvendelighed tages op til revision. Samlet set giver dataindsamlingen en viden om det empiriske lag af virkeligheden, og her kan teori igen være med til at pege på og igangsætte refleksioner over det reale lag af virkeligheden. En erkendelse af, hvilke strukturer og kausale mekanismer der har betydning for problemstillingen, vil således i sidste ende også have betydning for besvarelsen af problemformuleringen.

I det efterfølgende afsnit redegøres der for de i projektet anvendte metoder.

2.3 ANVENDTE METODER

I nærværende projekt anvendes der flere forskellige metoder til indsamling af teoretisk og empirisk viden, og i dette afsnit bliver brugen og motivationen for anvendelsen af de enkelte metoder præciseret. De benyttede metoder er casestudie, desk research, litteraturstudier og dokumentanalyse, feltstudier, interviews og scenariebygning.

2.3.1 Casestudie

Et casestudie er en kvalitativ metode, hvor der i dybden ses nærmere på et specifikt tilfælde som eksempel for derigennem at opnå en viden med høj detaljegrade og rod i virkeligheden. (Andersen 2005, pp. 112-115).

Formålet med dette casestudie: Dette projekt vedr. tilgængelighed til Billund Airport kan betragtes som et sådant casestudie af et specifikt tilfælde, hvor bagvedliggende strukturer og kausale mekanismer i samfund påvirker mennesker integreret i dette samfund og dermed også den måde, hvorpå disse vælger at komme til lufthavnen på. Disse mennesker har dog også deres egen fri vilje og træffer eksempelvis et transportmiddelvalg på baggrund af, hvad der forekommer dem rationelt. Deres valg influerer strukturerne i samfundet og kan over tid ændre strukturerne. Casestudiet kan bruges til at påpege, hvordan folks transportmiddelvalg til Billund Airport kan påvirkes, og hvordan dette spiller sammen med dagligdagens transportmiddelvalg, og hermed banes der vej for at ændre nogle fra et miljøperspektiv uheldige mobilitetsstrukturer i samfundet. Denne viden er konkret sammenhængende med lokaliteten Billund Airport, men kan på visse punkter overføres til andre steder. (Andersen 2005, p. 115)

Fællesnævner med andre cases: En fællesnævner for denne case og andre store infrastrukturprojekter er særligt konflikten mellem ønsker om miljøbeskyttelse, økonomisk vækst og opfattelsen af et menneskeligt behov for mobilitet og sammenkædningen mellem dette behov og bilisme. De kausale mekanismer og strukturer, der identificeres i dette projekt, vil derfor også i vid udstrækning kunne udpeges som de bagvedliggende drivkræfter bag andre infrastrukturprojekter.

'Thick' beskrivelse: Når der foretages en tilgængelighedsanalyse og kvalitative interviews med udgangspunkt i en bestemt lokalitet, kan det være meget svært at påstå, at der genereres en generel, kontekstafhængig viden, som uden forbehold kan overføres til andre steder/projekter. Den konkrete, kontekstafhængig viden må anerkendes som det, den er, og igennem en omfattende ('thick') beskrivelse af casen og de særpræg, denne har, forventes at gøre det gennemskueligt for læseren på, hvilke punkter den opnåede viden kan benyttes på andre lokaliteter. Med denne dybdegående beskrivelse som sammenligningsgrundlag er det muligt for andre at finde lighedspunkter med andre cases. Dette har sammenhæng med den eksterne validitet/overførbareheden, som evalueres i afsnit 8.4. (Bryman 2008, p. 376)

Kombinationen af tilgange til trafikplanlægningen: I denne undersøgelse vil forfatteren forsøge at vurdere, hvordan tilgængeligheden til Billund Airport kan forbedres, ved at kombinere en mere konventionel trafikal tilgængelighedsanalyse med mobilitetssociologi. At påstå, at der herudfra kan dannes generelle teorier, er urealistisk, og dette er heller ikke formålet med projektet. I stedet kan projektets særlige tilgang til problemstillingen, hvor der sker en blanding af en trafikal tilgængelighedsanalyse og mobilitetssociologi, overføres til andre projekter, ligesom der også igennem projektet peges på nogle almene strukturer og mekanismer i samfundet, som vil have betydning i mange andre samfundsmæssige situationer.

2.3.2 Desk research

Denne metode foregår, som navnet antyder, ved et skrivebord og er på denne måde en betydelig del af det arbejde, der indgår i projektarbejdet. Ved skrivebordsarbejdet indsamles relevante data, der allerede findes på tryk eller er offentliggjorte på andre måder. Dertil kommer, at desk research er forbundet med et betydeligt omfang af eftertænksomhed. Der skal sorteres i det tilgængelige materiale, og der skal findes ind til sagens kerne. Mulige hypoteser skal udtænkes, så de kan følges. Særligt, når der ses på mulige kausale mekanismer, er det vigtigt for den kritisk realistiske forsker at kunne tænke abstrakt og benytte sig af sin forestillings- og indlevelsessevne, som tidligere beskrevet i afsnit 2.1 i forbindelse med retroduktion. (Bryman 2008, pp. 296-300)

Desk research er i dette projekt brugt igennem hele projektperioden. Herigennem har det været muligt at identificere sandsynlige kausale mekanismer, samt hvilken litteratur og viden om eksempelvis netværk og rationaler i transportmiddelvalget, der ville være gavnlige at indhente i forbindelse med litteraturstudier. Derudover har desk research været brugt i forbindelse med fremstillingen af kort og CO₂-beregninger, der præsenteres i kapitel 5 og 7, ligesom denne eftertænksomhed ved skrivebordet har gjort det muligt at se og skabe sammenhæng mellem problemformulering/underspørgsmål 1-4 og det enkelte kapitler.

Desk researchens indsamlede data har været fra statistik og fakta fra Billund Kommune, Billund Airport og Danmarks Statistik, bøger, tidsskriftsartikler, og frit tilgængelige data fra internettet, som efterfølgende er blevet undersøgt mere indgående igennem litteraturstudier og dokumentanalyser.

2.3.3 Litteraturstudier og dokumentanalyser

Når sekundære datakilder er blevet undersøgt nærmere, er dette primært sket igennem såkaldte litteraturstudier. Litteraturstudier indbefatter grundigt at gennemgå og analysere på både offentliggjort og ikke-offentliggjort litteratur for derigennem at opnå svar på de spørgsmål, som der ønskes undersøgt. På et grundlag af de teorier og informationer, der er undersøgt i forbindelse med litteraturstudierne, er der efterfølgende blevet lavet empiriske undersøgelser, og af samme årsag er det også nødvendigt med kritiske øjne at granske kilden. Både litteratur fra bøger, internationale tidsskrifter, avisartikler og internettet er blevet brugt, og i hvert tilfælde det er blevet vurderet, om kilden er relevant i forhold til konteksten og en nutidig problemstilling, og om den er pålidelig og veldokumenteret. Dette gælder særligt de internetbaserede kilder, hvor det har været undgået at benytte open source kilder som f.eks. Wikipedia i det omfang, det har været muligt. Er en ældre kilde blevet benyttet i denne rapport, har det således været vurderingen, at den pågældende teori stadig er af relevans for nutiden. (Andersen 2005, pp. 93-100)

Dokumentanalyser er kun i begrænset omfang benyttet i dette projekt og må betegnes som noget andet og mere end litteraturstudier. Her analyseres og fortolkes i langt højere grad på teksten for at uddrage noget herfra, som ikke står skrevet sort på hvidt. En genstand for dokumentanalyse kan eksempelvis være en politisk plan eller en avisartikel. (Bryman 2008, pp. 528-529) I indledningen tages der f.eks. udgangspunkt i udsagnet fra Billund Kommune om, at infrastrukturen til Billund Airport skulle være utilstrækkelig, hvorfra der til dels tolkes herpå.

2.3.4 Feltstudier

Som nævnt er desk research en vigtig del af dette projekt, men når der arbejdes med en samfundsorienteret case, der tager udgangspunkt i den virkelige verden og forsøger at forstå, hvorfor mennesker agerer, som de gør, er det essentielt at foretage feltstudier. Dette projekts feltstudie kan betragtes som, hvad Bryman betegner som en 'simpel observation'. I modsætningen til forskning bag et skrivebord, er forskning i marken ensbetydende med en mulighed for med egne sanser at observere og opleve atmosfæren på et bestemt fysisk sted. Hermed bliver det muligt for forskeren at danne sig et indtryk af, hvilken adfærd den givne lokalitet opfordrer til, og hvordan folk reagerer som følge heraf. Med et vist niveau af indlevelse bliver det efterfølgende muligt for forskeren at forstå folks handlinger. Dette kan bl.a. benyttes, når de kausale mekanismer skal identificeres. (Bryman 2008, pp. 256-257)

Da dette projekt netop beskæftiger sig med sociale spørgsmål, må feltstudier opfattes som særdeles nyttige og relevante. Af samme grund er Billund Airport og Billund by også besøgt den 8. marts 2012 for på egen krop at opleve lufthavnen og byen. I forhold til interviewene med fem almindelige

rejsende har dette vist sig som gavnligt for at kunne relatere til deres beskrivelser/oplevelser.

2.3.5 Interviews

Der er udført to type interviews i forbindelse med projektet: interviews med fem rejsende og et enkelt interview med projekt- og udviklingschefen for Billund Airport. Derudover deltog forfatteren i to møder mellem COWI og Billund Kommune, som bidrog til en dybere forståelse af kommunens situation og udfordringer mht. trafik, men som dog ikke ses som et interview eller en metode i sig selv.

Som en kvalitativ metode opnås der med interviews viden i dybden, mens kvantitative metoder bidrager med viden i bredden. Igennem det kvalitative interview får den interviewede lov til at udtrykke og uddybe sine personlige holdninger. Som person vil den interviewede være unik, og når denne får lov at komme med personlige beretninger og holdninger, som bl.a. influeres af dennes tidligere erfaringer, vil resultaterne ikke kunne generaliseres til hele befolkningsgrupper. På den anden side vil den interviewede sjældent være alene med en holdning, og fordelene ved denne type interviews er bl.a., at den bidrager til en dybere forståelse af, hvorfor folk handler eller oplever en bestemt situation/et bestemt sted, som de gør. Sådanne kvalitative undersøgelser kan derfor med fordel kombineres med kvantitativ undersøgelse som f.eks. spørgeskemaundersøgelser, hvorigennem der ville opnås en viden om hvor udbredt forskellige holdninger/oplevelser er. Dette er dog fravalgt i dette projekt pga. begrænsede ressourcer, og i kapitel 8 behandles det nærmere, hvilken betydning dette kan tænkes at have. (Andersen 2005, pp. 167-168)

Derudover er det styrken ved interviews at interviewerens har mulighed for at forfølge interessante udsagn fra den interviewede og få opnå mere dybdegående og detaljerede svar på sine spørgsmål. I dette projekt er det valgt at udføre semistrukturerede interviews med åbne spørgsmål, hvortil der bl.a. med udgangspunkt i de i kapitel 3 fundne oplysninger og de i kapitel 6 præsenterede teorier blev udarbejdet to interviewguides, som ses af bilag 1 og 2. Denne type interviews uden begrænsende svarmuligheder tillader de interviewede at snakke i længere tid for at forklare sine synspunkter og fortælle om sine oplevelser. De kan svare, som de umiddelbart opfatter spørgsmålet, og fortsætte med at tale, efter de har besvaret spørgsmålet og dermed komme ind på relaterede og relevante emner. Samtidig har interviewerens dog også mulighed for at stille opklarende spørgsmål og at lede de interviewede tilbage til relevante emner, hvis det skulle være nødvendigt. (Andersen 2005, pp. 167-168; Bryman 2008, p. 196) I kapitel 8 evalueres der på interviewene, hvor det bl.a. overvejes, hvordan disse kunne have været forbedret.

Som nævnt er der i forbindelse med projektet udført fem interviews med rejsende. De interviewede er valgt ud fra køn, alder, uddannelse/job, familiære forhold og, hvor de er bosat rent geografisk, se tabel 2.2. Som det fremgår af tabellen, er der således en overrepræsentation af ferierejsende og selvstændige blandt de interviewede. Hvilken betydning dette kan tænkes at have for undersøgelsens resultater, bliver diskuteret nærmere i kapitel 8.

Tabel 2.2. De interviewede

Navn	Alder	Bor i	Uddannelse	Job	Familiære forhold	Typisk antal årlige flyrejser og type
Katrine	23	Herning	Kontorassistent	I løntilskud i institution	I nyt parforhold	Max 1, ferierejse
Runa	33	Aarhus	Klinisk diætist	Klinisk diætist	Gift, to børn	2, en ferie og et familiebesøg
Tommy	38	Vojens	Mekaniker og kørelærer	Racerkører, kørerlærer, mekaniker, coach	Gift, to, snart tre børn	5-10, arbejdsrejser
Leah	47	Esbjerg	Dekoratør, clairvoyant	Clairvoyant og coach	Fraskilt, to børn	3-4, ferierejser
Hans Ole	63	Ringkøbing	Ingeniør	Ejer og bestyrer en entreprenør-virksomhed	Gift, tre børn	5, ferierejser

Interviewene blev foretaget i omgivelser, hvor de interviewede kunne føle sig tilpasse, og alle interview blev startet ud med en kort forklaring af projektet og formålet hermed, hvorefter de interviewede fik mulighed for at tale sig 'varme' ved en præsentation af sig selv. Leah blev interviewet den 8. april i sin mors hjem i Bøvlingbjerg i Lemvig Kommune, Tommy blev interviewet i et kontor i sit værksted nær Vojens den 23. april, Runa blev interviewet i sit hjem i Stavtrup ved Aarhus den 24. april, Hans Ole blev interviewet den 1. maj i sit hjem i Ringkøbing, mens Katrine blev interviewet i en fælles venindes lejlighed i Herning den 1. maj. Efter samtykke med den interviewede blev interviewet optaget, og lydfilerne findes af bilag 3 på den vedlagte CD-rom. Efterfølgende er interviewene blevet gennemlyttet, og særligt sigende eller illustrerende citater er blevet udskrevet og benyttet i kapitel 6 og 7.

Derudover blev der den 8. marts udført et interview med Anders Nielsen, der er projekt- og udviklingschef for Billund Airport. Herigennem blev der opnået svar, som ellers ikke kunne findes i offentligt tilgængelige dokumenter.

2.3.6 Scenariebygning

I kapitel 7 opstilles der tre scenarier til at belyse forskellige måde, hvorpå tilgængeligheden til Billund Airport kan forbedres, samt disse forskellige tilganges fordele og ulemper. Scenarier kan bruges til at få en fornemmelse af, i hvilke forskellige retninger udviklingen kan gå, og er en demonstration af, at fremtiden ikke blot finder sted, men er noget, der formes af de beslutninger, der træffes.

Når der udarbejdes scenarier, kan dette både ske via en forecasting og en backcasting, hvor førstnævnte er blevet benyttet i dette projekt. Forecasting indebærer at se på den nuværende situation og derfra udtænke mulige måder at komme videre fra denne situation, hvorefter der ses på, hvad disse mulige udviklingsmåder sandsynligvis vil medføre, og hvilken udvikling der er ønskelig. Et scenarie dannet på baggrund af forecasting kan derfor anses som værende et beskrivende og udforskende scenarie. Som modsætning hertil betyder backcasting at forestille sig en ønskelig fremtidig situation og derefter regne tilbage på, hvordan denne situation kan opnås – hvordan man kommer i mål. Denne type scenarie kaldes derfor også normative scenarier. (Scenarios for Sustainability n.d.)

Da dette projekt bl.a. har til formål at demonstrere forskellen mellem en løsningsmodel fremstillet på baggrund af en konventionel 'predict and provide' tilgang og en mobilitetssociologisk baseret løsningsmodel, som har til formål at nedbringe trafikken udledning af CO₂, ses det som mest anvendeligt i dette projekt at benytte forecasting. Herved ses der på de forskellige veje, som udviklingen kan gå alt efter, hvilken løsningsmodel der vælges for at øge tilgængeligheden til Billund Airport.

2.3.7 Opsamling på kapitel 2

Som redegjort benyttes der i dette projekt en kritisk realistisk tilgang ud fra en overbevisning om, at problemstillingen både relaterer til en virkelig fysisk verden, der eksisterer uden for det socialt konstruerede, og en række bagvedliggende strukturer og kausale mekanismer i samfundet, som har betydning for de rejsendes valg om at rejse og deres transportmiddelvalg. Dette har betydning for projektets undersøgelsesdesign og valg af metodologi.

De enkelte underspørgsmål 1-4, de deraf afledte spørgsmål, metoderne benyttet i denne sammenhæng, samt hvilket kapitel/hvilke kapitler underspørgsmålet relaterer til, fremgår af tabel 2.3 på næste side, der opsamler og giver et systematisk overblik over projektets fremgangsmåde.

Rapportens struktur falder i tre dele, hvor der i første del (kapitel 1-4) gøres rede for problemstillingen som en integreret del af samfundskonteksten, og det belyses, hvordan problemstillingen gribes an. Efterfølgende del tager fat på selve problemløsningen og ser på, hvordan tilgængeligheden til Billund Airport ser ud i dag, og hvordan de rejsende oplever at komme til lufthavnen, som situationen er på nuværende tidspunkt. Ud fra dette ses der på, hvordan tilgængeligheden kan øges på tre forskellige måder, hvis fordele og ulemper efterfølgende diskuteres bl.a. ud fra ønsket om at minimere transportens CO₂-udledning. Slutteligt vil den afsluttende del evaluere og konkludere på projektet.

Inden der går i gang med den problemløsende del, vil der dog i de næste to kapitler blive redegjort for casen og dens samfundsmæssige kontekst.

Tabel 2.3. Opsummerende skema over projektets tilgang til besvarelse af underspørgsmål og dermed i sidste ende problemformuleringen

Underspørgsmål	Afledte spørgsmål	Benyttede metoder	Relaterer til kapitel
Underspørgsmål 1: <i>Hvilke strukturer og mekanismer i samfundet har betydning for den øgede mobilitet, og hvilke konsekvenser har dette i samfundet og for casen?</i>	- Hvilken betydning har globaliseringen for samfundet? - Hvorfor bliver tiden mere og mere vigtig? - Hvorfor rejser folk mere og længere? - Hvilken situation befinder Billund Kommune og Billund Airport sig i? - Hvorfor vælger folk en lufthavn frem for en anden?	-Desk research - Litteraturstudier - Dokumentanalyse - Feltstudie - Interview	Kapitel 3: <i>Casens kontekst: en samfundsbeskrivelse</i> og kapitel 4: <i>Billund Airport i Billund Kommune</i>
Underspørgsmål 2: <i>Hvordan er tilgængeligheden til Billund Airport i dag ud fra et netværksperspektiv?</i>	- Hvordan kan den menneskelige interaktion opfattes rent teoretisk? - Hvilken betydning har den ændrede opfattelse og brug af rum og tid for planlægningen? - Hvilke muligheder er der for at komme til Billund Airport i dag? - Hvor lang tid tager det, og hvor dyrt er det at komme til Billund Airport med hhv. bil og kollektive transportmidler?	-Desk research - Litteraturstudier - Feltstudie - Interview	Kapitel 5: <i>Analyse af tilgængeligheden</i>
Underspørgsmål 3: <i>Hvilke oplevelser og rationaler spiller ind i de rejsendes transportmiddelvalg, når de skal til Billund Airport?</i>	- Hvordan opleves lufthavnen? - Hvordan kan de rejsende differentieres? - Hvilke parametre indgår i transportmiddelvalget? - Hvordan opleves hhv. bil, tog og bus? - Hvilken betydning har svarene på ovenstående spørgsmål for transportmiddelvalget, når destinationen er Billund Airport?	-Desk research - Litteraturstudier - Feltstudie - Interviews	Kapitel 6: <i>Fra de rejsendes synspunkt</i>
Underspørgsmål 4: <i>Hvilke fordele og ulemper kan identificeres ved tre forskellige scenarier opstillet på baggrund af varierende planlægningsmæssige tiltag med henblik på at øge tilgængeligheden til Billund Airport?</i>	- Hvad ville en konventionel 'predict and provide' tilgang til problemstillingen resultere i? - Hvad ville en mobilitetssociologisk tilgang resultere i, når det er ønsket at nedsætte transportens CO₂-udledning? - Hvad ville en gennemførelse af udelukkende populære tiltag resultere i? - Hvilke strukturer og mekanismer synes at gøre sig gældende i forhold til de rejsendes transportmiddelvalg?	-Desk research - Litteraturstudier - Feltstudie - Interviews - Scenariebygning	Kapitel 7: <i>Scenarier til diskussion</i>

3. CASENS KONTEKST: EN SAMFUNDSBESKRIVELSE

Travel, which was once either a necessity or an adventure, has become very largely a commodity, and from all sides we are persuaded into thinking that it is a social requirement, too.

(Jan Morris, født 1926, britisk rejseskribent og forfatter (n.d.))

Dette kapitel har til formål at beskrive nogle vigtige tendenser i det samfund, som casen befinder sig i, ud fra den overbevisning, at det ikke er muligt at forme fremtiden uden at forstå nutiden. Da nutiden kun kan forstås med et kendskab til fortiden, bidrager kapitlet derfor også med tilbageblik på den udvikling, der har ført til det samfund, vi har i dag. En forståelse af konteksten med den hidtidige samfundsudvikling og de strukturer og mekanismer i samfundet, som har ført til problemstillingen i første omgang, har stor betydning for forståelsen af problemstillingen som helhed. Med denne viden som en bagvedliggende forståelsesramme bliver det desuden muligt i større grad at vurdere de forskellige tiltags hold i virkeligheden og mulighed for indpas i samfundet, som det ser ud i dag med dets deraf givne normer.

I indledningen blev globaliseringen allerede præsenteret som en bagvedliggende struktur, der kan kobles direkte sammen med Billunds turismestrategi og dermed også med dette projekts problemstilling. I det efterfølgende afsnit 3.1 ses der derfor på globaliseringen som et begreb, der er med til at sætte rammerne for, hvilket samfund vi alle lever i – på godt og ondt. I afsnit 3.2 bliver det belyst, hvilke strukturer og mekanismer der ligger bag den kendsgerning, at vi som samfund får mere og mere travlt, at tiden har en stigende betydning i manges liv, og at vi rejser oftere, længere og hurtigere. Denne acceleration af samfundet har en række uheldige konsekvenser for miljøet og i form af en ulighed i mobilitet. Hvor trafikens miljøpåvirkning er alment anerkendt, gives der ikke i Danmark stor opmærksomhed til mobilitetsbetinget ulighed. Derfor vil der i afsnit 3.3 kort blive gjort rede herfor. Endelig vil der i afsnit 3.4 summeres op på, hvad kapitlet har bidraget med i forhold til besvarelsen af underspørgsmål 1.

Som allerede præsenteret i indledningen er globaliseringen en af de bagvedliggende årsager til Billunds turismestrategi og til, at flytransport er så udbredt et fænomen i vores samfund. Derfor vil afsnittet herefter belyse, hvilke effekter der også kan spores af globaliseringen.

3.1 GLOBALISERING – ET MANGEFACETTERET BEGREB

At globaliseringen er en realitet, der præger selv den mest lokalbundnes liv, kan ikke benægtes. Krige i Mellemøsten får prisen på benzin til at øges, renten og arbejdsløsheden stiger og falder med konjunkturerne og påvirker bl.a. husejerens daglige økonomi, og samfundet er skruet sammen ud fra en forventning om, at man som almindelig lønmodtager er villig til at transportere sig over store afstande hver dag for at komme på arbejde, hente børnene i institution og til fritidsaktiviteter. Sidstnævnte understreges af det anseelige befordringsfradrag, som det er muligt at få, så snart lønmodtageren pendler mere end 24 km på daglig basis. Globaliseringen har gjort verden mindre; der handles og kommunikeres med folk i fjerne lande på daglig basis, og folk transporterer sig over stadig større afstande både i forbindelse med ferie og arbejde. Det er i dag ikke ualmindeligt at have hele verden som sin arbejdsplads og på daglig basis flyve fra land til land for at mødes med medarbejdere og kunder. (Stevnhoved 2006 a; Banister 2006, pp. 6-21)

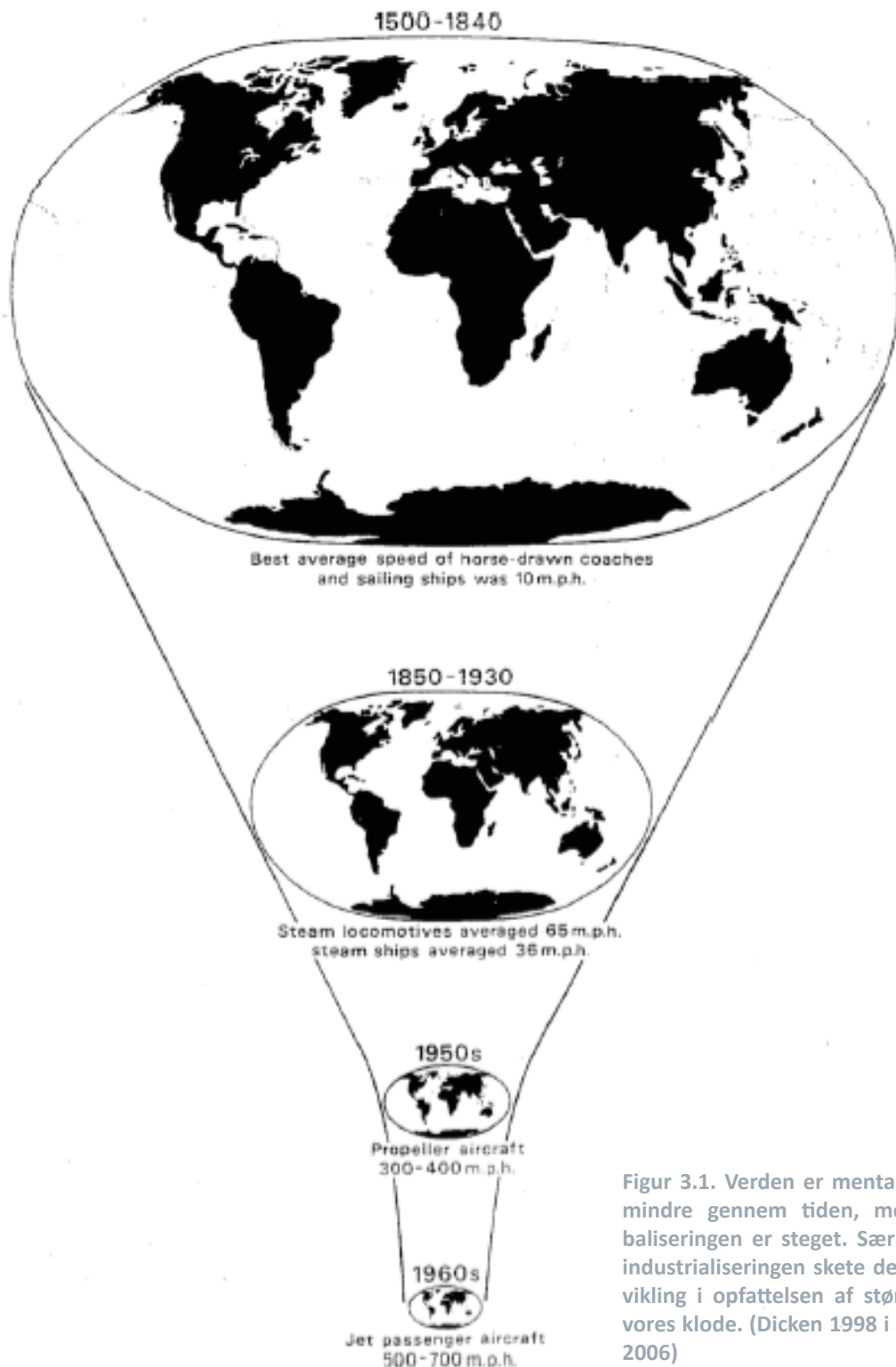
3.1.1 Kort oprids af globaliseringens historiske baggrund

Hvornår globaliseringen startede, er et omdiskuteret emne uden et endegyldigt svar, da det handler om definition. Udviklingen kan ses som startende i stenalderen, hvor den første handel fandt sted, eller den kan ses som et fænomen, som først for alvor fik fæste i slutningen af forrige århundrede. Der er ikke tvivl om, at den situation, vi ser i dag med grænseoverskridende samarbejde, arbejdskraft, produktion og handel, er resultatet af en lang, historisk udvikling. Hvordan jordkloden kan ses som krympende, illustreres af figur 3.1. Samhandel blev i særdeleshed udbredt i større stil i forbindelse med industrialiseringen i starten af 1870'erne. Den teknologiske udvikling og fordristiske arbejdsgange medførte en øget produktion i et omfang, hvor det indenlandske marked ikke kunne følge med i aftagning, og det derfor blev en naturlig konsekvens at eksportere. Dampskibet og lokomotivet medførte desuden, at transporten til udlandet kunne ske hurtigt og billigt. (Stevnhoved 2006 b)

Mellem de to verdenskrige blev globaliseringen sat tilbage pga. protektionisme, og det var først med afslutningen af Anden Verdenskrig i 1945, at samhandlen igen steg understøttet af den nye opfindelse flyvemaskinen, som muliggjorde rejser på tværs af kloden inden for forholdsvis få timer. Fragtskibene gjorde det desuden muligt billigt at transportere varer jorden rundt. Med kommunismens sammenbrud i Østeuropa i 1989 og en gradvis liberalisering af Kinas økonomi siden 1980'erne, blev den internationale handel styrket yderligere, og globaliseringen skete i et højere tempo end hidtil. Første gang en dansk avis nævnte ordet globalisering var i 1990. (Stevnhoved 2006 b) I dag er ordet et hyppigt benyttet ord af medier og politikere, ligesom ordet globalisering efterhånden også er en integreret del af det danske sprog. Søgtes der i dag (den 22. maj 2012) på det danske ord "globalisering" i google, anslås der 2.140.000 resultater, mens det amerikanske "globalization" giver 46.800.000 hits.

3.1.2 En positiv eller negativ udvikling?

Det er forskelligt, hvordan folk forholder sig til globaliseringen – om den opfattes som en positiv udvikling, som imødekommes, eller den betragtes med en vis skepsis, hvis ikke modvilje. Store internationale virksomheder, der ser globaliseringen som en mulighed for at udvide deres marked



Figur 3.1. Verden er mentalt blevet mindre gennem tiden, mens globaliseringen er steget. Særligt med industrialiseringen skete der en udvikling i opfattelsen af størrelse af vores klode. (Dicken 1998 i Knowles 2006)

og mindske omkostningerne forbundet med arbejdskraft, indkøb af råvarer og diverse produkter, vil som regel bifalde denne udvikling, hvor verden bliver mindre, og barriererne landene imellem bliver udvisket. Liberale vestlige politikere vil ligeledes typisk se globaliseringen som et gavnligt fremskridt, mens at de mere venstreorienterede gennemsnitlig vil være mere kritiske over for globaliseringens konsekvenser. De kritiske stemmer er de mest højtrøstede, mens man som positivt stemt over for globalisering ikke har stor grund til at klage, da det er en udvikling, der allerede finder sted upåagtet af modstandernes protester. (Stevnshoved 2006 c)

Der er stor uenighed om, hvilken effekt globaliseringen vil have på de forskellige emner, og derfor vil nedenstående (ikke-udtømmende) liste over de opfattede fordele og ulemper ved globalisering indeholde punkter, som direkte modstrider hinanden:

Tabel 3.1. Globaliseringens negative og positive effekter
(Stevnshoved 2006 d; Stevnshoved 2006 e)

	Negative effekter	Positive effekter
Industrielt	- Globaliseringen medfører, at arbejdspladser flyttes fra forholdsvis dyre lande som i Europa og Nordamerika til lande og især Asien, hvor arbejdskraften er billigere. - Kvaliteten af varer kan forringes ved outsourcing. Dette kan i værste fald medføre værdiløse produkter og farlige situationer, hvis visse materialer erstattes af andre af ringere kvalitet. - Virksomheder, der stadig er bosiddende i Europa/Nordamerika, er i stærk konkurrence med asiatiske virksomheder, som kan producere lignende produkter til en brøkdel af prisen. Af samme grund er der et konstant pres på arbejdskraften i Europa/Nordamerika for at undgå outsourcing, og fagforeningernes indflydelse svækkes.	- Virksomheder har mulighed for at handle på et globalt marked og optimere balancen mellem udgifter og omkostninger. - Den globale konkurrence holder priserne relativt lave, hvormed inflationen mindskes. - Forbrugerne har et større udvalg af produkter i forskellige prisklasser og kvaliteter.
Politisk/ lovmæssigt	- Multinationale selskaber får stor bestemmelse af verdensordenen, eftersom store dele af den globale og de enkelte landes økonomi er afhængige af deres investeringer. - Internationale aftaler som f.eks. Kyotoprotokollen kan indgås.	Globalisering medfører fred, idet lande, der har samhandel, har en større grund til at opretholde freden og mindre grund til at bekriige hinanden. Hvis protektionisme gør, at varer ikke kan overskride landegrænser, så er der således større sandsynlighed for, at hære vil gøre det.

	Negative effekter	Positive effekter
Finansielt/ økonomisk	- Internationale investorer ønsker ikke at investere i lande med ufred, korruption og manglende demokrati, så lande, hvor disse uheldige forhold findes, står desuden dårligere stillet i forhold til at tiltrække udenlandske investeringer. - Ikke alle lande indlemmes i verdensmarkedet. Visse fattige lande i f.eks. Afrika har hverken en høj import eller eksport og står således uden for verdensmarkedet, og da de ikke har mulighed for at komme ind på markedet, fastholdes landene i deres fattigdom.	- Globalt finansmarked med lånemuligheder - Investorer kan se muligheder i andre lande end deres hjemland, f.eks. udviklingslande
Kulturelt	- Det er nødvendigt at kunne kommunikere på det globale sprog engelsk. - Der sker en assimilering af kulturelle forskelle landene imellem. Der anlægges skikke fra andre kulturer (f.eks. ved en amerikanisering), ligesom der også indføres kultur fra andre lande, når den globale arbejdskraft flytter fra land til land. - Der sker en vidensdeling på tværs af landegrænser f.eks. igennem internationale vidensorganisationer, konferencer og samarbejde imellem universiteter	- En stigende kommunikation, turisme og handel mellem forskellige lande øger forståelsen for kulturelle forskelle og ligheder landene imellem. Risikoen for fordomme og racisme mindskes. - Med en større forståelse for hinanden opnås en større empati, og tilbøjeligheden til at hjælpe nødstedte lande og befolkninger bliver større.
Miljømæssigt/ sundheds- mæssigt	- Miljøet kan ses som en taber ved globaliseringen, da flere og flere rejser, og miljøproblemerne overflyttes til fattigere lande, hvor miljøkravene ikke er så skrappe. - Risikoen for pandemier øges, da der foretages flere rejser til udlandet.	- Globale problemer kan også løses globalt, når der i forvejen er gode samarbejder at trække på. Miljøforurening er ofte grænseoverskridende, og det kræver samarbejde landene imellem at løse disse problemer.

Med kapitalismen eller måske rettere neoliberalismen (se tekstboks 3.1) som økonomisk og socialt samfundssystem i den vestlige verden ser det ud til, at globaliseringen fortsætter som tendens. Magtfulde aktører, der ser en mulighed for økonomisk gevinst, støtter op omkring udviklingen, der som vist medfører både negative som positive konsekvenser.

Tekstboks 3.1: Neoliberalisme

Det er tanken bag neoliberalismen, at markedet skal have frihed og lov at styre samfundets udvikling uden statslig indblanding i det omfang muligt. Statens eneste formål er at sikre det frie marked samt sørge for en national hær og et forsvar, politi samt love. Det er hermed bl.a. overbevisningen, at markeds kræfterne selv vil regulere, således at de begrænsede ressourcer (som f.eks. fossile brændstoffer) til sidst bliver så dyre, at efterspørgslen efter alternativer vil stige. Det er til dels den holdning, der kan tolkes at være bag transportpolitikken, hvor nationalpolitikkerne er tilbageholdende med at lægge restriktioner på biltrafikken og forlader sig på teknologiske landvindinger på transportområdet, som det diskuteres i kapitel 7.

Ideerne bag neoliberalismen har bl.a. vundet indpas igennem Margaret Thatchers privatiseringspolitik. I forbindelse med den neoliberale fase af globaliseringen er der sket en nedbrydning af de nationale grænser, der ellers tidligere har været den grundlæggende ramme om både økonomi og politik siden før industrialiseringen. Hvor det tidligere var nationalstaten, som tog hånd om økonomien, er det nu i højere grad den globale økonomi, som styrer den nationale politik. Det er således til stadighed vanskeligere for staten at kontrollere de økonomiske processer i en globaliseret neoliberal verden. (Den Store Danske n.d. b; Thorsen 2009)

Forudsætningen for globaliseringen er løbende teknologiske fremskridt inden for snart ethvert tænkeligt felt, og udviklingen på dette område er hurtigt accelererende. Det tales endda om en eksponentiel vækst af acceleration, således at det 21. århundrede formodes at medføre en teknologisk forandring 200 gange større end det forrige århundrede (Kurzweil 2001), og ses der på, hvorledes f.eks. internettet på forholdsvis kort tid (10-15 år) har revolutioneret, hvordan samfundene i den velstående del af verden er indrettet, synes dette også sandsynligt. Af teknologiske vidundere, som i dag er en del af de flestes hverdagsliv, kan nævnes eksempelvis bilen, det elektroniske betalingskort, telefonen og computeren. Fælles for en stor del af disse opfindelser er, at de har gjort det nemmere og mere bekvemt at være menneske, og ikke mindst har de sparet os en masse tid. Dette bringer os videre til næste emne: drivkræfterne bag samfundets acceleration.

3.2 TID SOM DYREBAR RESSOURCE OG RUMS SVINDENDE BETYDNING

Bekymringer om tid er i dag en del af mange menneskers hverdagsliv. Hvordan man får arbejdstid, fritid og familieliv til at hænge sammen, er centralt omdrejningspunkt i mange diskussioner ved køkkenbordene (Information 2001). Tidens vigtighed indikeres eksempelvis ved, at forskere fra Oxford University Press i 2006 fandt frem til, at ordet "time" er det mest benyttede substantiv i Storbritannien (BBC News 2006). Begrebet tid er af stadigt stigende betydning for det moderne menneske (se forklaring af tekstboks 3.2). Dette er dog hverken særligt overraskende eller nyt, da det er en udvikling, som har fundet sted, siden Benjamin Franklin satte lighedstegn mellem tid og

Tekstboks 3.2: Det moderne menneske

Giddens beskriver det moderne menneske som i identitetskriser sammenlignet med tidligere generationer. Det moderne menneske kan i høj grad realisere sig selv og sine drømme, men med valgmulighederne følger også tvivl og usikkerhed. Det moderne menneske er reflektivt, og identitetsdannelse er en livsvarig proces. Dermed kan varierende identiteter for det moderne menneske påtages uden, at dette betyder, at personen har psykiske problemer, i modsætning til tidligere. Der stilles derfor også store krav til det moderne menneskes fleksibilitet. Det moderne menneske forventes blot tilpasse sig de ændrede forhold. (Den Store Danske n.d. a)

penge i forbindelse med 1800-tallets industrialisering. (Nowotny 1994, pp. 32-41+133; Urry 2000, p. 109)

Tid kan måles i sekunder og minutter, men klokketiden fortæller ikke hele historien om, hvordan tid kan måles eller opleves. At døgnet er inddelt i 24 timer er noget, som mennesket har opfundet. Udbredelsen af denne tankegang stammer fra industrialiseringen, hvor det blev kutymen at sælge sin arbejdskraft i et aftalt antal timer pr. døgn, og den forestilling ligger så meget på rygraden af de fleste i det vestlige samfund, at det er svært ikke at tænke i klokketid endsige forestille sig et samfund, der opererer uden klokketid. I det præindustrielle samfund arbejdede folk efter årstiderne, dvs. i lang tid om sommeren og i kort tid om vinteren. Man arbejdede således, indtil en forhåndenværende opgave som f.eks. høsten var løst, og i dag er der stadig samfund i verden som f.eks. Nepal, hvor der tænkes i denne 'opgavetid'. I dag og i fremtiden ses det af flere forskere som tidssvarende at tænke i 'netværkstid', fordi der arbejdes simultant på flere opgaver i flere forskellige netværk, hvor IKT udgør en baggrundsbetingelse (se mere herom i afsnit 5.1). (Westenholz 2004 in Teknologirådet 2004)

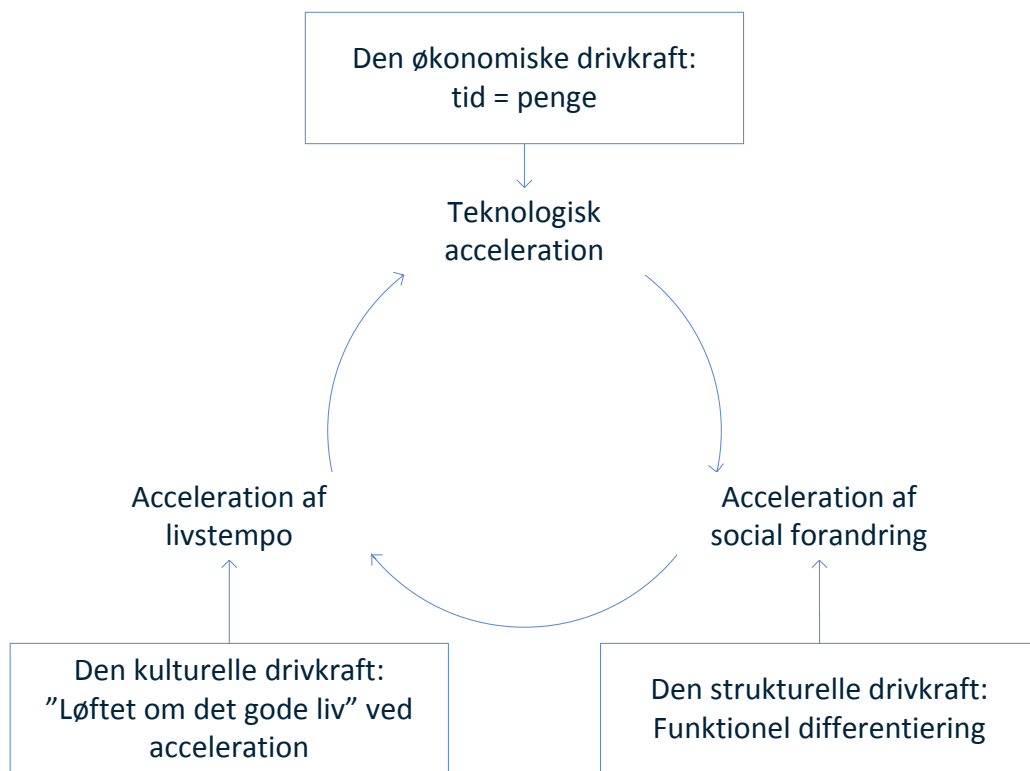
3.2.1 Det accelererende samfund

I et industrielt kapitalistisk samfund, hvor det er målet at akkumulere mest mulig kapital, som så kan investeres i produktionsapparatet for at styrke virksomhedens konkurrenceevne og dermed virksomhedens chance for overlevelse, er resultatet teknologiske fremskridt, som bl.a. sparer arbejdstid og dermed penge. Dette kan med den tyske sociolog og politolog Hartmut Rosas ord betegnes som en **økonomisk drivkraft**, der leder til en teknologisk acceleration, se figur 3.2. Rosas betegnelse drivkraft ses som havende de samme egenskaber som, hvad der ifølge kritiske realister kaldes en struktur, se evt. mere i afsnit 2.1. Som henvisning til ophavsmanden bruges der i dette afsnit konsekvent Rosas betegnelse drivkræfter.

De teknologiske landvindinger muliggør ifølge Rosa yderligere en social acceleration, hvor arbejds- og familiemønstrene drastisk forandres over tid. Ægtefolk skilles, familier opdeles og spredes geografisk, mens det i sammenligning med tidligere er normalt at skifte arbejdsplads flere gange i løbet af ens karriere, hvilket ikke ses som et tegn på illoyalitet, men nærmere omstillingsparathed og fleksibilitet, jf. tekstboks 3.2. Venskaber og familieforhold bevares og plejes på trods af, at parterne måske hverken bor i samme by, landsdel eller land. Ifølge Rosa skyldes denne sociale acceleration dog

ikke alene kommunikations- og mobilitetsmulighederne tilvejebragt af de teknologiske fremskridt. En bagvedliggende, medvirkende årsag hertil skal findes i **den strukturelle drivkraft**, som til steds medfører en funktionel differentiering i samfundet, som vist af figur 3.2. Der sker således konstant en "emneopdeling" eller specialisering af samfundet. (Rosa 2003, pp. 5-14) Som eksempel herpå kan nævnes, hvordan antallet af uddannelser på f.eks. universiteterne er steget drastisk siden oldtidens Grækenland. Det er nu muligt at tage over 80 forskellige bacheloruddannelser på Københavns Universitet, hvor det i antikken blot var muligt at studere syv forskellige fag; aritmetik, astronomi, geometri, retorik, grammatik, dialektik og musik (Københavns Universitet n.d.).

De mange valgmuligheder i det funktionelt opdelte samfund og den accelererende sociale forandring indebærer til dels også en acceleration af livstempoet. Hertil kommer **den kulturelle drivkraft**, som med løftet om, at det gode liv opnås ved at nå mere inden for kortere tid, yderligere forstærker accelerationen af livstempoet, se figur 3.2. I det senmoderne samfund er der en udbredt forventning om, at det er muligt på en og samme tid at have en velfungerende kernefamilie med nærvær, sund kost og motion, en god karriere, hvor igennem en selvrealisering kan ske, et velfungerende socialt liv med masser af samvær med venner og familie, samt et engagement i lokale foreninger og børnenes aktiviteter – og alt dette, mens man også har styr på økonomien, nyder kulturelle oplevelser og



Figur 3.2. Accelerationens cyklus: tre drivkræfter medfører acceleration af samfundet. (Egen fremstilling og oversættelse af (Rosa 2003, p. 12))

løbende holder sig opdateret med nyheder. Det er ikke et under, at antallet af langtidssygemeldte pga. stress og depression stiger. (Rosa 2003, pp. 5-14; Jensen 2001, pp. 322-330; Information 2001)

Den kulturelle drivkraft medfører en øget mobilitet, eftersom folk rejser mere i hverdagen. Der er måske langt fra hjemmet til arbejdspladsen, børnenes institutioner eller fritidsaktiviteterne, som er valgt ud fra ens specifikke værdier og interesser. Den generelle økonomiske velstand har desuden medført, at flere tager på udlandsrejser op til flere gange årligt. Der er næsten en forventning lige så meget som et ønske om, at man tager på rejser gerne mere end en enkelt gang om året. En person, der aldrig har været nogen steder, opfattes tilsyneladende som mindre intelligent/sofistikeret end andre (Catton 1981; Grindal 1973, p. 343). Et menneske som til gengæld rejser og oplever steder face-to-place, som Urry kalder det, bliver set som vidende og raffineret. (Banister 2002, pp. 7+15-18; Urry 2002, p. 262; Urry 2007, p. 49)

Accelerationens cyklus medfører således et samfund, hvor der nye opfindelser og produktudvikling sker stadigt hyppigere, hvor der sker en konstant funktionel differentiering af det moderne menneskes valgmuligheder, og hvor det er overbevisningen, at sættes farten blot op, er det muligt at realisere alle sine mål og drømme og dermed opnå det gode liv. Og samfundets tophastighed ser endnu ikke ud til at være fundet.

3.2.2 Tids sejr over rum¹

I dromokratiet, som Virilio også betegner det accelererende samfund (Virilio 1989 in Kjeldsen 2004, p. 103), er der således et konstant tidspres på i hvert fald en stor gruppe af samfundets aktører (se afsnit 3.3 for en afklaring af, hvilke sociale konsekvenser samfundets acceleration kan påpeges at have). Som hastigheden i samfundet øges, reduceres også tiden, hvormed en given afstand tilbagelægges, se tekstboks 3.3, og der tales om tidens sejr over rummet. Hvor reduceringen af tiden er et centralt omdrejningspunkt i mange nye opfindelser og videreudvikling af eksisterende produkter samt i forbindelse med rejser (dvs. transporten fra A til B), mister rum eller måske rettere afstand løbende sin betydning (Banister 2002, pp. 10-16).

Tekstboks 3.3: Hastighed

Hastighed v kan formuleres som ændringen i sted Δs (afstand) over ændringen i tid Δt (varighed).

$$v = \Delta s / \Delta t$$

Øges hastigheden, må enten afstanden, der tilbagelægges, blive større, eller også må varigheden af rejsen mindskes.

Den øvre grænse for, hvor lang tid det accepteres at bruge at tilbagelægge en given afstand, sænkes over tid. I 1859 skrev H.C. Andersen eventyret "Et Stykke Perlesnor", hvori han lader en gammel bedstemoder fortælle om, da hun var ung, og det i 1815 blev betragtet som en stor rejse at skulle fra Odense til København: "Da havde vi ikke Dampemaskinerne [damplokomotiver], vi brugte Dage til den Vej, hvor I nu kun bruge Timer!" (Andersen 1859, egen forklaring i []). I dag tager det 1 time

¹ Afsnittets titel er en reference til David Harvey (1989, p. 179): "The consequent victory of time over space and place had its price. It meant acceptance of a way of life in which speed and rush to overcome space was of the essence".

og 15 min i tog at rejse fra Odense til København (rejseplanen.dk n.d.²).

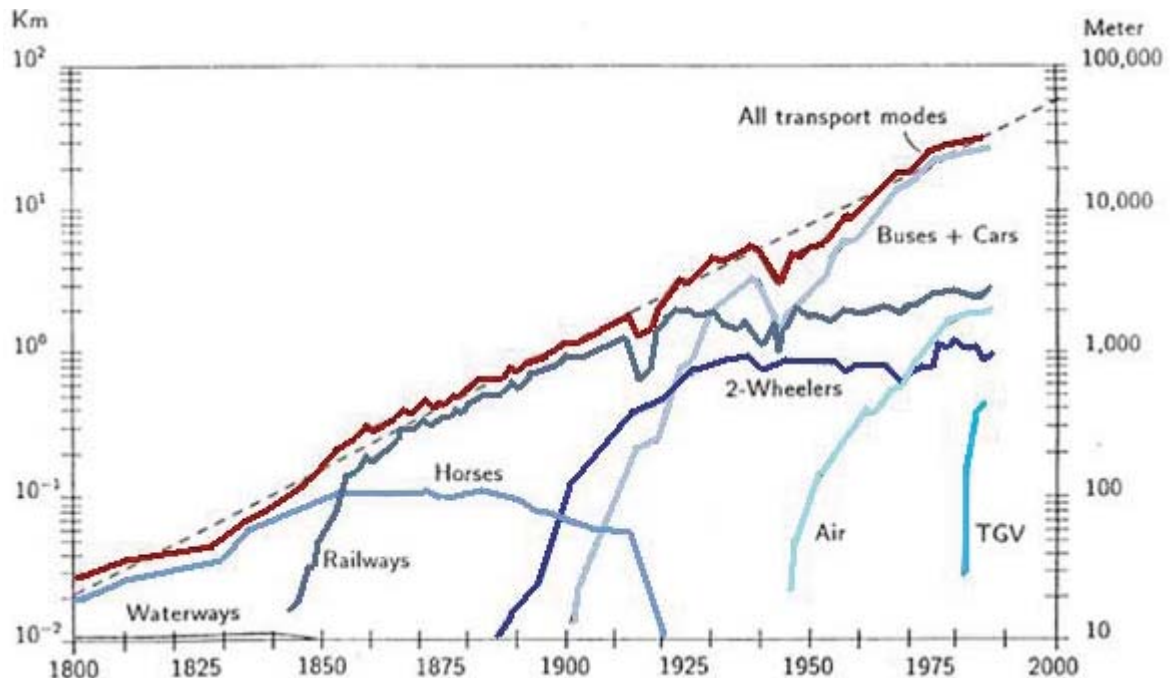
Som nutidige eksempler på vidnesbyrd om det pres, der er for konstant at sænke rejsetiden, kan peges på Folketingets vision om Timemodellen (en times rejse i tog på strækningerne Aalborg-Aarhus, Aarhus-Odense og Odense-København) og den ophedede debat omkring løsningen på trængselsproblemerne ved Vejle fjordbroen (Trafikstyrelsen 2009, pp. 11-12; Zahle 2009). På trods af den nuværende finanskrisen, der har præget verdensøkonomien siden 2007, sker der til stadighed store investeringer i infrastrukturprojekter og forundersøgelser vedr. disse, bl.a. ud fra en overbevisning om, at det vil spare rejsetid og dermed samfundsøkonomiske penge. (Regeringen 2008; Østergaard & Andersen 2012)

Der ses dog en tendens til, at infrastrukturforbedringer ikke reducerer den tid, som folk bruger på at rejse, men derimod forlænger den afstand, som folk er villige til at rejse. To timer sammenlagt synes at være den magiske grænse, som 85 % af danskerne selv i disse krisetider trækker, når de skal sætte tid på, hvor lang tid de er villige til at pendle på daglig basis (Lindevall & Nordin 2011). Flere forskere refererer til et såkaldt konstant dagligt rejsetidsbudget (eng: travel time budget) på en time ud og en time hjem. Denne time kaldes Marchettikonstanten efter antropologen Cesare Marchetti, som begrundede denne grænse med to af menneskets modsatrettede instinkter. Det ene instinkt om at hævde territorium for bl.a. jagt fik mennesket til at forlade hjemmet/hulen, mens det andet instinkt fik mennesket til at vende hjem til den trygge hule igen. En time var den tid, hvor disse instinkter mødte hinanden. Historisk set har denne tidsgrænse på en time også influeret rejsemønstre og indretningen af vores samfund, eftersom transportsystemerne udvikledes, som det fremgår af figur 3.3. (Crozet 2005; Marchetti 1994; Metz 2008, p. 8; Newman 2004 in The Sydney Morning Herald 2004; Urry 2007, p. 4; Zahavi, Beckmann & Golob 1981)

Det skal her fremhæves, at en time er den *gennemsnitlige* tid, som folk er *villige* til at rejse. Der ses en tendens til, at befolkninger i eksempelvis storbyer er villige til at rejse i længere tid end folk i mindre byer og på landet, og flere forskere peger på, at der er sket en stigning i den tid, folk er villige til at rejse. På samme måde kunne det formodes, at folk gennemsnitligt ville være villige til at rejse længere til og fra arbejde, hvis arbejdsløsheden var stor. (Lindevall & Nordin 2011; Lyons & Urry 2005, p. 259; Milthorpe 2007; van Wee, Rietveld & Meurs 2002)

Folk rejser dagligt i forbindelse med arbejde og fritidsaktiviteter, afhentning af børn, indkøb osv. Dette sker inden for et relativt lille geografisk område. Alligevel vil det fra tid til anden være nødvendigt at rejse over længere afstande for at møde nogen ansigt til ansigt. Urry omtaler dette som forpligtelser til at møde nogen face-to-face og anser det som noget helt specielt at møde andre på denne måde. Oplevelsen er en anden, end hvad man får ud af skriftlig kommunikation og telefon- eller videosamtaler, og med de forhåndenværende teknologier kan mødet ansigt til ansigt endnu ikke erstattes. Der findes ifølge Urry fem typer forpligtelser, der genererer behov for at mødes ansigt til ansigt:

² Søgning fra Odense st. til Københavns Hovedbanegård. Afgang 6. februar 2012, kl. 8.07.



Figur 3.3. Teknologisk udvikling i transport og den øgede mobilitet i Frankrig over perioden 1800-2000. Som de forskellige mere avancerede transportsystemer udvikles, tager de over fra eller komplimenterer de foregående. I forbindelse med de to verdenskrige ses fald i transport med tog, bil og bus. (Grübler 1989 in Marchetti 1994, egen farvelægning)

1. *Retslige, økonomiske og familiemæssige forpligtelser* involverende et relativt formelt møde
2. *Sociale forpligtelser*, hvor der er en forventning om deltagelse, f.eks. et bryllup eller fødselsdag
3. *Forpligtelser til at være til stede*, når f.eks. en kontrakt skal underskrives, eller der skal arbejdes med genstande, tekst osv.
4. *Forpligtelser til at opleve et sted* (face-to-place). Det er noget andet at have oplevet Grand Canyon end at have set et postkort af det.
5. *Forpligtelser til at opleve en begivenhed* (face-to-moment). En musikkoncert skal opleves personligt – det er ikke det samme at have set en udsendelse i fjernsynet om det. (Urry 2007, p. 49)

Selvom der kunne undgås nogle rejser vha. mobiltelefoni, computere og internet, ville rejser dog ikke kunne undgås med vores nuværende teknologi. Disse rejser gøres mulig via forskellig infrastruktur, som sætter deres tydelige spor i landskabet.

3.2.3 Landskabets indretning

Ses der på landskabet, som det udfolder sig, mens man som rejsende bevæger sig igennem det,

må det konkluderes, at det pågældende lands udviklingstrin i høj grad afspejles i indretningen af landskabet. De fysisk største vidnesbyrd om landets teknologiske udvikling er ”*rejsens monumenter*”, dvs. broen, motorvejen og lufthavnen (Thyssen 2004), men også byerne størrelse og placering er afhængig af det tilgængelige transportsystem (Marchetti 1994).

Den fysiske indretning af landskabet har stor betydning for, hvordan det moderne menneskes liv leves, og følgelig også rejsmønstrene. Der sker konstant forandringer i dette billede, som på nuværende tidspunkt kan være svære, for ikke at sige umulige, at forudsige. Da eksempelvis bilen blev opfundet som en ”*fartmaskine*”, var det ikke forventningen, at opfindelsen ville have stor betydning for almindelige mennesker. I 1885 tog Bertha Benz imidlertid sin husbonds automobil ud af værkstedet for at besøge sine forældre, der boede 80 km væk, og foretog således det første sociale brug af bilen. Hun er sidenhen blevet krediteret for at have spillet en skelsættende rolle i udbredelsen af bilen. Det er svært at forestille sig, hvordan vores samfund ville se ud i dag, hvis bilen aldrig var blevet udbredt som transportmiddel: *”Overall the car-system reorganizes time and space and thus how people negotiate the opportunities for, and constraints upon, work, family life, childhood, leisure and pleasure”*. (Urry 2007, pp. 113+117) I kapitel 6 og 7 bliver der yderligere redegjort for bilens rolle i det moderne menneskes liv og baggrunden for bilens succes.

Nyere eksempler på, hvordan det kan være svært at spå om fremtiden inden for mobilitet, ses også. Det var forventningen, at telekommunikationens, computers og internettets udbredelse ville medføre færre rejser, da mere kommunikation i stedet kunne ske via kommunikationssystemer. Dette har dog ikke været tilfældet, da der i stedet sker flere rejser som følge af globaliseringen, som netop er gjort nødvendige af kommunikationssystemerne. (Hilty, Lohmann & Huang 2011) Spørgsmålet om, hvorfor folk stadig ser et behov for at rejse, besvares i afsnit 4.4.

På samme måde kan det være svært at forudsige, hvilke transportmidler der måske kan vinde indpas i vores samfund i fremtiden, omend et mobilitetssystem ikke skiftes fra en dag til den næste (Urry 2007, pp. 53-54). Medmindre de menneskeskabte ændringer er blevet gennemtvunget af hændelser/en udvikling ude af menneskets kontrol (som f.eks. en udtømning af ressourcerne af fossile brændstoffer), sker disse som oftest som en forbedring af det eksisterende system. Udviklingen går mod mere komfortable, billigere og ikke mindst hurtigere transportmidler.

3.3 ACCELERATIONENS MENNESKELIGE KONSEKVENSER

Som beskrevet i det foregående afsnit 3.2 er der således sket en komprimering af tid og rum. Tid er en knap ressource, som synes mere og mere værdifuld i det accelererende samfund. Tiden skal reduceres der, hvor det kan lade sig gøre, herunder også i forbindelse med rejser (dvs. transporten fra A til B). Siden industrialiseringen, hvor tiden blev synkroniseret³, og der blev sat lighedstegn mellem tid og penge, har denne tidsmani betydet en rivende udvikling i teknologien inden for transportsystemerne (Nowotny 1994, pp. 36-41; Harvey 1989, p. 170). Udviklingen sker løbende, og

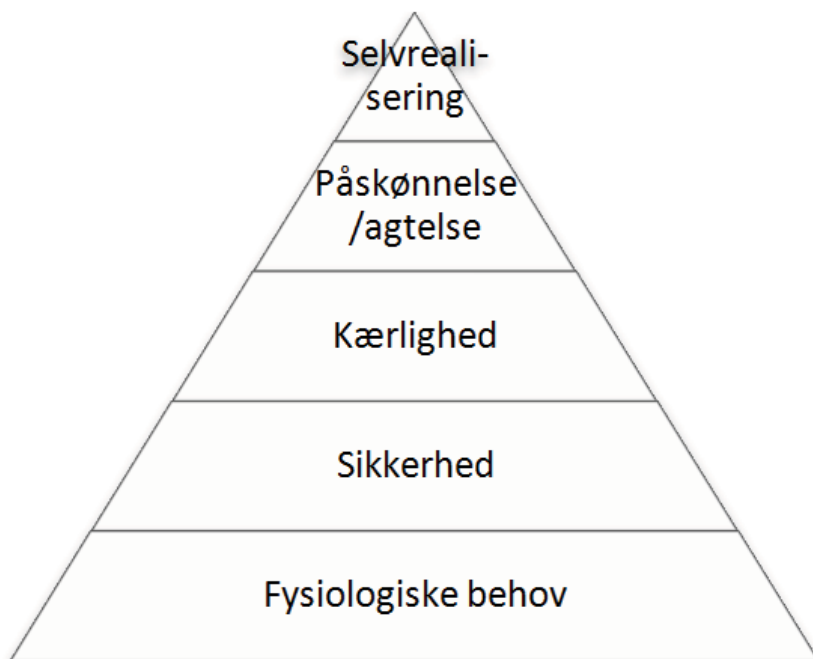
³Greenwich Mean Time blev taget i brug i 1847 i Storbritannien for især at synkronisere jernbanesystemet, mens en verdensomspændende tid blev indført i 1913 via et signal fra Eiffeltårnet (Urry 2000, pp. 111-112).

løbende stiger forventningen til den hastighed, der rejses med. *"No matter how fast your computer system runs, you will eventually come to think of it as slow"* (Ukendt forfatter n.d.). Citatet handler om computere, men kan direkte overføres transportsystemerne. Det forekommer, at det aldrig kan gå for hurtigt med at komme fra A til B, og derfor bør de forhindringer, der hæmmer fremdriften/farten, elimineres. Hvad der efterstræbes, er den friktionsløse rejse.

3.3.1 Den evige stræben

Ideen, at den friktionsløse rejse nogensinde skulle opnås, virker som utopi. Hvis tanken blev tænkt til ende, ville det betyde, at rejser med lysets hastighed (dvs. ca. 300.000 km/s) skulle kunne finde sted. Sådanne hastigheder ville ifølge Einsteins relativitetsteori stoppe tiden, mens højere fart ifølge nogle ville muliggøre tidsrejser. Tidsrejser fascinerer mennesket som en endegyldig sejr for kultur over natur, og science fiction romaner og lignende eskapistiske udtryksformer har i varierende grad været en populær flugt fra hverdagen. (Nahin 2011) Hvis sådanne rejser på et tidspunkt skulle blive mulige, vil det i det mindste ligge langt ude i fremtiden.

Uanset, om det er ens overbevisning, at tidsrejser kan lade sig gøre eller ej, synes det stadig at være et mål for menneskeheden at opfinde stadig mere avanceret teknologi og hurtigere transportformer. Menneskets nysgerrighed og dovenskab har været to vigtige drivkræfter bag menneskets opfindelser og position i dag som det mest succesfulde pattedyr på jordkloden. (Illustreret Videnskab 2011; Zipf 1949 i Robbins 2002) Dertil kommer, at mennesket altid stræber efter forbedringer. Maslow formulerer dette således: *"Thus man is a perpetually wanting animal. Ordinarily the satisfaction of these wants is not altogether mutually exclusive, but only tends to be. The average member of our*



Figur 3.4. Maslows behovspyramide. Her er vist fem trin, men som Maslow også selv pointerer, er dette blot et minimum. Pyramiden kan meget vel opdeles i flere trin, sådan som det også kan ses flere steder, hvor behovspyramiden er illustreret. (egen figur på baggrund af Maslow 1943, p. 395)

society is most often partially satisfied and partially unsatisfied in all of his wants” (1943, p. 395).

Maslow opstillede et hierarki over de menneskelige behov og viste, hvordan at trangen til at forbedre sine livsvilkår ændrer sig, når først at de mere basale behov bliver mødt (se figur 3.4). Der stræbes således opad i hierarkiet, hvilket kan ses som en parallel til og måske bagvedliggende forklaring af den i afsnit 3.2 nævnte jagt på det gode liv.

Som nævnt sættes livstempoet op for at nå alle de gøremål, som er forbundet med billedet om det gode liv. Mange befinder sig godt med de mange valgmuligheder for selvrealisering, som livet giver dem. Der er frit valg på alle hylder, og hvis noget i ens liv ikke er, som det var forestillingen på forhånd, har det moderne menneske rig mulighed for at ændre kurs undervejs. Flertallet ser ud til at trives. Visse grupper har det dog svært med alle de valgmuligheder, som det funktionelt differentierede samfund tilbyder, og særligt det ansvar, der medfølger. De sakker derfor agterud i samfundets ræs mod stadig højere hastigheder. (Landsorganisationen i Danmark n.d.)

Det kan selvfølgelig være, at der er for mange valg, at der er for mange muligheder simpelt hen, så folk bliver fuldstændigt forvirrede. Der er for mange muligheder for os, i hvert fald for unge. Der tror jeg, at der er mange, der har svært ved at finde ud af, hvilken vej de skal gå. Det kan godt være et problem for nogle, så de overhovedet ikke får gjort noget som helst ved det. Vi kan jo sådan set gøre, hvad vi har lyst til. Det er ikke sikkert, at alle kan overskue det. (22-årige mandlig butiksassistent (Landsorganisationen i Danmark n.d.))

De unge, der ikke kan overskue at tage et valg eller lave fravalg, risikerer at sidde fast og ikke komme i gang med en uddannelse. Dermed mindskes deres mulighed for at udgøre en ydende del af samfundet og risikoen for, at de bliver en del af samfundets marginalgruppe, øges tilsvarende. Denne gruppe bliver af flere forskellige forskere beskrevet som en gruppe, som ikke kan følge med samfundets tempo. Som direkte modsætning hertil findes der en gruppe i den anden ende af (mobilitets-)skalaen, som i særdeleshed nyder de mange valgmuligheder, som det moderne samfund tilbyder dem, og fordi de er højmobile, forstår de også at benytte sig af dem.

Samfundets tabere og vindere bliver som to poler benævnt med forskellige betegnelser (vagabonder/turister, massen/eliten, de langsomme/hurtige, de ekskluderede/inkluderede), som alle dækker over samme udtryk for en ulige fordeling af mobilitetens goder. (Bauman 1998 i Gustafson 2002, p. 30; Castells 2010, pp. 445-448; Nowotny 1994, pp. 32-35; Urry 2007, pp. 192-193)

3.3.2 Den sociale ulighed i mobilitet

“Mobility has become the most powerful and most coveted stratifying factor; the stuff of which the new, increasingly world-wide, social, political, economic and cultural hierarchies are daily built and rebuilt” (Bauman 1998, p. 9). Vagabonderne kan beskrives som fattige. De er fattige i økonomisk forstand, fattige på indflydelse og magt, fattige på mobilitet (se tekstboks 3.4). Sidstnævnte bliver identificeret af Bauman m.fl. som hovedårsagen til, hvorfor de kan kategoriseres som disintegrerede i samfundet. De er på flere måder fanget i deres situation og det rum, som de er lokaliseret i.

Nowotny sætter spørgsmålstegn ved, om disse omstændigheder skyldes, at de langsomme ikke er hurtige nok, eller om de hægtes af det accelererende samfund, fordi de er arbejdsløse og dermed fastlåses i denne position (1994, p. 35). En vigtig pointe er i denne forbindelse, at uligheden findes i spørgsmålet, om man har kontrol over sin egen mobilitet – om man har friheden til at vælge, hvor man vil være. En vagabond kan således tvinges til at blive et sted, som han/hun ville hellere forlade, eller presses til at forlade et sted, som han/hun hellere ville være.

Tekstboks 3.4: Mobilitet og motilitet

Mobilitet er både et udtryk for fysisk mobilitet og for virtuel/imaginær/kommunikativ mobilitet (Urry 2007, p. 47). Kaufmann definerer desuden mobilitet som det enkelte individs faktiske mobilitet sammenlagt med individets potentielle mobilitet (kaldet motilitet). At individet er højmobil, betyder derfor ikke nødvendigvis, at individet rejser meget, men blot det, at han/hun har muligheden for at rejse, kan være ensbetydende med en høj mobilitet. (Kaufmann 2002 i Urry 2007, pp. 38-39)

Rundt om i verden ses der en stigende opmærksomhed på sammenhængen mellem problemerne for samfundets mest udsatte og en mangel på mobilitet. Marginalgruppen har svært ved at gennemføre simple dagligdagshandlinger, idet de mangler den mobilitet, som andre tager for givet. Af samme grund mødes disse mobilitetssvage med skepsis og mistro, fordi de mobile har svært ved at sætte sig ind i deres problemer. Hvis man af den ene eller anden grund ikke ejer en bil, er turen til børnenes institution, videre til en evt. arbejdsplads og derefter en hjemtur med indkøb undervejs en uoverkommelig rejse fra mange adresser. Pga. en lav mobilitet har vagabonden ringe tilgængelighed til diverse aktiviteter, såsom et reduceret område at søge arbejde i og begrænsede muligheder for uddannelse. (Lucas 2004, p. 1)

Øverst i samfundetshierarkiet findes de højmobile. Turisterne cruiser af sted, godt tilpas med tempoet, som accelerationen af samfundet har lagt for dagen. Valgfriheden (inden for alt) er stor, og de kan derfor sammensætte deres helt egen individualiserede pakkeløsning i det funktionelt differentierede samfund. De er kapitalstærke, magtfulde og velinformerede/højtuddannede. De ændrer mobilitetsform hurtigt og behændigt, mens de lader teknologierne sammenspile for derved at kunne multitask og nå en masse på samme tid. Informationssamfundet/netværkssamfundet er for dem et herligt sted at leve.

Denne ulighed i mobilitet bliver f.eks. i Storbritannien betragtet som et problem, som skal imødegås igennem planlægningen. På samme måde kunne dette emne indgå i planlægningen af tilgængeligheden til Billund Airport ud fra den overbevisning, at alle skal have lige adgang til lufthavnen. Denne diskussion bliver yderligere behandlet i kapitel 7.

Opsamling på kapitel 3

I løbet af dette kapitel er der blevet belyst nogle for problemstillingen vigtige strukturer og mekanismer i samfundet, som har betydning for, hvordan og hvorfor vi vælger at transportere os længere, oftere og hurtigere.

- Globaliseringen kan ses som påvirkende alt og alle i det vestlige samfund
- Globaliseringen er en løbende proces, der har fundet sted minimum siden industrialiseringen
- Globaliseringen har både positive og negative konsekvenser og har derfor også både fortalere og modstandere
- Acceleration af samfundet: en økonomisk drivkraft fører til en teknologisk acceleration, en strukturel drivkraft fører til en social acceleration, mens en kulturel drivkraft fører til en acceleration af livstempoet.
- Accelerationen af samfundet medfører bl.a., at tid vurderes mere og mere vigtig, rum/afstand mister sin betydning, og at mobiliteten generelt stiger.
- Når folk rejser, skyldes det forskellige former for forpligtelser, som ikke kan erstattes med IKT
- Der er et konstant pres på at nedsætte rejsetider, hvilket fysisk kommer til udtryk i 'rejsens monumenter': broen, motorvejen og lufthavnen
- Folk bruger dog ikke mindre tid på at rejse sammenlignet med tidligere
- Bilen har været af afgørende betydning for indretningen af samfundet
- Det ligger til menneskets natur at stræbe efter det hurtigere og det bedre.
- Nogle står af i et samfund med så mange valgmuligheder og høje krav
- Mobilitet kan ses som en stratificerende faktor i samfundet.

Som set er der således forskellige strukturer og mekanismer i samfundet, som har forskellige konsekvenser for forskellige lande og grupper af mennesker i disse lande. Disse strukturer, mekanismer og afledte effekter vil have betydning for udformningen af scenarierne og inddrages i den efterfølgende diskussion i kapitel 7. Fra at fokusere på drivkræfter i det samfund, som casen kan ses som en integreret del af, vil omdrejningspunktet i det efterfølgende kapitel være selve casen og en beskrivelse af nogle af dens forskellige aktører.

4. BILLUND AIRPORT I BILLUND KOMMUNE

“A good portion of the airport is on ceded lands, and lease money was paid for that. So the state’s collecting lease money because all of a sudden “worthless” land now has an airport on it.”

Neil Abercrombie, født 1938, amerikansk politiker

Når der opereres med en problemstilling, der tager udgangspunkt i en case, er det nødvendigt at sætte sig grundigt ind i omstændighederne, som den pågældende case befinder sig i. Kun igennem en forståelse herfor kan man gøre sig forhåbninger om at gennemskue begrundelserne for de handle-mønstre, som casens aktører praktiserer. Dette kapitel har til formål kort at gøre rede for Billund Airports og Billund Kommunes historie samt deres nuværende situation, samt pege på nogle kræfter, som har betydning for casen, underspørgsmål 1 og dermed også besvarelsen af problemformuleringen.

Det efterfølgende afsnit 4.1 indeholder et historisk tilbageblik for egnen. I afsnit 4.2 ses der på tendenser og udviklinger i Billund Kommune, hvormed der søges en forklaring på kommunens store fokus på vækst, mens afsnit 4.3 mere specifikt ser på Billund Airports udvikling, nuværende faciliteter og det konkurrencemæssige pres, som lufthavnen ligesom kommunen konfronteres med. Endelig vil der i afsnit 4.4 opsummeres på den viden, der er opnået igennem kapitel 3 og 4, og underspørgsmål 1 vil blive besvaret.

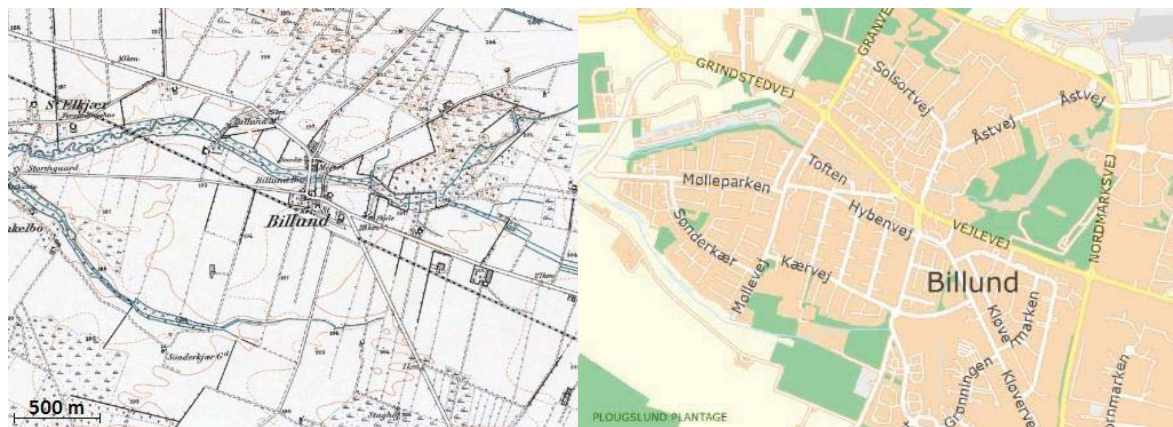
Her forinden vil der dog først blive gjort rede for nogle historiske fakta, som har betydning både for Billund Airport, Billund Kommune og byen Billund.

4.1 BILLUND KORT OG HISTORISK FORTALT

Billund Airport har taget navn efter byen Billund, hvor lufthavnen er beliggende. At Billund Airport er placeret her forholdsvis afsides midt i Jylland med 28 km til Vejle som den nærmeste større by, har sin årsag i, at Billund også er hjemby for LEGO-koncernen.

I starten af 1930’erne så tømreren Ole Kirk Christiansen (pga. den tids økonomiske depression) sig nødsaget til at omlægge sin forretning i Billund og begyndte i stedet at producere brugsting som f.eks. strygebrætter, trappestiger og trælegetøj. Sidstnævnte var en succes, og hurtigt startedes en egentlig legetøjsproduktion. På dette tidspunkt boede der ca. 300 mennesker i Billund. I 1948 lancerede LEGO sine første klodser i plast, og efter en brand i 1960 blev produktionen af trælegetøj opgivet. I 1950 kunne Billund tælle indbygger nr. 500, mens Billund by voksede betydeligt i løbet af

1960'erne til at have 2.065 indbyggere i 1970, hovedsagligt på grund af byens store arbejdsplads LEGO. Denne familieejede virksomhed har siden på loyal vis holdt fast i Billund som dets hovedsæde, hvor der i dag bor ca. 6.100 indbyggere. (Wikipedia 2012)



Figur 4.1. Før 1960 var Billund ikke meget andet end en samling huse. Billund skylder således både LEGO-koncernen og Billund Airport meget for dens vækst. Kortet til venstre står til at være produceret i perioden 1900-1960, og som det fremgår, var der på det tidspunkt, hvor kortet blev fremstillet, stadig en jernbane imellem Grindsted og Vejle. Denne jernbaneforbindelse blev imidlertid nedlagt i 1950'erne. Kortet til højre er et nutidigt kort, hvor noget af Billund Airport ses i øverste højre hjørne. (Danmarks Miljøportal n.d.)

Etableringen af Billund Lufthavn: Allerede i 1961 etablerede den egentlige LEGO-stifter og søn af Ole Kirk Christiansen, Godtfred Kirk Christiansen, en privat 800 m lang landingsbane og dertilhørende flyhangar nord for LEGO-fabrikken i Billund, og efter, at flere nabokommuner blev medejere af lufthavnen, blev det planlagt at udvide lufthavnen til en regulær offentlig lufthavn. Ved åbningen i 1964 var der således ikke andre bygninger ved lufthavnen end et kontroltårn, og passagerne blev i en tidligere bybus fragtet fra en hangar til flyet, som fløj mellem Billund og København. Lufthavnen har siden åbningen oplevet en bemærkelsesværdigt stor vækst, hvilket hænger sammen med, at rejsebureauerne tidligt så potentialet i Billunds placering centralt i Jylland for at nå mange kunder i Vestdanmark. Da EF i 1984 åbnede op for muligheden for regionale udenrigsruter, understøttede dette yderligere Billund Airports vækst. I dag er Billund Airport Danmarks næststørste lufthavn – en position, som det er lufthavnens erklærede mål at bibeholde. (Billund Airport 2012, pp. 2-3)

LEGOLAND: I 1968 åbnede LEGOLAND-parken, der fra første sæson blev en stor succes. Allerede her tiltrak parken 625.000 besøgende, hvilket var over 300 % mere end det budgetterede antal. Andre LEGOLAND-parker er siden blevet åbnet rundt omkring i verden. I 2005 blev alle disse parker solgt til Merlin Entertainments Group, hvormed de blev en del af en serie familieforystelsesparker ejet af et multinationalt selskab. Merlin Entertainments Group råder over næsten 80 attraktioner over hele verden og ejes bl.a. af LEGO Holding/KIRKBI. I 2011 besøgte 1,7 millioner turister parken i Billund, som dermed trækker mange turister til byen hvert år. (LEGOLAND 2012, pp. 2-3+19)

Lalandia: I 2009 åbnede endnu en familieforlystelse i Billund: Lalandia. På baggrund af Lalandia Rødbys succes så man muligheder i at åbne endnu et Lalandia i Jylland, og valget af lokalitet faldt på Billund, hvor der i forvejen var LEGOLAND og Billund Airport. På denne måde kan oplevelsescentrene tiltrække flere turister, der kan benytte sig af flere oplevelsestilbud, når de allerede er i Billund, og dermed blive længere tid. Lalandia ejes af PARKEN Sport & Entertainment, og i 2010 var det forventningen, at antallet af gæster i 2012 vil runde 1 mio. årligt. Lalandia udvider løbende, og opførelsen af de næste 120 feriehuse er allerede planlagt. (Medarbejder ved Billund Kommune 2012, pers. comm. 20. januar; Lalandia 2012, p. 3; Vejle Amts Folkeblad 2010)

Som set er Billund var ikke meget by før etableringen af LEGO, der har medført anlæggelsen af Billund Lufthavn (senere Billund Airport), LEGOLAND og Lalandia. Billund er allerede på vej til at blive et af verdens mest udpræget konstruerede turistdestinationer (Nielsen 2010) – en vision som deles af mange magtfulde aktører, herunder blandt andre Billund Kommune.

4.2 KORT PRÆSENTATION AF BILLUND KOMMUNE

Ved kommunesammenlægningen i 2007 blev Billund Kommune dannet af de daværende Grinsted og Billund kommuner. På nuværende tidspunkt er der 26.300 indbyggere i Billund Kommune, hvoraf næsten 11.000 er bosat i Grindsted, som samtidig er kommunens største by. Billund er den næststørste med næsten 6.600 indbyggere og har lagt navn til kommunen, sandsynligvis fordi Billund er nationalt og internationalt kendt for lufthavnen, LEGOLAND og til dels det relativt nyanlagte Lalandia.

4.2.1 Kommunens situation i tal

På visse punkter har Billund Kommune de samme udfordringer som en udkantskommune, selvom kommunen er beliggende midt i Jylland og ikke i et randområde (Medarbejder ved Billund Kommune 2012, pers. comm., 14. marts). Som beskrevet i indledningen er prognosen, at befolkningstallet vil falde. Som det er den generelle udvikling i Danmark, er det forventningen, at andelen af ældre (65+ år) vil stige, og samtidig vil antallet af folk under 65 år falde. Dog ser Billund Kommune ud til at være særligt hårdt ramt af denne tendens, som det også fremgår af tabel 4.1. (Region Syddanmark 2010)

Tabel 4.1. Aldersopdelt befolkningsudvikling 2010-2030 (Region Syddanmark 2010)			
	0-24 år	25-64 år	65+ år
Billund Kommune	-13 %	-9 %	46 %
Region Syddanmark	-4 %	-7 %	46 %
Hele landet	0 %	-3 %	46 %

Uddannelsesniveaue er lidt lavere i Billund Kommune end i resten af landet, hvilket kommunen ser som en svaghed. Typisk har kommunen været en kommune med mange til- og fraflytninger, men dette tal er faldet de sidste års tid siden 2006 med en lille overvægt af fraflytninger. Fraflytningen er størst blandt de 18-25-årige, som sandsynligvis rykker fra området pga. uddannelse. Huspriserne i

Billund Kommune er steget 13,3 % siden 2006, og det er betydeligt mere, end hvad der er tilfældet i Region Syddanmark (7,6 %) og hele landet (-8 %).

I Billund Kommune er der ca. 13.500 personer i den erhvervsaktive alder (16-66-årige), mens der er ca. 17.000 arbejdspladser. Selvom der således er flere arbejdspladser end kommunens egen arbejdsstyrke kan levere, er antallet af arbejdspladser dog faldende. Det er heller ikke hele arbejdsstyrken, der har arbejde inden for kommunens grænser. Der pendles mere ind og ud af kommunen end for ti år siden. I 2009 pendlede 40,6 % af kommunens beskæftigede borgere ud, mens 27,4 % af kommunens arbejdspladser var besat af indpendlere, hvoraf den meste pendling sker til og fra Vejle Kommune. (Billund Kommune 2008; Region Syddanmark 2010)

LEGO beskæftiger ca. 3.000 medarbejdere i Billund, hvoraf de ca. 1.500 er i produktionen, men med tiden kan der ske en overflytning fra sidstnævnte afdeling til lande, hvor produktionen kan ske billigere (LEGO 2009). Hvert år ansætter LEGOLAND ca. 1.300 sæsonarbejdere, mens der er 250 fuldtidsansatte (Vejle Amts Folkeblad 2012). Derudover er der 550 ansatte på Daniscos fabrik i Grindsted (TV Syd 2011). Lalandia er desuden en voksende arbejdsplads med nogle hundrede medarbejdere og ansætter dertil en 100 sæsonarbejdere. Der er således nogle få store arbejdspladser, som kommunen er forholdsvis afhængig af.

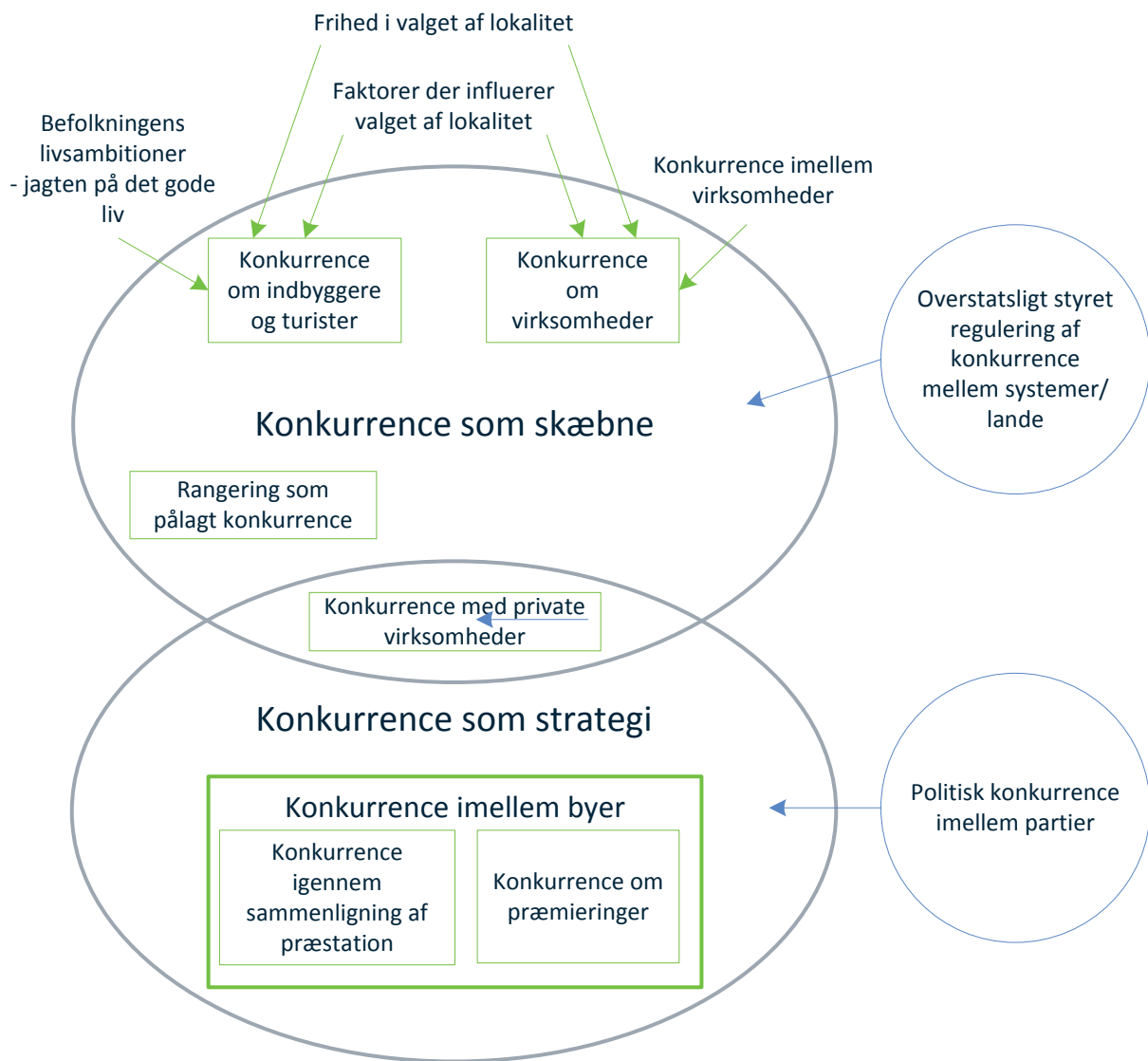
4.2.2 Billund Kommunes vækststrategi

Som de fleste (hvis ikke alle) andre kommuner, ønsker Billund Kommune at være et attraktivt sted for både dens indbyggere og virksomheder, og for Billund Kommune er vækst et populært ord. Dette fremgår også af kommunens nye vækststrategi '5 veje til vækst', hvorigennem det ønskes at:

1. "Skabe øget tilflytning til Billund Kommune
2. Styrke turismen og den øvrige erhvervsudvikling i Billund Kommune
3. Udvikle Børnenes Hovedstad
4. Øge uddannelsesniveaue i Billund Kommune
5. Sikre infrastrukturel udvikling der understøtter vækstambitionerne". (Billund Kommune n.d. b)

For at beholde arbejdspladserne i kommunen og bidrage til kommunens ønske om vækst, er der således fundet frem til vækstveje, som vil være i overensstemmelse med nogle af kommunens vigtigste virksomheder. Billund Kommune er verdenskendt for sin lufthavn, LEGO og LEGOLAND, og disse virksomheder spiller også hovedrollerne i den fremtidige udvikling. Der satses hårdt på børnefamilier som målgruppe for turiststrategien, og børn sættes desuden i centrum i Billunds nye byudviklingsplan. Billund skal være Børnenes Hovedstad, hvilket indbefatter en omfattende og gennemgribende omstrukturering af Billund by.

Dette store fokus på at skabe vækst i Billund Kommune kan ses dels som skæbnebestemt og dels som en strategi, som figur 4.2 illustrerer. Den tyske økonom og byforsker professor Heinrich Mäding peger på 12 forskellige konkurrenceforhold, som gør sig gældende i forhold til byer og regioners konkurrence.



Figur 4.2. Der er mange forskellige konkurrenceforhold, som spiller ind i den konkurrence, der er imellem steder. (egen oversættelse efter figur af Mäding 2006)

Mäding ser dog ikke dette konkurrenceforhold byer imellem som en negativ situation, men ser det som en mulighed for byerne at presse sig selv til det yderste for at være de bedste. Dette kan ifølge Mäding være både i borgernes interesse og være med til at støtte op omkring en bæredygtig udvikling. (Mäding 2006) Mädings figur ses i dette projekt som givende et overblik over de mange forskellige konkurrenceforhold, som byer må forholde sig til, men forfatteren er dog uenig i det entydigt positive i konkurrenceforholdet mellem steder. Det liberalistiske syn på konkurrencen imellem steder som et gode bliver diskuteret nærmere i kapitel 8.

Når der ses på, hvilke muligheder der findes for at øge tilgængeligheden til Billund Airport, er det vigtigt at have for øje, hvilke aktører der har interesser heri. De fleste steder og virksomheder kæmper en kamp for at være konkurrencedygtige, og den eneste forskel er blot i forhold til, hvem sammenligningen sker med i hvilken sammenhæng. Derfor vil løsningsmodeller, der mindsker konkurrenceevnen for Billund Kommune og/eller Billund Airport, have meget lidt chance for at blive gennemført. Dette bliver diskuteret nærmere i forbindelse med præsentationen og diskussionen af de tre opstillede scenarier i kapitel 7.

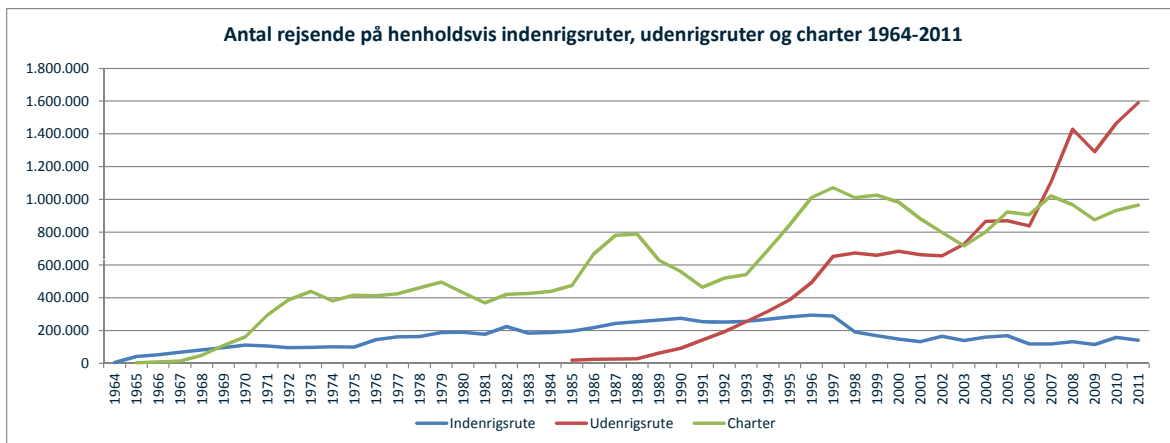
I det efterfølgende afsnit præsenteres Billund Airport for at give overblik over hvilken situation lufthavnen befinder sig, og hvad der ses som vigtigt fra Billund Airports side. Dette er igen sammenkædet med, hvilke løsningsmodeller lufthavnen vil se som attraktive.

4.3 BAG OM BILLUND AIRPORT

I 2002 kunne Billund Airport åbne sin nye ankomsthale, skifte navn fra 'Billund Lufthavn' til 'Billund Airport' og dermed for alvor slå fast, at lufthavnen i Billund var en international lufthavn.

4.3.1 Antallet af flypassagerer

I 2011 kunne over 30 forskellige udenlandske destinationer nås med rutefly direkte fra Billund, og mere 90 % af det samlede passagertal rejse til eller fra udlandet. Som det ses af figur 4.3, er der siden åbningen af lufthavnen sket en markant stigning i antallet af rejsende på udenrigsruterne, ligesom der også antallet af charterrejsende er øget væsentligt. Efter antallet af indenrigsflyvende passagerer toppede i 1997 er der sket et fald i antallet af denne type rejsende, hvilket kan forklares med åbningen af den landfaste forbindelse over Storebælt i 1998. Det er Billund Airports formodning, at antallet af flyrejsende fortsat vil stige i årene fremover, og at den nuværende lavkonjunktur højest vil mindske væksten. Billedet, som det tegner sig for Billund Airport med en vækst i antallet af passagerer, er dog ikke enestående for et transportknudepunkt. Det er snarere et udtryk for den



Figur 4.3. Antal rejsende på henholdsvis indenrigsruter, udenrigsruter og charter 1964-2011. (Egen figur på baggrund af Billund Airport 2011)

stigende globalisering, der finder sted, som beskrevet i afsnit 3.1.

Langt de fleste vælger at køre til lufthavnen i bil, og sammenlignet med tidligere, hvor der skete mange biltyverier, er der nu også mange flyrejsende, der vælger at parkere i lufthavnen. Der findes ingen konkrete tal for, hvor mange reelt der parkerer i sammenligning med, hvor mange der får et lift og bliver sat af, og hvor mange der tager de kollektive transportmidler. De eneste statistikker, der har været mulige at fremskaffe, er tal for, hvor mange der stiger af Sydtrafiks busser ved Billund Airport, se tabel 4.2. I alt stiger omkring 2.200 buspassagerer af hver uge ved Billund Airport, hvor der til sammenligning gennemsnitligt flyver ca. 52.000 fra lufthavnen hver uge. Hvor mange af buspassagererne der skal rejse videre med fly, og hvor mange der f.eks. arbejder i lufthavnen eller i hvert fald ikke skal ud og rejse, kan ikke ses ud af disse tal. Derudover mangler der tal fra rute 117 fra Horsens og rute 913X fra Silkeborg/Aarhus, som begge administreres af Midttrafik, samt Billund Airports egen lufthavnsbus, se mere herom i kapitel 5. Der gives hermed en indikation af, at bussen p.t. ikke er det mest benyttede transportmiddel til Billund Airport. (Nielsen, A 2012, pers. comm., 8. marts)

Tabel 4.2. Antal ugentlige afstigninger ved busstoppestedet Billund Airport, oktober 2011 (Sydtrafik)								
Rute	mandag	tirsdag	onsdag	torsdag	fredag	lørdag	søndag	I alt pr rute på en uge
43 (Vejle)	57	57	62	62	80	55	73	446
44 (Esbjerg)	37	37	25	25	11	36	17	188
143 (Vejle)	49	49	60	60	25	16	55	314
144 (Esbjerg)	11	11	14	14	10	12	2	74
166 (Kolding)	16	16	12	12	18	2	5	81
179 (Vejen)	1	1	1	1	7	3	2	16
I alt pr. dag	171	171	174	174	151	124	154	2238 (alle ruter på en uge)

4.3.2 Konkurrenceparametre

I dag er en lufthavn ikke blot et sted, hvorfra folk rejser ud og returnerer. Det er i langt højere grad også en virksomhed på et globalt marked og kæmper derfor i konkurrence med andre lufthavne om passagerer og med nærved liggende byer, hoteller, restauranter mm. om besøgende (se mere herom i afsnit 6.1). Lufthavnens indtjening kommer til dels fra parkeringen, hvor lufthavnen har relativt mange parkeringspladser i forhold til antallet af passagerer, der flyver ud fra Billund (yderligere analyser af lufthavnens parkeringsforhold kan findes i afsnit 5.3). Antallet af parkeringspladser er desuden blevet udbygget hvert år, siden den nye terminalbygning blev indviet i 2002. Parkeringen er både en god forretning for lufthavnen, men også en nødvendig forretning, eftersom luftfartsselskaberne

forsøger at holde deres udgifter til lufthavnen på et minimum, og indtjeningen derfor skal komme fra et andet sted. Derudover tjener lufthavnen penge på lufthavnsafgifter pr. passager, flyafgifter og deres tax-free butikker. Antallet af passagerer, der vælger at flyve fra og helst også parkerer i Billund Airport, er således afgørende for indtjeningen. (Nielsen, A 2012, pers. comm., 8. marts)

Nogle rejsende vælger en færdigpakket ferierejse, men stadig flere vælger selv at sammensætte deres rejser selv (Urry 2007, p. 121). Når den rejsende står over for at skulle købe en flybillet, er det som regel ikke på forhånd givet, at en bestemt lufthavn skal vælges. Tværtimod spiller mange parametre ind i valget af lufthavn, og hvad der vægtes højest, er afhængigt af den rejsendes prioriteter. Først og fremmest findes der en række parametre, som er forbundet med den pågældende lufthavns udbud af flyafgange og luftfartsselskaber:

- Muligheden for at flyve til en bestemt destination
- Muligheden for at flyve med et bestemt, foretrukket luftfartsselskab
- Frekvensen af flyafgange (jo flere afgange, jo bredere udvalg af afgangs- og ankomsttidspunkter)
- Prisen på flybilletten
- Flyvetiden (herunder om flyet er direkte eller der skal ske skifte undervejs)
- Serviceniveauet, punktligheden, ry mm. af de udbudte flyafgange

Dertil kommer nedenstående parametre, som relaterer sig til selve lufthavnen:

- Check-in faciliteter (herunder, hvor lang tid der skal afsættes mellem ankomsten ved lufthavnen og ankomsten ved gaten, dvs. hvor lang tid det tager at komme igennem sikkerhedskontrollen, hvor langt der er til gaten)
- Muligheder for shopping, lounge, restaurantbesøg
- Faciliteter og betjening i forbindelse med indtjekning af bagage og told
- Tilgængeligheden til lufthavnen, herunder:
 - o Rejsetid til lufthavnen
 - o Prisen for at komme til lufthavnen
 - o Mulighederne for at parkere tæt på, billigt og sikkert (Kouwenhoven 2008, pp. 13-14)

Derudover må der også kunne identificeres nogle parametre, der indgår i valget af lufthavn, som har at gøre med den rejsendes erfaringer:

- Er der f.eks. tale om en lufthavn i et andet land, og den rejsende ikke føler sig sikker på sin sproglige formåen, kan det have betydning for, om han/hun vælger Hamborg eller Billund.
- Vane kan desuden have noget at sige – er man bekendt med en lufthavn og har før haft en god oplevelse ved at benytte sig af denne, vil man måske også vælge denne lufthavn næste gang. Lufthavnen kan således vælges ud fra, hvad man føler sig tryk ved.
- Der kan også være dårlige oplevelser ved en lufthavn, som gør, at man fravælger den pågældende lufthavn.
- Ry og rygter kan have betydning. Positive/negative fortællinger fra andre kan betyde noget.

Som lufthavn kan man således skrue på mange forskellige parametre for at øge sin konkurrencedygtighed i forhold til de flyrejsende, men mange af disse parametre ligger dog alligevel uden for, hvad lufthavnen direkte har indflydelse på. Tilgængeligheden er et af disse parametre. Lufthavnen er afhængig af beslutninger truffet af lokale, regionale og nationale politikere og disses embedsfolk, men vil naturligvis forsøge at give sin mening til kende og påvirke beslutningstagerne hen ad vejen.

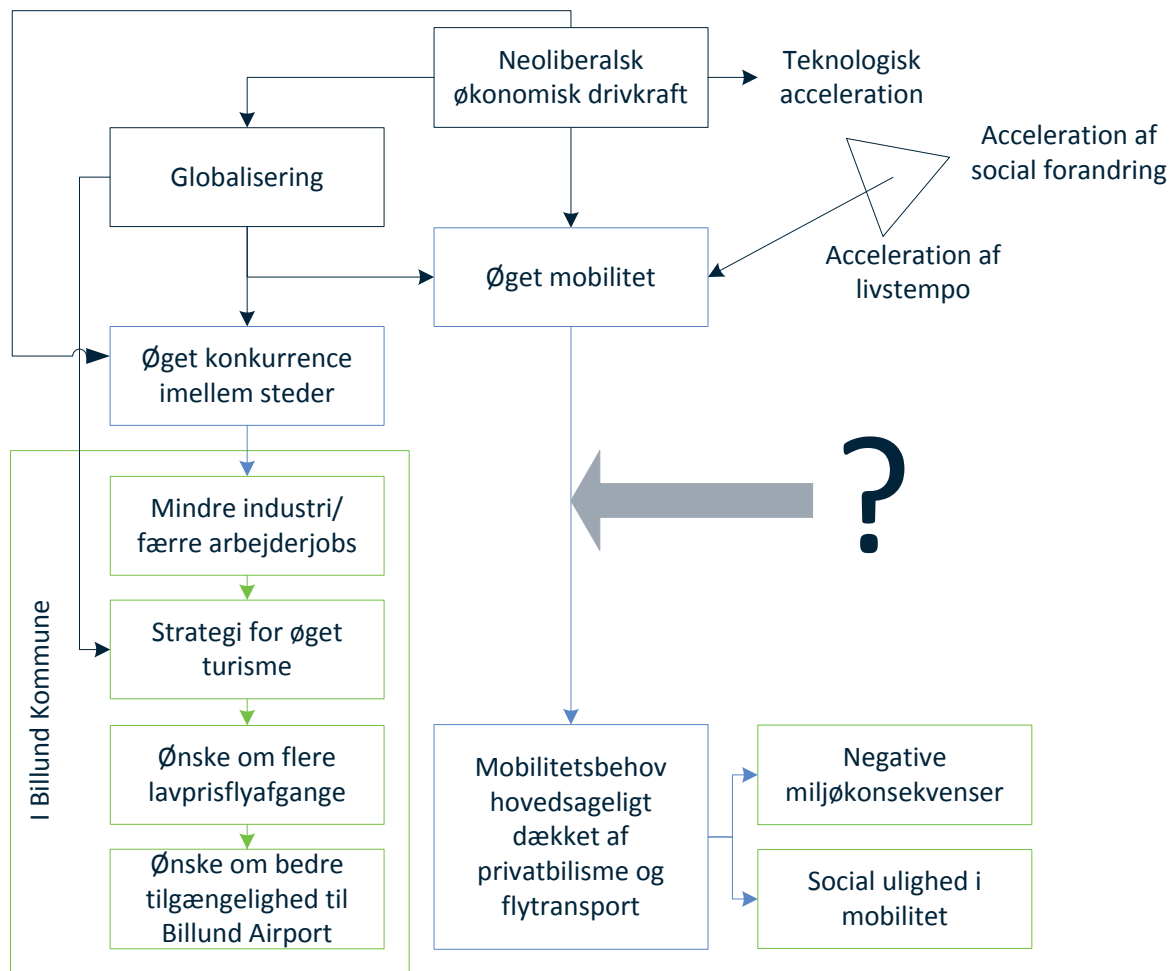
4.4. OPSAMLING OG BESVARELSE AF UNDERSPØRGSMÅL 1

I dette afsnit vil der kort blive samlet op på den viden, som kapitel 3 og 4 har bidraget med, og hvormed det er muligt at besvare underspørgsmål 1 om, hvilke strukturer og mekanismer i samfundet der har betydning for den øgede mobilitet, og hvilke konsekvenser dette har i samfundet og for casen.

Som set i det foregående kapitel 3 findes der forskellige strukturer og mekanismer i samfundet, som har betydning for, hvorfor folk rejser mere, længere og hurtigere. Denne viden ses som væsentlig i forhold til at forstå problemstillingen og herefter besvare problemformuleringen bedst muligt. Det blev i afsnit 3.1 klart, at globaliseringen er en udvikling, som efterhånden har fundet sted i mange år. Globaliseringen kan ses både at have positive og negative konsekvenser. Som belyst i indledningen har den bl.a. betydet en stigende konkurrence mellem steder, som betyder, at Billund Kommune har måttet komme med et udspil for, hvordan kommunen skal få vækst i årene fremover: der satses stærkt på turisme med børnefamilier i centrum.

Som det fremgår af figur 4.3, og som det også blev set i afsnit 4.2, befinder Billund Kommune i en konkurrencepræget verden, hvor det er nødvendigt at have en strategi for vækst. Billund Kommune ser potentialer for øget turisme via deres brand som hovedsæde for LEGO og LEGOLAND samt fra 2009 også familieferiecentret Lalandia. Derfor er det planen sammen med en række aktører at øge det årlige antal besøgende i kommunen fra ca. 1 mio. til 5 mio. Sådanne tal fordrer udenlandske besøgende, og her spiller lufthavnen en vigtig rolle som forbindelsesled til hele verden. Lufthavnen, som er beliggende i Billund netop pga. LEGO, er ligeledes stillet over for skarp konkurrence med bl.a. andre lufthavne, og det er vigtigt for lufthavnen, at bl.a. tilgængeligheden er god til lufthavnen. Billund Airport har dog ikke selv meget at skulle have sagt i forhold til beslutningerne om infrastrukturelle projekter, men kan forsøge at argumentere sin sag som Vestdanmarks internationale lufthavn. Kun parkeringen kan Billund Airport regulere, eftersom denne sker på lufthavnens grund, og da denne er forbundet med en væsentlig del af lufthavnens indtjening, er det kun i lufthavnens interesse fortsat at sørge for, at de flyrejsende har rigeligt med muligheder for parkering.

Når tilgængeligheden til Billund Airport søges øget, vil den samfundsmæssige kontekst være af betydning, se figur 4.4. Som set i kapitel 3 sker der en acceleration af samfundet pga. tre bagvedliggende drivkræfter/kausale mekanismer: den økonomiske, den strukturelle og den funktionelle drivkraft. Disse fører henholdsvis til en teknologisk acceleration, en acceleration af den sociale forandring og en acceleration af livstempoet. Alt i alt betyder dette, at samfundet fungerer i et højere og højere tempo, hvor nogle hæftes af som de langsomme, som set i afsnit 3.3. Dette stadigt højere tempo betyder bl.a. også en stigende mobilitet, som hovedsagligt dækkes af privatbilisme



Figur 4.4. De bagvedliggende strukturer og mekanismer, som har forskellige effekter i samfundet. Figuren er en sammenkædning af figur 1.1 og 3.2, da begge har en rod i en neoliberal økonomisk struktur. Hertil kommer en række affødte mekanismer og effekter.

og i stigende grad også flytransport. Tilgængeligheden til lufthavnen kan øges på flere måder, men taget disse mekanismer i betragtning er der en sandsynlighed for, at forbedringer for bilisterne ses som måden at gøre det på. Hvorfor de opfattede mobilitetsbehov dækkes af bilen og ikke kollektive transportmidler, er dog endnu ikke belyst. I løbet af kapitel 6 og 7 opnås der dog en større forståelse herfor, og figur 7.7 vil således være en videreudvikling af figur 4.4, hvor spørgsmålstegnet erstattes af identificerede mekanismer.

Som det bliver set i det efterfølgende kapitel, er Billund Airport allerede indskrevet i en bilafhængig transportkultur, eftersom hovedparten af de rejsende benytter bilen til lufthavnen, hvilket også afspejler sig i, hvordan tilgængeligheden til Billund Airport er i dag med henholdsvis bil og kollektive transportmidler.

5. ANALYSE AF TILGÆNGELIGHEDEN

"And so, space in society is not the same as space in astrophysics or in quantum mechanics. If we look at space as a social form and a social practice, throughout history space has been the material support of simultaneity in social practice. That is, space defines the time frame of social relationships."

Manuel Castells, spansk sociolog (2010, p. xxxi)

Som beskrevet i foregående kapitel 4 er et logisk skridt for at undersøge, hvorledes tilgængeligheden til Billund Airport kan forbedres, at kortlægge, hvilke, hvor mange og hvor gode muligheder de rejsende har for at komme til og fra lufthavnen i dag. Dette kapitel har til formål at kortlægge disse muligheder eller med andre ord bidrage med en trafikal tilgængelighedsanalyse.

Rum og tid kan i dag ikke forstås som entydige størrelser, da der er sket en øgning i kompleksitet af den menneskelige interaktion via informations- og kommunikationsteknologier samt hurtige transportsystemer på tværs af kloden. I det efterfølgende afsnit 5.1 redegøres for netværksteorier af Castells og Wellman samt en relationel tilgang til tid og rum, der tilsammen udgør en teoretisk forståelsesramme for den videre analyse af transportsystemerne. I indledningen blev dette projekts definition af tilgængelighed præsenteret som bestående af seks kriterier. Af nedenstående tabel 5.1 fremgår det, i hvilket afsnit hvert af disse kriterier bliver behandlet i dette kapitel.

Tabel 5.1. Oversigt over kriterier for tilgængelighed, og i hvilket afsnit hvert kriterium behandles.	
Kriterium	Relateret til:
Antallet af ruter og deres geografiske placering	Netværksanalyse i afsnit 5.2
Antallet og fordelingen af afgang på disse ruter	
Komforten, herunder bl.a. om der er skift forbundet med rejsen til destinationen	
Tiden, som det tager at nå destinationen	Analyse af tid og pris i afsnit 5.3
Prisen for at nå destinationen	
Muligheder og pris for parkering ved ankomst i bil	

I afsnit 5.2 præsenteres netværksanalyser af vejnettet og det kollektive transportsystem, hvor fokus er på, hvordan netværkene kan optimeres. Mere specifikt ses der i afsnit 5.2.1 på antallet af ruter og deres geografiske placering, mens der i afsnit 5.2.2 ses på antallet og fordelingen af afgangene på disse ruter (for det kollektive transportsystem) samt komforten, herunder bl.a. om der er skift forbundet med rejsen til Billund Airport. I afsnit 5.3 foretages der analyser af rejsetid (i afsnit 5.3.1) og pris (i afsnit 5.3.2), herunder muligheder og prisen for parkering ved ankomst i bil (i afsnit 5.3.3). Afslutningsvist ses der i afsnit 5.4 på, hvordan kapitlet besvarer underspørgsmål 2 og bidrager til besvarelsen af problemformuleringen.

Hvor teorierne præsenteret i det efterfølgende afsnit i særlig grad benyttes til analyserne i dette kapitel, tages viden herfra dog også med videre i de videre analyser i de efterfølgende kapitler.

5.1 NETVÆRK OG RELATIONEL GEOGRAFI SOM TEORETISK FORSTÅELSESRAMME

Igenem tiden har mange forskellige teoretikere forsøgt at forstå og diagnosticere deres samtid og det samfund, som de befandt sig i. Spencer, Marx, Habermas, Baudrillard og Giddens er alle eksempler på sådanne sociologiske tænkere. Som samfundet udvikler sig, kræves der nye tolkninger for at forstå udviklingen.

5.1.1 Netværkssamfundet

Siden 1970'erne er der sket store samfundsmæssige forandringer, og samfundet bliver af nogle karakteriseret som postmoderne, som kort beskrevet i kapitel 2, ligesom begrebet 'informationssamfund' også er blevet benyttet til at beskrive dette samfund, hvor informationsteknologi og -deling er et gennemgående træk. Den øgede globalisering, en revolutionerende udbredelse af IKT samt hurtige transportformer på tværs af kloden er dog så omsiggribende tendenser, der påvirker samfundet på så mange forskellige lag, at tidligere betegnelser syntes utilstrækkelige, og fra flere forskellige sider så iagttager af samfundet et behov for en ny teoretisk forståelse af denne nye samfundsform (Castells 2010; Friedmann 1993; Healey 2004; Jensen 2007; van Dijk 2006; Wellman 2001).

Betegnelsen 'netværkssamfund' (eng: 'network society', hollandsk: 'de netwerkmaatschappij') blev først introduceret af den hollandske sociolog van Dijk i 1991, selvom de første tanker omkring sociale netværk kan spores tilbage til teoretikere som f.eks. Simmel i starten af det 20. århundrede. (van Dijk 2006) Termen blev siden adopteret af den spanske sociolog og marxist Manuel Castells, som i 1996 udgav første bind *The Rise of the Network Society* af sin massive trilogi omkring informationssamfundet omhandlende de drastiske forandringer, der er sket i samfundet de sidste 30-40 år. Castells peger heri på, hvordan interaktion imellem mennesker, systemer og samfund i stigende grad kan ses som koblet op på verdensomspændende netværk. Globale finansielle systemer, internationale aftaler om bl.a. miljøhensyn, akademiske fællesskaber på tværs af universiteter, multinationale virksomheder og global arbejdskraft, organiseret international kriminalitet med handel af narkotika, våben og mennesker – dette er blot en eksemplificerende brøkdel af de netværk, der findes. Castells anser

netværk som prægende vores samfund i sådan en grad, at netværkssamfund må være en korrekt betegnelse. (Castells 2010)

I henhold til teorien består et netværk af en række knudepunkter (nodes) med forbindelsesled imellem disse. Der er ingen øvre grænse for, hvor mange knudepunkter netværket kan indeholde, og yderligere knudepunkter kan kobles på netværket, så længe de kommunikerer i samme "sprog" (herunder også værdier). Det pågældende netværk afgør, hvad knudepunktet er. F.eks. anlægges der på det globale lufthavnsnetværk løbende flere lufthavne (dvs. flere nodes) (se figur 5.1). Her er det påtvungende nødvendigt for disse nye lufthavne at benytte samme standarder mht. eksempelvis radiofrekvenser og skiltning i diagrammer, mens verdenssproget engelsk skal benyttes til både skriftlig og mundtlig kommunikation. Indtil et nyt knudepunkt er opkoblet på netværket, er afstanden til andre knudepunkter uendelig ifølge Castells. Derimod reduceres afstanden til at være ubetydelig, når knudepunktet først er koblet på netværket. Opkoblingen på netværket bliver dermed altafgørende. (Castells 2010, pp. 501-502)



Figur 5.1. Et netværk af flyruter. På billedet er med grønt markeret 59.036 skemalagte flyruter (i januar 2012). Netværket udvikler sig konstant, eftersom nye lufthavne og ruter åbnes, og eksisterende lukkes ned. (Flyruter 2012)

Imellem knudepunkterne sker der strømme (flows) af mennesker, varer, kapital, information/kommunikation samt symboler. Strømmene kan ske simultant og på tværs af rum, mens hastigheden, hvormed strømmene bevæger sig, afhænger af det pågældende netværk. Strømmenes rum (space of flows) opstår som en materiel organisering af den sociale interaktion, der sker over afstand vha.

informations- og kommunikationsteknologi (IKT) og hurtige transportsystemer. En lufthavn er et eksempel på et strømmenes rum, som det bliver beskrevet nærmere i kapitel 6. Ifølge Castells er strømmenes rum magtens og rigdommens rum. Den globale dagsorden bestemmes i disse magtcentre. Men de færreste mennesker lever i strømmenes rum – der er her tale om en eksklusiv, elitær gruppe af kosmopolitter (slet og ret kaldet 'eliten', som nævnt i kapitel 2). Mennesker eller 'massen' lever i stedernes rum, hvoraf en del af deres identitet, kultur og sociale netværk udspringer. I modsætningen til strømmenes rum er stedernes rum kontinuitetens og erfaringens rum. Som massen og eliten er modsætninger, er strømmenes og stedernes rum ligeledes modsætninger, og kløften imellem disse er ifølge Castells voksende i netværkssamfundet. (Castells, Fernandez-Ardevol, Qiu & Sey 2007, pp. 171-178; Castells 2010, Jensen 2000)

Netværk er ikke en ny opfindelse, men deres globale udvidelse og det stigende omfang, hvormed mennesker interagerer i netværk, har medført ændringer i samfundets indretning. (Wellman 2001) I dag er betegnelsen 'netværkssamfund' blevet populær i mange forskellige sammenhænge til at beskrive det nutidige samfund. At denne etiket er blevet så udbredt, skyldes måske, at termen 'netværk' netop på så rammende vis beskriver de nye former for og mønstre i sociale interaktioner. (Jensen 2007)

5.1.2 Netværk på individniveau

Det er muligt at forstå netværk på forskellige niveauer. Der er globale netværk som f.eks. finansielle netværk, og der er netværk forbundet med individet og dets kontakt med andre mennesker. Hvor Castells og van Dijk især har fokus på makrostrukturer og deres indvirkning på mikrostrukturer på traditionel marxistisk vis, arbejder Wellman i højere grad med netværksforståelse på individniveau – den menneskelige interaktion, som den foregår i netværk. (Gotved 1999, pp. 109-110)

For at anskueliggøre Wellmans perspektiv kan det være en fordel kort at se tilbage i historien og på, hvordan sociale netværk udspillede sig før industrialiseringen. Tidligere var det den fysiske nærhed i lokalsamfund, der var afgørende for den sociale sfære. Wellman bruger metaforen "little boxes" (fra Malvena Reynolds sang fra 1963) for at beskrive, hvordan folk primært interagerer i homogeniserede og brede lokale grupper. Siden industrialiseringen er der løbende sket en udvikling, hvor den geografiske tilknytning betyder mindre, og hvor samarbejde og venskaber i højere grad afgøres af interessefællesskaber. Det sociale netværk, som den enkelte indgår i, er ikke så bredtfaavnende, er mere specificeret, men også mere geografisk spredt. Fra tid til anden sætter man sig i en bil, toget eller flyet for at mødes med venner og bekendte bosat langt væk, og på andre tidspunkter plejer man forholdene ved at ringe, e-maile og skrive breve. Med internettet i huset er der ikke det samme behov for at bevæge sig uden for hjemmet som tidligere. Naboerne er ikke nødvendigvis nogen, som man plejer omgang med, ligesom arbejdspladsen ikke nødvendigvis handler med virksomheder eller ansætter folk i lokalområdet. Hjemmet og arbejdspladsen er rum for interaktion med andre, der ikke nødvendigvis er fysisk til stede – "*community gets domesticated*" (Wellman 2001, p. 234). Der er således sket en globalisering, hvor steder på en gang er både lokale og globale. (Wellman 2001; Wellman 2002)

Tekstboks 5.1: Det netværksindividualiserede menneske – et portræt af en tidligere medstuderende

M og hendes mand er oprindeligt fra Frankrig. Før hun begyndte at studere i Aalborg, boede hun og manden i Dubai, hvor de begge arbejdede. Da manden fik nyt arbejde ved Vestas i Vestjylland, flyttede parret til Holstebro, hvorfra M pendlede til Aalborg hver dag for at studere. M beklagede sig ikke over afstanden. I weekenderne tog de eksempelvis til London, hvor Ms bror boede, og hvor de tog til koncert, mens nytåret blev fejret med venner, der fløj til Danmark. Løbende kontakt med familie og venner skete via videosamtaler på skype. Parret boede i Danmark i lidt over et år, hvorefter de flyttede til Colorado i USA, hvor manden havde fået nyt arbejde, og hvorfra M studerede videre via fjernstudier.

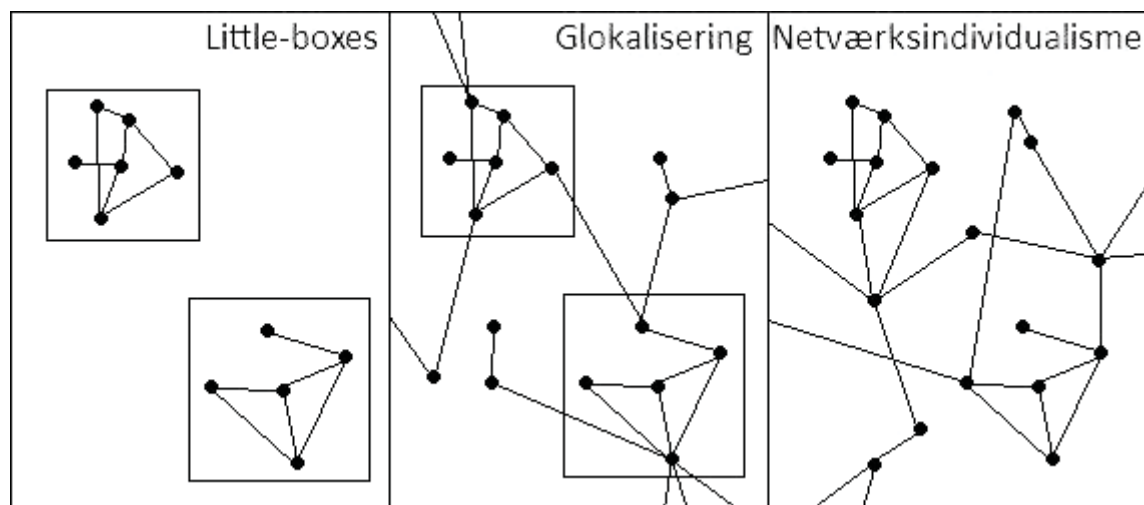
Afstande er relative og ser ikke ud til at udgøre en forhindring for M. Så længe hun er bosat et sted, der er opkoblet på et velfungerende net, så anses det ikke som et problem at pleje relationer til familie og venner.

Foranlediget af IKT ses der nu i informationsalderen også en tendens til netværksindividualisme, hvor fokus skifter fra sted til person, og det bliver mindre vigtigt, hvor den enkelte person er rent fysisk. Af tekstboks 5.1 ses et eksempel på et udpræget eksempel på sådant et liv. Mobilt internet og mobiltelefoner gør, at mennesker flytter deres sociale "rum" med sig. *"Moving around with a mobile phone made me almost completely independent of place. It was I-alone that was reachable wherever I was: at house, hotel, office, freeway or mall. Place did not matter; person did. The person has become the portal."* (Wellman 2001, p. 238) Hvad der betyder noget, er, om man er koblet på samme netværk som personen/gruppen, der kommunikeres med. Samtidig kan en person være "til stede" flere forskellige "steder", eftersom det er muligt at være koblet på flere forskellige netværk samtidig. De sociale netværk er således blevet mere kompliceret over tid, selvom idealtyperne little-boxes, globalisering og netværksindividualisme er overlappende og ikke afløser hinanden (se idealtyperne grafisk illustreret af figur 5.2). (Wellman 2001; Wellman 2002)

Netværksteorien er en begrebsliggørelse, som tilbyder en forklaring af, hvordan den menneskelige interaktion foregår i informationsalderen. Med Castells' teorier anskueliggøres det, hvordan makrostrukturen i samfundet er influeret af netværk, mens Wellman på håndgribelig vis klarlægger, hvordan individets sociale interaktion kan tolkes gennem netværksteorien, og hvordan der er sket en ændring i den enkeltes sociale ageren som følge af den teknologiske og samfundsmæssige udvikling. Hvilke konsekvenser dette har for planlægningen og dermed også denne rapports problemstilling, er dog endnu ikke blevet behandlet her, hvilket der søges rådet bod på i det efterfølgende.

5.1.3 Planlægning i informationsalderen

Som opfattelsen af samfundet har ændret sig meget over tid, har forestillingen om planlægningens og planlæggerens rolle ligeledes undergået store forandringer. Afstande er ikke af samme betydning som tidligere og er ingen hindring for social interaktion. De teknologiske fremskridt har betydet forandringer i den sociale interaktion på tværs af jordkloden, og mennesker interagerer nu i høj grad via mobiltelefoner og f.eks. skype, sms'er, facebook-brug, e-mails mm. De er ikke fysisk til



Figur 5.2. Hvor lokalsamfundet tidligere var omdrejningspunktet for individets liv (little-boxes), er der løbende sket en forandring, hvor hjemmet og arbejdspladsen er blevet de primære rum for social interaktion på tværs af geografi (glokalisering). Wellman peger på, at IKT har medført, at der nu kan identificeres en stigende netværksindividualisme, hvor individet kobler sig på et eller flere netværk uanset fysisk lokalisering. (egen figur på baggrund af (Wellman 2002))

stede sammen, men befinder sig i samme virtuelt og mentalt skabte rum, hvormed det er muligt at være flere "steder" på en gang. Rum er nu ikke længere en størrelse, som i alle henseender kan opgøres i meter. Tids betydning har ligeledes undergået store forandringer og kan på samme vis ikke kun måles i minutter og timer. Den euklidiske rumopfattelse og den newtonske tidsregning synes uvedkommende. Tid og rum skal i højere grad forstås som individuelt betinget og som forudsat af konteksten, og af samme grund kan planlægning ikke længere ske med udgangspunkt i absolutte videnskaber. (Friedmann 1993; Healey 2004; Urry 2007, pp. 121-122)

Den strategisk spatiale planlægning er flere gange i informationsalderen blevet konfronteret med en utilstrækkelighed i den herskende geografiske anskuelse, der kan betegnes som essentialistisk. Den britiske planlægningsteoretiker Patsy Healey m.fl. advokerer derfor for et paradigmeskifte, hvor de, der planlægges for, er omdrejningspunktet, og deres viden, fantasi og drømme inkluderes i planlægningen i langt højere grad end, hvad der har været kutymen hidtil. Dette nye, paradigme vedrører en relationel tilgang til rum og tid, og denne ændring i opfattelsen af disse to begreber forandrer radikalt planlægningens tilgang til flere begreber lige fra opfattelsen af rums udformning til fremstillingsmåder ved rumlige præsentationer. (Friedmann 1993; Graham & Marvin 2001, p. 215; Healey 2004)

Ifølge den konventionelle essentialistiske opfattelse kan et sted vurderes ud fra en hierarkisk skala (fra lokal til global), ligesom dets beliggenhed kan vurderes som afstande til andre steder. En by kan eksempelvis indtegnes i et kort med en afgrænsning og en placering i forhold til andre byer. Internt i byen kan der ligeledes opdeles i zoner med forskellige aktiviteter, aktivitetsniveau og med følgelig

svingende ejendomspriser. Beregningsmodeller, kort med farvekoder alt efter zonens anvendelse og 3D-modeller af, hvad planlæggeren har udtænkt på forhånd, benyttes ved involveringen af de kommende brugere. Planlæggerens rolle tager udgangspunkt i natur- og ingeniørvidenskab samt objektive fakta, og med begrundelse heri har planlæggeren "tilladelse" til at fralægge sig et etisk ansvar for, hvad der planlægges – så længe det er baseret på videnskabelige udsagn og beregninger ud fra bredt accepterede modeller. (Friedmann 1993; Healey 2004, pp. 48-50)

Som modsætning hertil skal planlæggeren ifølge den relationelle geografi påtage sig et ansvar for planlægningens sociale konsekvenser og skal derfor bevidst gå ind i planlægningen med en blotlagt normativ tilgang. Planlæggeren skal handle, som samvittigheden byder ham/hende, og vide, hvilken magt der følger med jobbet. Denne magt skal benyttes til det fælles gode, som kun borgerne kan definere. Relationistens ontologi tager udgangspunkt i det socialkonstruktivistiske perspektiv, at hvor virkelig den fysiske verden end er, så vil erkendelsen af de fysiske rammer afhænge af øjnene, der ser. I sidste ende er det brugerne, der giver de fysiske omgivelser mening og identitet, og fremtidens skal således kreeres i en vekselvirkning imellem forestillinger og skabelsen af det materielle. For at sætte fantasien i gang hos slutbrugerne involveres sanserne i en anden grad, og der bruges forskellige remedier såsom billeder, 3-D illustrationer, lys, lyde og lugte. (Friedmann 1993; Healey 2004, pp. 48-50)

Ulig det konventionelle paradigme er det opfattelsen i den nye indgangsvinkel, at steder har potentiale for at være både lokale og globale på samme tid givet, at der sker interaktion på tværs af tid og rum. Steder kan derfor ikke hierarkisk opdeles. Følges det nye paradigme vil en by heller ikke ses som en helhed, men hvert specifikt sted vil skulle vurderes f.eks. mht. adgang og relationel afstand til knudepunkter i centrale netværk. Beliggenhed handler således ikke om geografisk placering, men om mulighederne for at koble sig på netværk, hvilket kan variere inden for den enkelte by/en region. Et steds betydning skifter alt efter, hvilken anskuelse iagttageren har, og er således ikke bestemt af en spatial plan. Knudepunkter og grænser skifter alt efter, hvor folk bevæger sig hen og deres mentale forestilling om stedets afgrænsning. (Healey 2004, pp. 48-50)

Tages der et for dette projekt relevant eksempel for at demonstrere paradigmernes forskellige tilgange til et givent begreb, vil den essentialistiske måde at beskrive og behandle en trafikstrøm på være at benytte en trafikmodel med den forudindtagede præmis, at folks rejsemønstre er bestemt af afstandene til forskellige aktiviteter. Folk vil eksempelvis handle det sted, der er tættest på. Det nye paradigmes syn på trafikstrømmen er, at den består af forskellige mennesker med forskellige rumlige og temporale relationer. Som en del af trafikstrømmen rejser de samme retning på samme tid, men er uafhængige af hinanden. Nogle vil handle i butikken, der ligger tættest på hjemmet for at spare tid, mens andre vil tage til en anden butik, som er forbundet med særligt gode oplevelser, som er billigere (generelt, pga. tilbud eller rabatordninger), eller til steder, hvor der er mulighed for at klare flere gøremål på en tur.

Som Healey også gør opmærksom på, så kan den konventionelle tankegang og sprogbrug være svær at slippe. Det er svært ikke at inddrage en stillingstagen til f.eks. et steds afstand til andre steder. Det

er dog ifølge Healey nødvendigt at benytte den relationelle geografiske tilgang til planlægning for at åbne op for en afdækning af slutbrugernes materielle og mentale behov, hvordan de ser de lokale omgivelser, problemer og potentialer og dermed gøre planlægningen relevant for mennesket af informationsalderen. (Healey 2004, pp. 64-65)

Når der således i dette projekt foretages en tilgængelighedsanalyse for Billund Airport, bør den relationelle geografi benyttes til at fastsætte relevante mål for tilgængeligheden. Mindst lige så vigtigt er det at inddrage de rejsendes oplevelser og lægge disse til grund for eventuelle anbefalinger til forbedringer, sådan som det er tilfældet i kapitel 6.

Opsamling

Før der ses nærmere på hvordan teorierne kan benyttes i forhold til tilgængelighedsanalysen

- Netværk præger i højere grad end tidligere den sociale interaktion, både på makro- og mikroniveau
- Opkoblingen på netværket er altafgørende: med en opkobling reduceres afstand til ubetydelighed, men uden en opkobling bliver afstanden uendelig
- Foranlediget af IKT er simultaneitet i den sociale praksis muligt, og hverken tid eller rum er entydige størrelser længere
- Med udgangspunkt i, hvordan livet leves i netværkssamfundet, ses afstand som uden betydning, mens tid og pris er værd at analysere nærmere.

5.1.4 Operationalisering af teori

Før den videre undersøgelse af tilgængeligheden til Billund Airport, synes det formålstjenlig med et oprids af, hvilke aspekter af teorierne der ses som særligt anvendelige i forhold til det videre analysearbejde.

Transportsystemer som netværk: Castells' netværksteori giver først og fremmest en teoretisk forståelse af, hvordan vejnettet og bus- og togforbindelser kan ses på som netværk. Det er teorien i baghovedet muligt at sætte begreber på netværkene såsom 'knudepunkter'. Samtidig anskueliggøres det, hvor stor betydning det har at have muligheden for at koble sig på netværk, enten som bilist eller som bruger af kollektive transportmidler. Er det blot et spørgsmål om at komme frem til destinationen på den ene eller anden måde, er opkoblingen på netværket afgørende, og er opkoblingen på netværket ikke mulig, er man udelukket fra netværket – afstanden er uendelig for at bruge Castells' formulering.

Forskel på netværks hastighed og komfort: En dimension, som ikke umiddelbart er beskrevet i Castells' netværksteori, er, at der er forskel på hastigheden og komforten i de forskellige netværk. Hvad der betegnes som afgørende, er først og fremmest opkoblingen. Men selvom det var muligt at stige på bussen ude foran deres dør, ville mange rejsende sandsynligvis fravælge de kollektive transportmidler, hvis ruten i deres øjne synes urimeligt tidskrævende. Det er således et spørgsmål om, hvorvidt den rejsende har valgmuligheder. Er der flere end et af samme type netværk (her

transportnetværk) at koble sig på, vil det mest favorable netværk blive valgt ud fra en række af individet prioriterede parametre.

Netværk set fra forskellige perspektiver: Netværkene er ikke isolerede, og det er derfor muligt at benytte et netværk til en del af sin rejse (eksempelvis jernbanenetværket) for derefter at skifte transportmiddel og dermed indtræde i et andet netværk (f.eks. netværket af lufthavne med flytrafik imellem). Hvad der udgør et transportnetværk, er afhængigt af perspektivet. Vælges et fugleperspektiv kan alle transportmidler ses som indgående i et verdensomspændende og nærmest uafgrænset overordnet transportnetværk, hvor enkeltkomponenterne i stor udstrækning er afhængigt af andre komponenter. Eksempelvis ville lufthavnsnetværket ikke være funktionelt, hvis ikke det var muligt at komme til lufthavnene vha. andre transportnetværk. Omvendt kan f.eks. motorvejsnetværket med frøperspektiv på sin vis kan betragtes som et selvstændigt netværk. Motorveje har en særlig status i samfundet og bliver betragtet som en kilde til vækst (Krogh, Løbner & Vestergaard 2010), og samtidig er visse transportmidler er afskåret fra brugen af dette netværk.

Transportnetværket er ikke de rejsendes eneste netværk: Netværk er dominerende i netværkssamfundet og er således også kendetegnende for den sociale interaktion på individniveau. Wellman beskriver, hvordan det sociale netværk spænder over stadigt større afstande og vedligeholdes løbende via IKT. Eftersom mobiltelefoner og mobilt internet gør kommunikation mulig, uanset hvor man befinder sig, er mennesker efterhånden blevet mindre afhængige af steder – de skaber selv et mentalt/virtuelt rum for social interaktion understøttet af IKT. Dette betyder at de rejsende til Billund har mulighed for at være til stede mere end ét sted på ét netværk. En busrejse kan eksempelvis bruges på andet og mere end at køre i bus: e-mails kan skrives, spil med online venner kan spilles, og der kan klikkes rundt på facebook efter nyheder og sladder om venner og bekendte. Det er således vigtigt at have for øje, at rejsetid ikke nødvendigvis er spildtid, hvis forholdene er til mere end bare at rejse.

Tid og rum opleves forskelligt: Eftersom verden har forandret sig drastisk i informationsalderen, og tid og rum ikke længere kan opfattes som absolutte størrelser, må den essentialistiske tilgang til planlægning erklæres utidssvarende. Hvordan verden opleves, er mere vedkommende, og borgernes syn herpå bør ligge til grund for planlægningen. I relationistens øjne og med det perspektiv, der anlægges i dette projekt, er afstande ikke en interessant størrelse i sig selv, eftersom afstande ikke spiller en større rolle for den oplevede tilgængelighed. Som beskrevet i afsnit 3.2 er tid dog vigtig som aldrig før, og rejsetiden er derfor central at have for øje i en tilgængelighedsanalyse. Ligeledes må prisen (herunder parkering for bilisterne) ses som væsentlig for den rejsende. Med andre ord – hvis rejsetiden og prisen er den samme, er det for de fleste rejsende ligegyldigt, om de skal rejse 10 eller 50 km.

De rejsende: Det er essentielt at inddrage de rejsende og deres oplevelser i planlægningen, som det også sker i det efterfølgende kapitel 6, da det kan give værdifuld viden om, hvordan tilgængeligheden til Billund Airport kan øges ifølge de, som tilgængeligheden ønskes øget for. De rejsende er ikke en homogen gruppe, eftersom flyrejsende i dag inkluderer mennesker af alle aldre,

køn og socioøkonomiske samfundslag, og forskellige mennesker oplever parametre som tid og pris forskelligt.

I dette kapitel opgøres en relativt faktuel anskuelse af tilgængeligheden til Billund Airport mht. opkobling på netværk, tid og pris. Denne tilgængelighedsanalyse, som kan sammenholdes med de rejsende mere subjektive vurderinger, ses som fundamental for en videre diskussion af de rejsendes oplevelser og af, hvordan tilgængeligheden øges.

5.2 BILLUND AIRPORTS OPKOBLING PÅ NETVÆRK

Når den rejsende skal til Billund Airport, står han/hun over for valget mellem bil og bus som primært transportmiddel. I dette afsnit analyseres tilgængeligheden til lufthavnen med disse transportmidler.

Det er muligt at komme til Billund Airport på mange forskellige måder. Et utal af ruter og transportmåder kan benyttes, hvilket relaterer sig til de netværk, som Billund Airport er opkoblet på. Perspektivet benyttet i dette projekt er, at et af netværkene består af offentlige veje som privatbilister m.fl. kan benytte sig af, mens andre netværk udgøres af kollektive transportmidler som tog og busser. Hvor let det er at komme til lufthavnen er til dels bestemt af disse netværk; af antallet af ruter og deres geografiske placering samt antallet og fordelingen af afgange på disse ruter (ved kollektive transportmidler).

5.2.1 Analyse af vejnettet

Hvis der i første omgang ses på, hvilke muligheder de rejsende har for at komme til lufthavnen med deres private bil (transportmåden, som størstedelen af de rejsende benytter sig af, som beskrevet i kapitel 3), må der ses på det netværk af veje, som omgiver Billund Airport. I princippet burde alle veje indgå i analyserne, men da dette tidsmæssigt ikke kan lade sig gøre og desuden ville hæmme overblikket, tages der udgangspunkt i en række veje på det overordnede vejnet. Indkørslen til lufthavnen befinder sig i en fembenet rundkørsel, hvorfra der er muligheder for at køre mod nord, syd, øst og vest. Det sydlige ben fører ind til Billund by, og medmindre den rejsende kommer fra Billund, vil den rejsende sandsynligvis komme enten fra nord, vest eller øst, som figur 5.3 viser.

Herfra forgrener vejene sig ud i landskabet. Typisk vil den rejsende starten af turen fra hjemmet/ arbejdspladsen til lufthavnen med af køre på mindre, snørklede veje, men vil hurtigt søge mod større veje med mulighed for større hastigheder og dermed en hurtigere rejse. Af figur 5.4 ses de ruter, som mange af de rejsende til bl.a. Billund Airport vil søge mod, og strømmene af rejsende vil således flyde sammen som bække i en å. Disse ruter følger langt hen ad vejen de større veje (statsveje), som vil være udgangspunktet for de videre analyser af vejnetværket omkring Billund Airport. Her skal det understreges, at der er tale om størstedelen af de rejsende. Individet kan have mange forskellige årsager til at vælge en anden rute end den gængse, hvilket uddybes i kapitel 6.

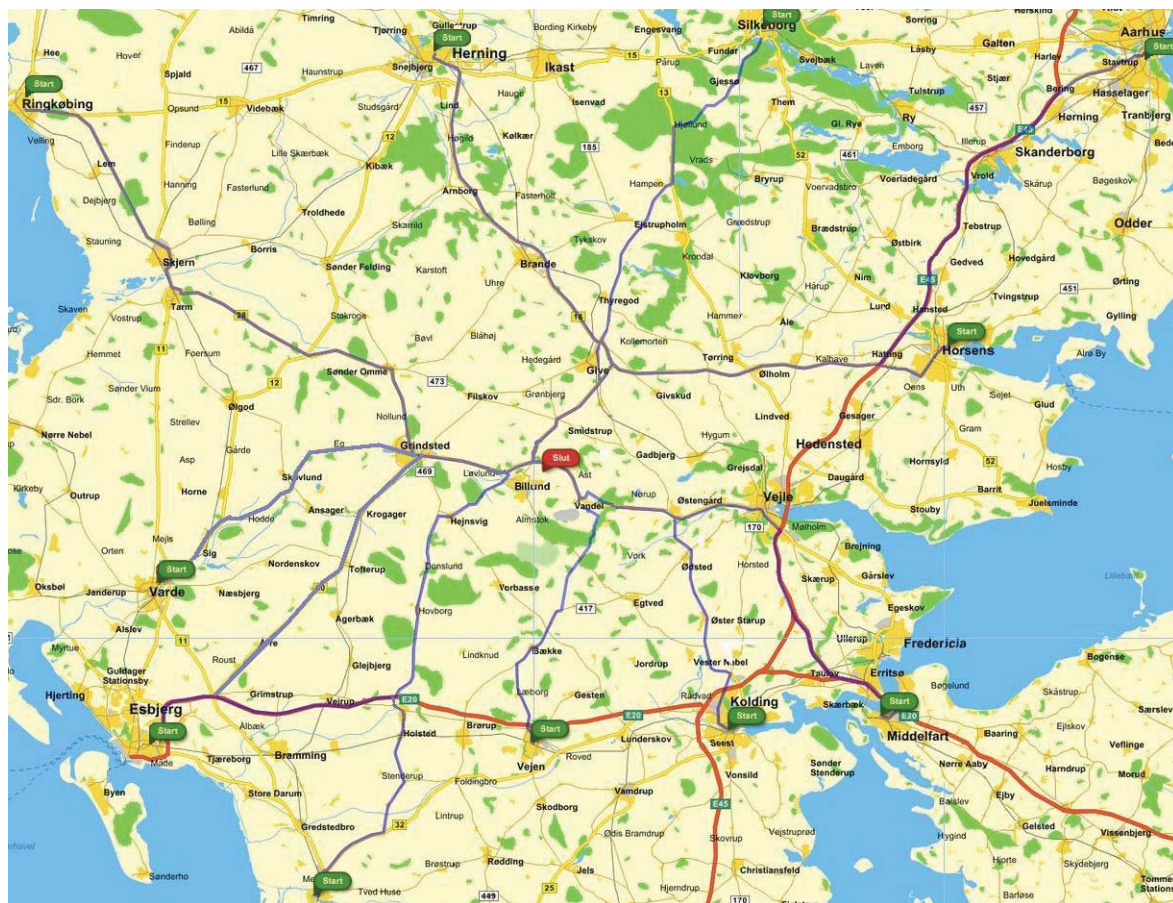
Hastigheden på vejnettet: Nettet af veje er finmasket, men ikke alle veje er lige hurtige at køre på. Der er grusveje, hvor hastigheden naturligt må nedsættes i forhold til asfalterede veje, men der er også forskel på de asfalterede veje. Hvor lige og brede vejene er, hvor tæt trafikken er, den tilladte hastighed og tæthed af kryds (med vigepligt i kørselsretningen og signalregulerede) har betydning for muligheden for at overhale og i sidste ende farten, dvs. rejsetiden (hvilken som beskrevet i afsnit 3.2 er stadig stigende betydning for det moderne menneske). (Sørensen 2002) Dertil kommer en række vejrmæssige og dermed menneskeligt ukontrollerbare faktorer, som også spiller ind på bilernes hastigheder, såsom stærk blæst, nedbør og føret på kørebanen.



Figur 5.3. De rejsende kommer sandsynligvis enten fra nord, øst eller vest. (Egen fremstilling pba. krak.dk)

Den gennemsnitlige hastighed, hvormed trafikanterne bevæger sig på vejene, kan ses som en samlet indikator for alle de ovennævnte parametre. Det er umiddelbart muligt at finde målinger over hastighederne på vejene omkring Billund Lufthavn, men det kan konstateres, at den tilladte hastighed er på 80 km/t for personbiler på de fleste veje i området, med undtagelse af motorvejene (se evt. figur 5.5, hvor motorvejene er markeret med gråt), mens det gennemsnitlige hastighedsniveau for person- og varebiler på landeveje var 84,4 km/t i 2002 (Vejdirektoratet 2004, p. 67). Bilisterne kører således gennemsnitligt 5,5 % hurtigere end det tilladte.

Klassificering af veje: Undersøges parameteren af vejbredden på de overordnede veje (statsveje) i området omkring Billund Airport isoleret, ses der i umiddelbar nærhed af lufthavnen flere strækninger, hvor vejen er mindre end 7 meter bred, som illustreret med rødt på figur 5.5. Figur 5.6 viser forskellen mellem en vej markeret med rødt, en vej markeret med gult, som er 7-8 meter bred, og en vej angivet med blå, der er 8 meter bred eller mere. En vej, der er så smal som de markeret med rødt, kan nedsætte hastigheden af hensyn til følelsen af og den reelle trafiksikkerhed. Konkret bliver dette påpeget som et problem for Billundvej nord for lufthavnen og syd for Karlskovrundkørslen af både COWI, Billund Kommune og Billund Airport. (Medarbejder ved COWI 2012, pers. comm., 18. januar; Medarbejder ved Billund Kommune 2012, pers. comm., 18. januar; Billund Airport 2007, p. 24)



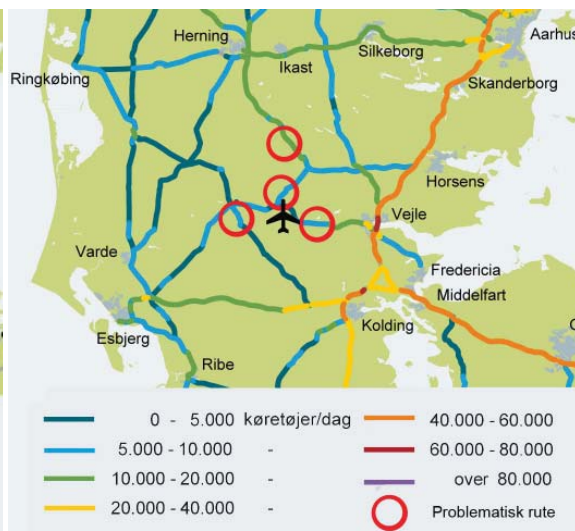
Figur 5.4. De større veje, som naturligt vil samle en stor del af de rejsende, er markeret med blå. Syd fra vil de rejsende alt efter afrejsested have sammenfaldende ruter med enten rejsende fra Ribe, Vejen og Kolding. Krak.dk er benyttet til at finde de anbefalede, hurtigste ruter fra hvert af afrejsestederne angivet med et grønt start-skilt. (Egen fremstilling pba. krak.dk)

Vejenes belægningsgrad: Endnu en faktor, der har indflydelse på hastighederne, hvormed de rejsende kan bevæge sig, er belastningsgraden af vejnettet. Hvor meget trafik en vej kan kapere, hænger sammen med, hvilken klassificering vej der er tale om (antal spor og vejbredde), og derfor må figur 5.5 og 5.7 ses i sammenhæng. Vejstrækninger mindre end 7 meter er sammenholdt med årsdøgntrafikken for strækningen, således at en række problematiske ruter med forholdsvis smalle veje kombineret med 5.000 eller flere køretøjer pr. dag er identificeret og markeret med en rød cirkel på figur 5.7. (Vejdirektoratet n.d.) Det er valgt ikke at undersøge tætheden af kryds, da dette vil give et detaljeringsniveau, som vil mindske overblikket.

For bilisterne er der ikke tale om bestemte afgange og ruter, som skal følges til Billund Airport. Bilen giver den rejsende frihed til at vælge den rute, som passer ind i den enkeltes planer, så længe



Figur 5.5. Der er nogle forholdsvis smalle veje på vejene omkring Billund Airport. (egen fremstilling på baggrund af Vejdirektoratet 2010 b)



Figur 5.7. ÅDT (årsdøgntrafik) for statsvejene omkring Billund Airport i 2010. Umiddelbart er der ikke trængsel at spore på vejene omkring Billund Airport. Der ser dog ud til, at der på fire forskellige ruter omkring Billund Airport er relativt smalle veje kombineret med forholdsvis høje ÅDT. (Egen fremstilling på baggrund af Vejdirektoratet 2010 c)

blot netværket af veje benyttes. Til gengæld skal der følges nogle lovbestemte trafikregler - eller med Castells' formulering: der skal tales samme sprog som i netværket. Bilisterne i Danmark kører eksempelvis i højre side af vejen, og alle brugere af netværket skal efterkomme denne lov. Bilen tilbyder desuden en fleksibilitet, når det gælder afrejsetidspunkt, og hvis flyet afgår en sen natte time, er det ikke noget problem.

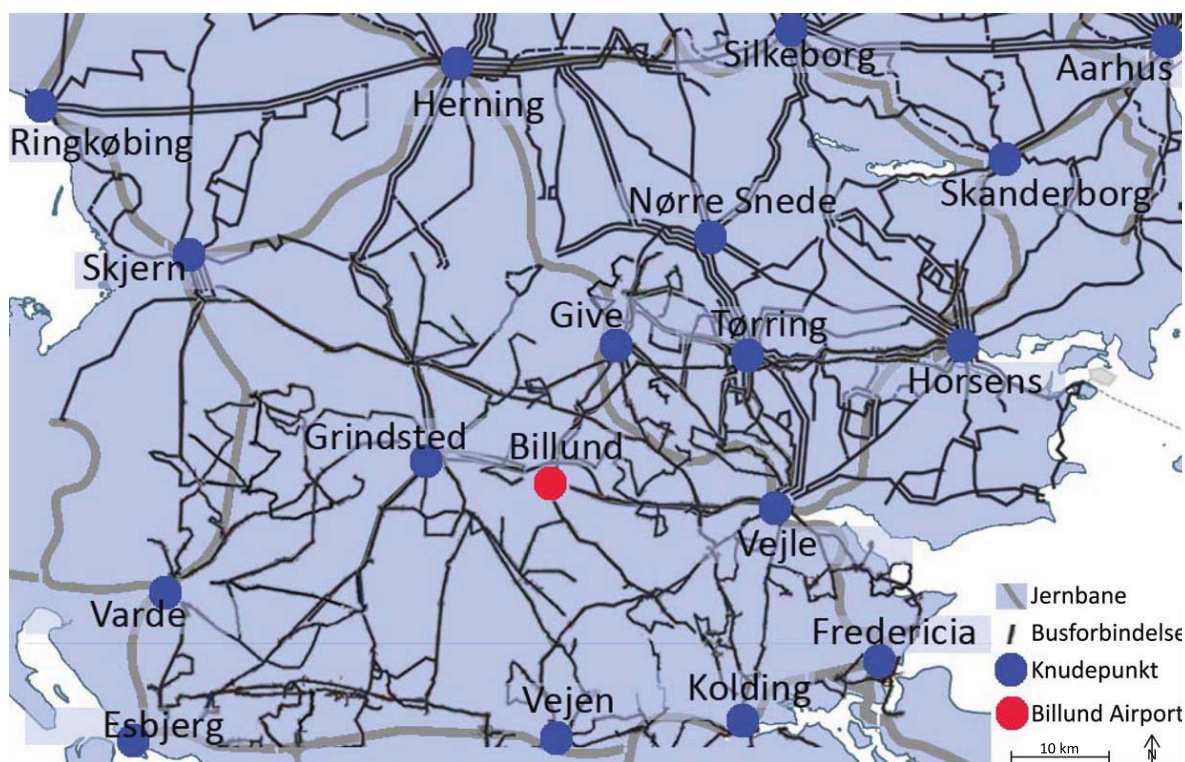


Figur 5.6. Til venstre ses en vej, der er mindre end 7 meter bred (ca. Billundvej 12, 7190 Billund), mens vejen til midten er mellem 7 og 8 meter bred (ca. Kolding Landevej 15, 7250 Hejnsvig). Vejen til højre er lig med eller større end 8 meter (Vestvejen, 7323 Give) Bemærk forskellen i vejenes kantbaner. (Google 2009)

5.2.2 Analyse af det kollektive transportnetværk, herunder komfort

Sammenlignet med bilisterne har brugerne af den kollektive trafik færre valgmuligheder mht. rute og afgangstidspunkt, når destinationen hedder Billund Airport. Netværket af kollektive transportmidler er ikke lige så fintmasket som vejnettet. Figur 5.8 viser netværket af kollektive transportmidler, som det forgrener sig ud fra de forskellige knudepunkter, og som det illustreres, er der større områder, hvorfra der ikke ser ud til at gå nogen bus- eller togforbindelser. Medmindre den rejsende befinder sig i umiddelbar nærhed af et stoppested/en station, kan det være nødvendigt at benytte sig af enten ens egen bil, lift fra venner/bekendte eller taxi til et påstigningssted.

Det er således ikke muligt at rejse udelukkende med kollektive transportmidler fra mange destinationer, og som Castells også pointerer, er det af afgørende betydning, om man er på netværket eller ej. Kun fra relativt få steder er det muligt at rejse direkte til lufthavnen (se figur 5.9 over direkte buslinjer), og rejser fra andre steder er således forbundet med en mindsket komfort, bl.a. fordi bagagen skal flyttes fra et transportmiddel til et andet. Desuden kan der være ventetid ved skiftet.

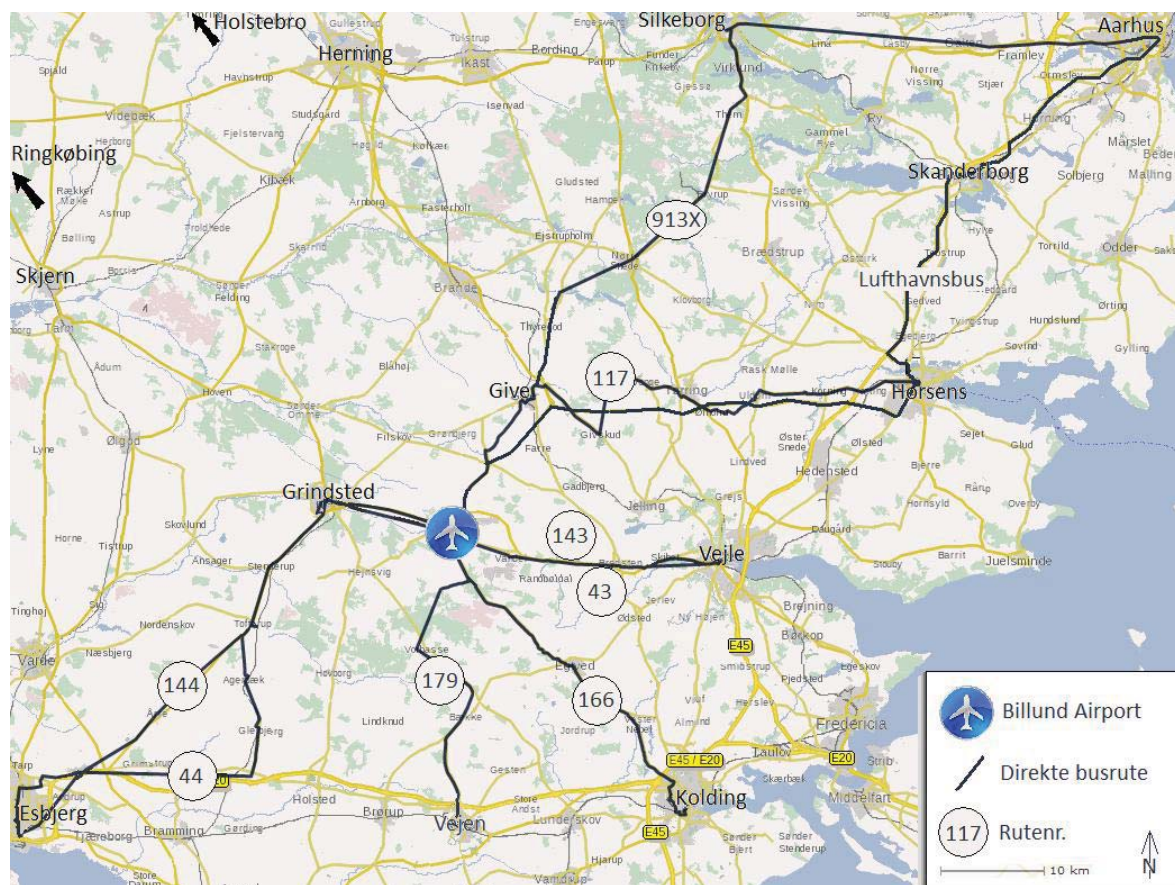


Figur 5.8. Netværket af kollektive transportmidler. Der er større områder, hvorfra det ikke umiddelbart er muligt at benytte sig af kollektive transportmidler. Kortet er sammensat af Midttrafiks rutekort og manuelle indtegninger på kort af Sydtrafiks buslinjer på et kort over jernbanelinjerne i området omkring Billund Airport (ekskl. godsbaner). Hvor der er flere linjer ved siden af hinanden, er der tale om flere buslinjer fra Midttrafik, som benytter samme vej. (Egen fremstilling på baggrund af Midttrafik 2012 d, Sydtrafik.dk, rejseplanen.dk og Banedanmark 2011).

Desuden afgår mange af de på figur 5.8 viste forbindelser kun få gange i løbet af dagen, nogle kører hver anden time, og kun meget få busser afgår om natten. Dette betyder, at den rejsende måske kan se frem til en del ventetid i forbindelse med skift af transportmiddel og/eller store omveje, hvilket samlet kan give en meget lang rejsetid til Billund Airport.

5.2.2 Antallet og fordelingen af afgange på de direkte busruter

Af tabel 5.2 ses antallet af afgange for de direkte busruter, som er vist på figur 5.9. Som tabellen redegør for, er der stor forskel på, hvor ofte de direkte busser går. Lufthavnsbussen er en privatdrevet bus, som Billund Airport står for, og denne ekstra transportmulighed er indført som følge af, at mulighederne for at komme til lufthavnen fra Aarhus og retur med kollektive transportmidler blevet vurderet utilstrækkelige. Prisen for en voksen er dog 180 kr., hvilket er 33 % dyrere, end hvis den rejsende benyttede bus 913X fra Aarhus til Billund Airport til 135 kr. (Midttrafik 2012; Nielsen, A 2012, pers. comm., 8. marts)



Figur 5.9. De ni direkte buslinjer, dvs. buslinjer, som ikke er forbundet med et eller flere skift. (Egen fremstilling pba. rejseplanen.dk)

Tabel 5.2. Antal afgange for de direkte busruter til Billund Airport. (sydtrafik.dk)				
Rutenr.	Fra/til	Antal afgange på hverdage	Antal afgange på lørdage	Antal afgange på søndag
43	Vejle/Billund Airport	17 afgange mellem 3.57 og 21.57	8 afgange mellem 6.27 og 20.27	7 afgange mellem 10.27 og 22.27
143	Vejle/Billund Airport	15 afgange mellem 5.25 og 18.25	7 afgange mellem 7.25 og 19.25	7 afgange mellem 8.25 og 21.25
44	Esbjerg/Billund Airport	17 afgange mellem 3.21 og 21.01	8 afgange mellem 7.31 og 21.31	7 afgange mellem 9.31-21.31
144	Esbjerg/Billund Airport	16 afgange mellem 5.03 og 22.03	7 afgange mellem 6.03 og 18.03	6 afgange mellem 8.03-20.03
179	Vejle/Billund Airport	15 afgange mellem 5.37 og 20.37	7 afgange mellem 6.07 og 18.07	5 afgange mellem 10.07 og 20.07
166	Kolding/Billund Airport	20 afgange mellem 5.28-23.05	7 afgange mellem 8.25 og 19.00	6 afgange mellem 9.45-22.15
117	Horsens/Billund	10 afgange mellem 6.17-18.20	3 afgange mellem 8.50 og 15.45	0 afgange
913X	Aarhus/Esbjerg	4 afgange mellem 7.40-19.52	2 afgange, kl. 10.00 og 14.25	3 afgange mellem kl. 10.30 og 19.10
Lufthavns-bus	Aarhus/Billund Airport	10 afgange mellem 3.20 og 22.40	7 afgange mellem 3.10 og 20.25	9 afgange mellem 3.10 og 22.25

Tabel 5.2 viser desuden, at antallet af busafgange til Billund Airport falder drastisk i weekenderne. Samtidig fremgår det af tabellen, at næsten alle disse busruter har Billund Airport som endestation, hvormed det signaleres, at det bliver betragtet som et vigtigt stoppested. Derfor kan det synes paradoksalt, at det er i weekenderne (fredag-søndag), at gennemsnitligt 50 % af alle de flyrejsende skal til og fra Billund Airport. Især søndag er en travl rejsedag. (Klausholm 2012) På denne måde kan der identificeres en skævhed imellem busselskabernes weekendtilbud og de behov, som flyrejsende har. Modsat fremgår det af antallet af afgange for Lufthavnsbussen, at Billund Airport er klar over, at særligt mange rejser om søndagen.

At det er muligt at rejse med kollektive transportmidler nær ved ens bopæl, gør det dog langt fra sikkert, at den rejsende vil benytte sig af denne mulighed. Mange andre parametre spiller ind i transportmiddelvalget, som det belyses i kapitel 6. Rejser med kollektive transportmidler kan være forbundet med forholdsvis mange skift med mindre komfort til følge. Skift kan være ensbetydende med en større usikkerhed og stress, da den rejsende risikerer ikke at nå sin videre forbindelse, hvis først ens bus eller tog er forsinket. Dertil kan skift for visse rejsende medføre forvirring og følelsen af usikkerhed. (Woolridge & Lindahl 2008, p. 32)

Opsamling på afsnit 5.2

- Vejnettet er et kompleks netværk bestående af mere eller mindre hurtige ruter
- Oftest vælges den hurtigste rute, dvs. de større veje, selvom mange andre parametre kan spille ind
- Trængsel på vejene er ikke noget større problem omkring Billund Airport
- Enkelte vejstrækninger omkring Billund Airport er smalle i forhold til antallet af køretøjer pr. dag
- Der er mindre frihed i rutevalg og afgange for brugerne af kollektive transportmidler til Billund Airport
- I weekenderne, der er de store rejsedage for særligt privatpersoner, falder antallet af busafgange.
- Forholdsvist store områder er ikke forbundet med netværket af kollektive transportmidler
- Kun få direkte busforbindelser til Billund Airport

5.3 REJSETID OG PRIS FOR AT KOMME TIL BILLUND AIRPORT

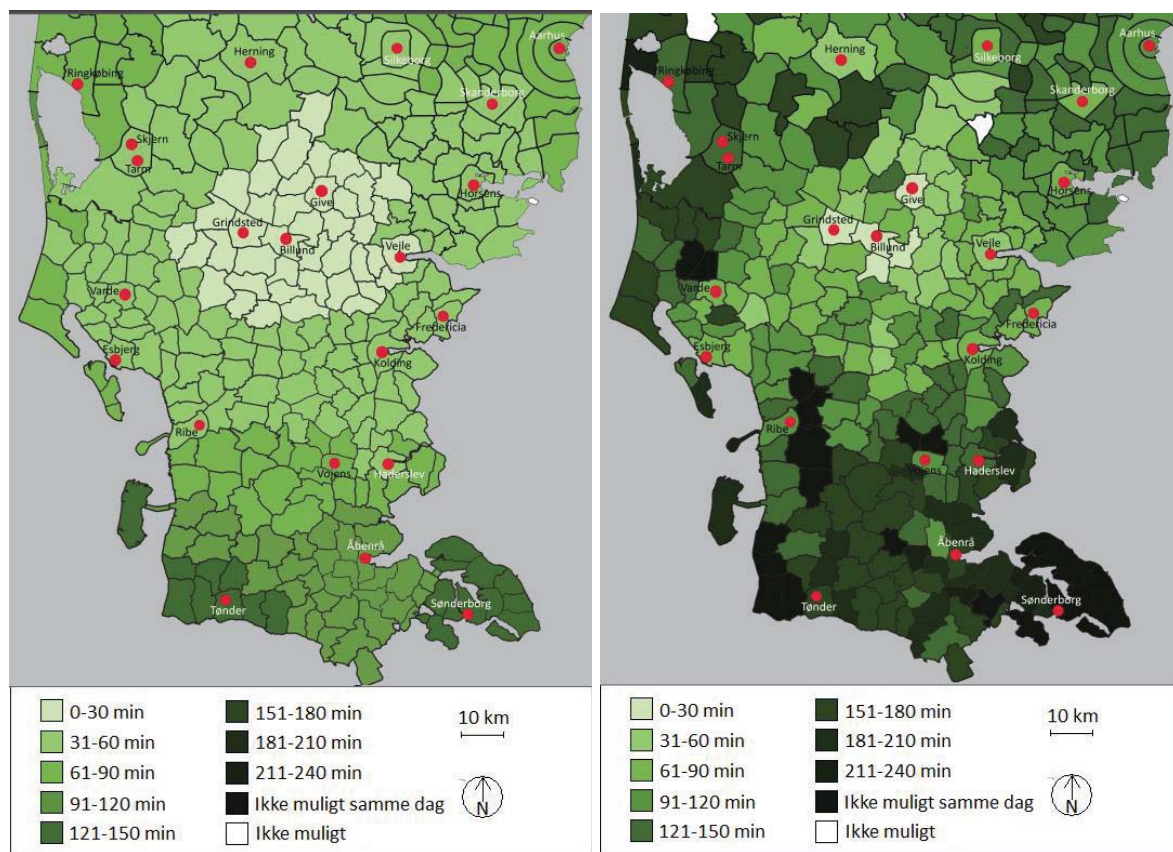
Eftersom tid er så vigtig en faktor i de fleste menneskers liv, som redegjort for i afsnit 3.2, og det udgør en central parameter i transportmiddelvalget, som det bliver belyst i kapitel 6, synes det relevant her at undersøge, hvor lang tid det tager at komme til lufthavnen. Frem for at undersøge afstande til Billund Airport fokuseres der i overensstemmelse med den relationelle geografi netop på rejsetid, hvilket naturligt hænger sammen med opkoblingen på netværk, som blev analyseret i det foregående afsnit.

5.3.1 Rejsetid til Billund Airport

For at holde resultaterne fra analyserne af rejsetiden for de kollektive transportmidler og for den private bil op imod hinanden, er det nødvendigt at benytte sammenlignelige baggrundsdata. Da det desuden er ønsket at muliggøre en sammenholdning af pris og tid, er der benyttet samme kortdata, dvs. zonekort (som prisen er afhængig af for de kollektive transportmidler), som geografisk inddeling for både kollektive transportmidler og den private bil. Denne inddeling i zoner kan ikke ses som fuldt ud foreneligt med det relationelle syn på geografi, men eftersom dette er systematikken, hvormed priser for kollektive rejser udregnes på nuværende tidspunkt, er det nødvendigt at benytte disse geografiske inddelinger i analyserne.

Som det ses af figur 5.10 illustrerende rejsetid i bil, tager det som hovedregel længere tid at komme til lufthavnen, jo større afstand bilisten har. Motorvejens betydning antydes i områderne omkring Haderslev, Åbenrå og Skanderborg, hvorfra det tager kortere tid, end det gør fra andre steder med samme afstand til Billund Airport, som ikke betjenes af en motorvej. Havde mindre intervaller været benyttet, er det muligt, at det havde været endnu tydeligere at se de forskellige zoners nærhed til større veje. Intervaller på 30 minutter er dog valgt for at muliggøre en sammenligning med rejsetiden for de kollektive transportmidler, som vises af figur 5.11.

Det er tydeligt at se af figur 5.11, at de kollektive transportmidler har svært ved at konkurrere på rejsetid alene, da det generelt er hurtigst at benytte sig af bilen. Figuren illustrerer betydningen af en god opkobling på transportnetværket, da det kan tage længere tid at komme til lufthavnen fra en zone afstandsmæssigt tættere på lufthavnen end fra en anden zone, hvor der er hurtige kollektive forbindelser. Det er af figuren desuden tydeligt at se en direkte effekt af jernbanens placering (sammenhold figur 5.11 og 5.12). Med linjeføringer ned langs vestkysten opnår bl.a. Ribe og Tønder forholdsvis gode rejsetider til lufthavnen på trods af, at der mindst en gang undervejs skal ske skifte til bus. Det samme gør sig gældende for eksempelvis Vojens på østkysten.



Figur 5.10. (til venstre) Tid med bil fra Billund Airport i 30 minuts intervaller. Krak.dk er hovedsagligt benyttet som datakilde for rejsetider med bil. (Egen fremstilling, se appendiks A for fremgangsmåde)

Figur 5.11. (til højre) Tid med kollektive transportmidler fra Billund Airport i 30 minuts intervaller. Det er sat ind som forudsætning, at den rejsende skal være i lufthavnen senest kl. 10.00 på en hverdag. Den hurtigst mulige rejserute er benyttet, hvor rejsetiden stoppes ved ankomst til lufthavnen. Rejseplanen.dk er hovedsagligt benyttet som datakilde for rejsetider med kollektive transportmidler. (Egen fremstilling, se appendiks A for fremgangsmåde)

Det er tydeligt, at rejsetiden for brugerne af de kollektive transportmidler i større omfang er afhængig af gode opkoblinger på hurtige netværksforbindelser, særligt togforbindelser, hvor bilisterne i højere grad er uafhængige af netværksopkoblingen, og afstanden er den mest betydningsfulde faktor for rejsetiden. Endnu en vigtig pointe at nævne i forbindelse med sammenligningen af rejsetiden er, at bilen er umiddelbar tilgængelig for den rejsende, eftersom den ofte står parkeret uden for hjemmet/arbejdspladsen, mens der tit er forbundet ekstra rejsetid med turen fra hjemmet/arbejdspladsen til togstationen/busstoppestedet.

Rejsevaneundersøgelser har vist, at det gennemsnitligt tager 2,5 gange så lang tid at rejse med det kollektive i forhold til bilen, så det er måske ikke overraskende, at nærværende analyser viser, at det tager længere tid at rejse med kollektive transportmidler til Billund Airport. (Lahrmann & Lohmann-Hansen 2009) På landsplan er regionale bussers gennemsnitlige hastighed 35,8 km/t og lokale bussers hastighed 36,8 km/t (inkl. stoppestedsophold) (Trafikministeriet 1999, p. 12), hvorimod biler gennemsnitligt kørte 85,2 km/t på de jyske landeveje og 51,5 km/t i provinsbyerne i februar 2012 (Vejdirektoratet 2012, pp. 3-4). På den konto har de kollektive transportmidler svært ved at konkurrere med bilen. Anderledes ser det ud, når prisforskellen mellem de kollektive transportmidler og bilen analyseres.



Figur 5.12. Jernbanenettet omkring Billund Airport. Ses dette kort i sammenhæng med figur 5.11 over rejsetiden for de kollektive transportmidler, er det tydeligt, at en nærværende togstation er ensbetydende med hurtige kollektive forbindelser. (Banedanmark 2011)

5.3.2 Prisen for at komme til Billund Airport

For at sammenholde priserne for de kollektive transportmidler og bilen samt muliggøre en sammenholdning af kort over pris og tid, er der som tidligere nævnt benyttet zonekort som udgangspunkt for analyserne. Prisen for rejser i bil er udregnet på baggrund af kilometertallet fra afrejsestedet til Billund Airport multipliceret med en transportøkonomisk enhedspris på 2,452 kr./km (se tekstboks 5.2 for uddybning). Givet det fintmaskede net af veje, som bilisten har til rådighed, vokser prisen støt med afstanden til lufthavnen, som figur 5.13 viser, og med intervaller på 20 kr. ses prisniveauet som voksende i forholdsvis smalle ringe ud fra lufthavnen. Med den fastsatte transportøkonomiske enhedspris er det således relativt dyrt at benytte sig af bilen til lufthavnen.

Til sammenligning er det billigere at benytte sig af de kollektive transportmidler, som det illustreres af figur 5.14. Ringene er bredere, dvs.

Tekstboks 5.2: Transportøkonomisk enhedspris

Enhedsprisen på 2,452 kr./km er fastsat af Transportministeriet som den gennemsnitlige kørselsomkostning for private personbiler i 2012. Der er tale om et vægtet gennemsnit af omkostningerne ved kørsel med diesel-, benzin- og elbiler. I omkostningerne indgår der følgende:

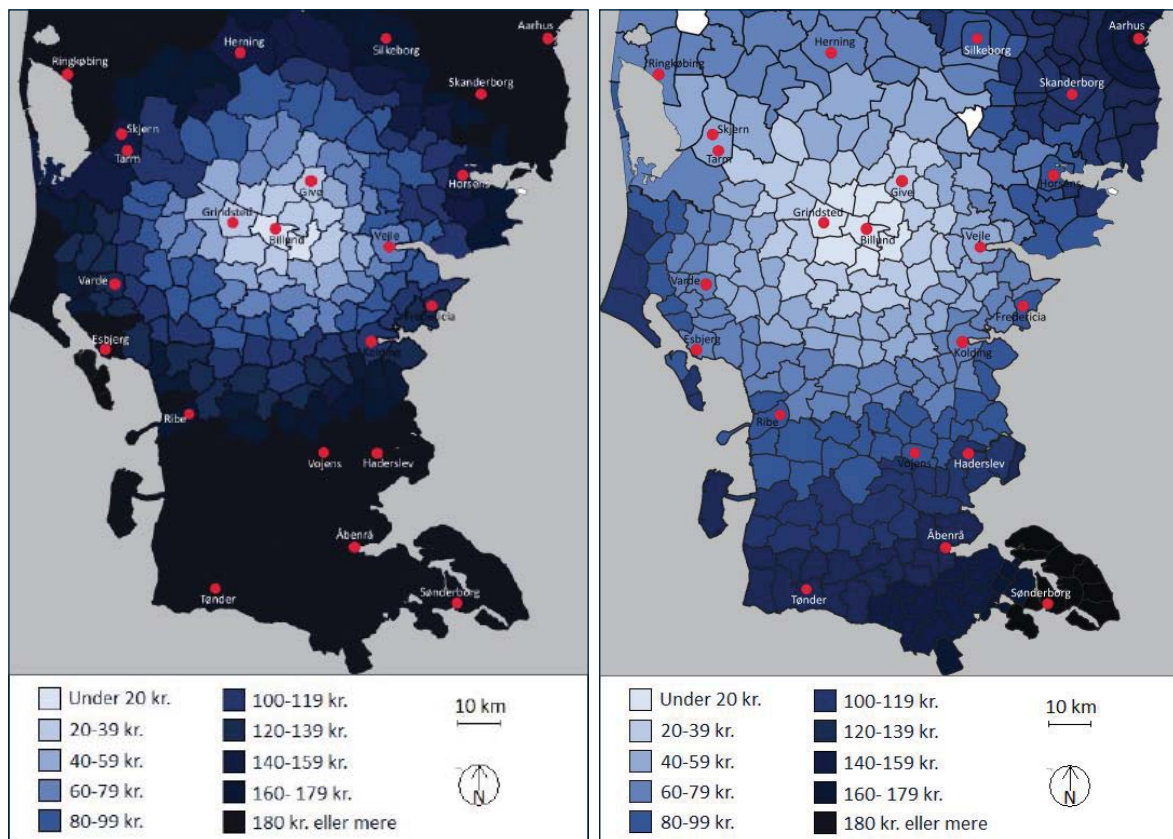
- Brændstof (inkl. afgifter)
- Motorolie/batteri (inkl. afgifter)
- Dæk (inkl. afgifter)
- Reparation og vedligeholdelse (inkl. afgifter)
- Afskrivninger (inkl. afgifter)
- Ejerafgift

Således er tidsomkostninger ikke en del af enhedsprisen, ligesom eksterne omkostninger som f.eks. miljøforurening ikke indgår i beregningerne. Yderligere omkostninger, som bilejeren stilles over for, er selve erhvervelsen af bilen inkl. diverse afgifter og forsikringer inkl. diverse afgifter (Skatteministeriet 2011). Den marginale omkostning for bilisten, dvs. den omkostning, der udelukkende er forbundet med kørsel, er 1,616 kr./km i 2012. (DTU 2011)

Prisen for kørsel med personbiler for erhverv er noget lavere (1,709 kr./km inkl. afgifter), da afgifterne er mindre. Prisen for kørsel med varebiler og andre større køretøjer er desuden højere, mens kørsel med f.eks. cykel er væsentligt lavere (0,34 kr./km inkl. afgifter). (DTU 2011)

priseniveauet hæves langsommere end for privatbilen. Zonerne er større i Midttrafik Vest (Ikast-Brande, Herning, Ringkøbing-Skjern, Holstebro, Struer og Lemvig Kommuner), og selvom prisen for disse zoner tilsvarende er højere, ser det stadig ud til, at det er billigere at komme fra Midttrafik Vest til Billund Airport end fra Midttrafik Øst, Syd og Midt (Viborg, Skive, Horsens, Hedensted, Skanderborg, Silkeborg, Odder, Favrskov, Randers, Syddjurs, Norddjurs og Samsø Kommuner (ikke alle indgår i analyserne)). (Midttrafik 2012 a; Midttrafik 2012 b)

Som figur 5.13 og 5.14 illustrerer, er det fra langt de fleste zoner billigere at benytte sig af de kollektive transportmidler, når den kortest mulige rute er valgt (færrest zoner). Denne rute er dog ikke altid sammenfaldende med den hurtigste. F.eks. er togforbindelser generelt et hurtigere transportmiddel end busser, men toget følger linjeføringen som ikke nødvendigvis er den mest direkte vej. Geografisk set kan der således være tale om en omvej, hvor den rejsende bevæger sig i modsatte retning af destinationen, og alligevel kan dette i sidste ende være den hurtigste rute at benytte sig af. Den kollektivt rejsende kan således bl.a. have rejsetiden som en vægtigere parameter i valget af rejserute end prisen og derfor vælge en anden rute end den billigste. En anden vigtig pointe i forbindelsen med sammenligningen af priser er, at prisen er opgjort pr. person. Hvis der er flere end én person i bilen, bliver prisen lavere pr. person, og forskellen i prisniveau ændres væsentligt. Mange rejsende til Billund Airport og videre på eksempelvis ferie vil rejse sammen med andre og dermed være flere i én bil.



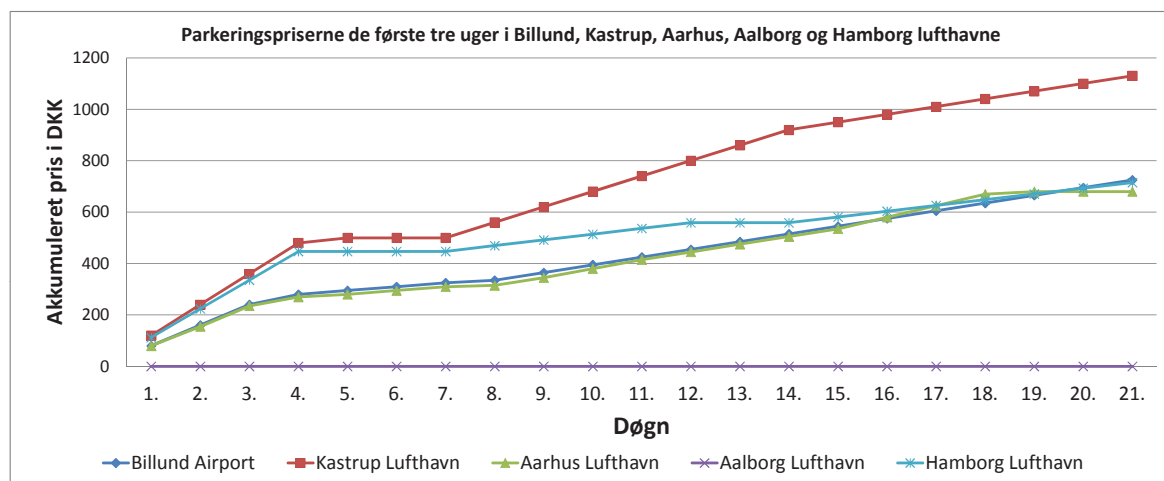
Figur 5.13. (til venstre) Prisniveauet for en voksen for at komme fra afrejsezone til Billund Airport med bil. Krak.dk er hovedsagligt brugt som datakilde for kilometertallet med bil. (Egen fremstilling, se appendiks A for fremgangsmåde)

Figur 5.14. (til højre) Prisniveauet for en voksen for at komme fra afrejsezone til Billund Airport med kollektive transportmidler. Fra to zoner markeret med hvidt er det ikke muligt at benytte sig af de kollektive transportmidler. Zonerisydtrafik.dk og Midttrafik 2012 d er hovedsagligt brugt som datakilde for zoneantallet til udregning af prisen med kollektive transportmidler. (Egen fremstilling, se appendiks A for fremgangsmåde)

5.3.3 Endnu en udgift for bilisten: parkering

Bilisten skal i mange tilfælde også betale for parkeringen ved lufthavnen. Hvis der ikke parkeres i lufthavnen, skal den bilrejsende få familie eller venner til at køre ham/hende dertil, hvilket er ensbetydende med dobbelt så mange bilture til lufthavnen. Parkering i lufthavne er en større udgift, som kan få rejsende til at fravælge en lufthavn frem for en anden med billigere eller gratis parkering (Kouwenhoven 2008, p. 14). Parkeringsudgifterne i Billund Airport for den billigste parkering i en uge (syv døgn) i højsæson er 325 kr., hvilket er lavere end udgifterne til parkering i eksempelvis Kastrup Lufthavn, hvor det koster 500 kr. for en uge i højsæson. Rejsende fra Århus Lufthavn kan parkere til 310 kr. i ugen, mens det ved Aalborg Lufthavn de fleste steder er muligt at parkere gratis. I Hamborg

Lufthavn koster parkering ca. 447 DKK for en uge. Af figur 5.15 ses parkeringspriserens udvikling de første tre uger i disse fem lufthavne. (Billund Airport n.d.; Hamburg Airport; Københavns Lufthavne n.d.; Aalborg Lufthavn; Aarhus Lufthavn n.d.)



Figur 5.15. De akkumulerede parkeringspriser de første tre uger i Billund, Kastrup, Aarhus, Aalborg og Hamborg lufthavne. (Billund Airport n.d.; Hamburg Airport; Københavns Lufthavne n.d.; Aalborg Lufthavn; Aarhus Lufthavn n.d.)

Billund Airport råder over 10.300 parkeringspladser, hvilket er der forholdsvis mange sammenlignet med det årlige passagertal på 2,7 mio. som nævnt i kapitel 3. Til sammenligning har Kastrup 14.000 p-pladser til 22,7 mio. passagerer i 2011. Dette svarer til, at Billund Airport har mere end seks gange så mange p-pladser pr. passagerer end Kastrup. Belægningsgraden er desuden stor, så efterspørgslen er steget sammen med antallet af parkeringspladser.

Siden den nye terminalbygning blev bygget i 2002, som beskrevet i kapitel 3, er der sket en udbygning af parkeringsarealet hvert år. Hvor antallet af p-pladser før 2002 var 5.500, var antallet af passagerer 1,6-2,0 mio. (afhængigt af sæsonen), og antallet af p-pladser er således steget væsentligt mere end antallet af passagerer procentuelt. Taget Billund Airports beliggenhed og rådighed over bare marker mod øst i betragtning er der desuden rig mulighed for at udvide parkeringsarealer på kort tid, hvis behovet viser sig. Som beskrevet i kapitel 3, er parkering en af lufthavnens hovedindtjeninger, og derfor ses der fra lufthavnens side også god grund til i fremtiden at forsyne efterspørgslen efter parkering – især taget den forholdsvis lille anlægsudgift for parkering under åben himmel i betragtning. Det er således ikke et problem at få en parkeringsplads ved Billund Airport. (Nielsen, A 2012, pers. comm., 8. marts)

5.3.4 Sammenholdning af tid og pris

Pris (herunder udgifter til parkering) og tid er to vigtige faktorer i transportmiddelvalget, og disse faktorer har således også meget at sige for tilgængeligheden af Billund Airport. Den rejsende vil derfor muligvis i forbindelse med transportmiddelvalget sammenholde bl.a. prisen og tiden for at vurdere, hvilket transportmiddel der for ham/hende synes mest appellerende. Eftersom langt de fleste vælger bilen som transportmiddel til lufthavnen, som klargjort i kapitel 3, ses der i tabel 5.3 på, hvor meget de sparede minutter koster den rejsende, når bilen benyttes som transportmiddel i stedet for de kollektive transportmidler.

Tabel 5.3. Fra udvalgte større byer til Billund Airport. Omkostninger og tidsforbrug ved brug af bil og kollektive transportmidler samt omkostninger pr. sparet minut/time ved brug af bil sammenholdt med tidsværdi for persontrafik fastsat af Trafikministeriet. (rejseplanen.dk; krak.dk; DTU 2010)							
Afrejsested	Rejsetid med bil	Kørselsomkostninger med enhedsprisen 2,452 kr./km	Rejsetid med kollektivt	Billetpris med kollektivt	Sparet tid ved brug af bil	Øget udgift ved brug af bil	Omkostning pr. sparet minut
Esbjerg	51 min	162,08 kr.	73 min	78 kr.	22 min	84,08 kr.	3,82 kr./min
Herning	42 min	137,56 kr.	56 min	64 kr.	14 min	73,56 kr.	5,25 kr./min
Horsens	43 min	132,65 kr.	64 min	84 kr.	21 min	48,65 kr.	2,32 kr./min
Kolding	43 min	109,60 kr.	75 min	68 kr.	32 min	41,60 kr.	1,30 kr./min
Ribe	59 min	153,50 kr.	112 min	88 kr.	53 min	65,50 kr.	1,24 kr./min
Ringkøbing	72 min	194,44 kr.	137 min	74 kr.	65 min	120,44 kr.	1,85 kr./min
Silkeborg	55 min	148,35 kr.	78 min	81 kr.	23 min	67,35 kr.	2,93 kr./min
Vejen	39 min	93,18 kr.	58 min	58 kr.	19 min	35,18 kr.	1,85 kr./min
Vejle	25 min	68,90 kr.	38 min	58 kr.	13 min	10,90 kr.	0,84 kr./min
Aarhus	66 min	233,43 kr.	92 min	122 kr.	26 min	111,43 kr.	4,29 kr./min
Gennemsnitlig omkostning pr. sparet minut							2,57 kr./min
Gennemsnitlig omkostning pr. sparet time							<u>154,11 kr./time</u>
Trafikministeriets tidsværdi for rejsetid (ens pris for kollektivt rejsende og bilister) (ikke erhverv) (2010-priser)							<u>77 kr./time</u>

Som det fremgår af tabel 5.3, så betaler den rejsende en høj pris for de sparede minutter, især når afrejsestedet er Herning, Aarhus og Esbjerg. Dette skyldes, at der fra disse steder er så hurtige kollektive forbindelser til Billund Airport uden, at prisen er tilsvarende højere. Forskellen i pris på bilrejser og kollektive rejser fra disse afrejsesteder er stor, mens minuttallet ikke forholds-mæssigt følger med. Prisen afgøres af antallet af zoner, dvs. til dels afstanden, til destinationen og ikke, hvor kort/lang tid rejsen tager. Hvis prisen derimod blev bestemt af, hvor hurtig den rejsende ønskede at komme frem, ville det kollektive transportsystem være stillet over for andre muligheder og udfordringer.

Det er jævnfør tabel 5.3 en høj pris, som den rejsende gennemsnitligt betaler for at rejse alene i bil til lufthavnen sammenlignet med, hvis de kollektive transportmidler benyttes. Sammenholdt med tidsværdien, som Trafikministeriet har sat for rejsetid, er prisen for den rejsende således dobbelt så dyr, og ud fra disse beregninger burde de rejsende benytte sig af kollektive transportmidler frem for bilen. Der er dog som i så mange andre økonomiske udregninger mange usikkerheder forbundet med forudsætningerne af ovenstående regnestykke. Bl.a. vil meget anderledes resultater vise sig, hvis enhedsprisen ændres til den marginale enhedspris på 1,616 kr./km. I det tilfælde ville 34,53 kr. være den gennemsnitlige pris pr. sparet time, dvs. under halvdelen af det af Trafikministeriet fastsatte beløb.

Det er dog nok de færreste rejsende til Billund Airport, som opgør et lignende regnestykke i forbindelse med transportmiddelvalget. Når den rejsende stilles over for valget, om transporten til lufthavnen skal ske med bil eller via kollektive transportmidler, er det meget muligt, at prisniveauet for transportmidlerne bliver vurderet ud fra billetpriserne for de kollektive transportmidler og alene udgifterne til brændstof (og evt. parkering) for bilen (Voergaard 2011). En sådan en betragtning stiller bilen i et markant bedre lys, da udgiften til brændstof kun beløber sig til 0,827 kr./km for en gennemsnitlig bil i 2012 (DTU 2010). Ved vurderingen af rimeligheden af udgifterne i forbindelse med transport til Billund Airport, er det desuden vigtigt at pointere, at der er forskel på de rejsendes økonomiske situation og prioritering. For nogen vil én pris virke billig, mens den samme pris for andre vil forekomme urimeligt dyrt.

Ligeledes er tiden en mangelvare for nogen, mens det ikke er tilfældet for andre. Tid er dog i dag ikke en lineær størrelse, da flere forskellige sociale handlinger kan ske simultant, som påpeget i afsnit 5.1. Det er i dag almindeligt at befinde sig på flere forskellige netværk på samme tid, som muliggjort af IKT. Dette er det afgørende nye i netværkssamfundet. Med en mobil internetopkobling kan den rejsende foretage sig andet og mere end blot at rejse. Derfor kan der også argumenteres for, at en måling af rejsetiden opgjort i timer og minutter alene ikke er tilstrækkelig. Spørgsmålet for den rejsende er nærmere, om tiden er spildt på at rejse, eller om den kan bruges på en for individet værdifuld måde. (Lyons, Jain & Holley 2007) Spildt tid vejer tungt som parameter i transportmiddelvalget (som det bliver uddybet i kapitel 6), men kan tiden bruges godt, vil rejsetiden ikke i samme grad vurderes som spildt. Et andet, men relateret aspekt er oplevelsen af tid. Tid kan gå langsomt, og tid kan gå stærkt. (Urry 2007, p. 108) Tid bør således ikke kun regnes i klokketid, som Healey også pointerer. Tilgængelighedsanalysen fremført i dette kapitel kan således ikke stå alene, men skal suppleres af fortællinger om oplevelsen af at rejse med de forskellige transportmidler. De rejsende med alle deres forskelligheder bør være et centralt omdrejningspunkt, når tilgængeligheden til Billund Airport søges øget.

Opsamling på afsnit 5.3

I dette afsnit blev der set på tiden og prisen for at nå destinationen Billund Airport, og før trådene fra de forskellige afsnit samles i det efterfølgende afsnit 5.4, ses det som gavnligt med en kort opsamling på, hvilken viden tids- og prisanalyserne har bidraget med:

- Bilen er hurtigere end de kollektive transportmidler til Billund Airport, uanset afrejsested,
- En nærværende motorvej mindsker rejsetiden for bilisterne til Billund Airport
- Rejsetiden for de kollektivt rejsende til Billund Airport mindskes, hvis afrejsestedet har en god opkobling på det kollektive transportnetværk
- Særligt opkobling på jernbanenetværket betyder en væsentlig reduktion af rejsetiden til Billund Airport
- Bilen er dyrere end de kollektive transportmidler fra langt de fleste afrejsezoners til Billund Airport
- Bilisten betaler dyrt for de sparede minutter til Billund Airport

5.4 BESVARELSE AF UNDERSPØRGSMÅL 2

Før der tages hul på næste kapitel, vurderes det gavnligt med en kort opsummering af den viden, som nærværende kapitel har bidraget med. Som underspørgsmål 2 er formuleret, skulle kapitlet give svar på, hvordan tilgængeligheden til Billund Airport er i dag ud fra et netværksperspektiv.

Som redegjort for i dette kapitel er der tale om to vidt forskellige typer netværk, som den rejsende står over for i forbindelse med transportmiddelvalget. Bilisten kan benytte sig af et fintmasket vejnet, hvor der er frit valg mht. rute og afgangstidspunkt, mens brugeren af kollektiv transport må forholde sig til de mulige ruter og afgange, som transportnetværket tilbyder. Ses der på vejnettet, er der ikke mange direkte problemer at spore. Nogle enkelte strækninger er forholdsvis smalle sammenlignet med antallet af biler, der passerer på strækningen (ÅDT), men det er vidtgående at tale om trængsel.

Som kollektivbruger kan man fra langt de fleste steder opnå forbindelse til Billund Airport, hvis man kan bevæge sig til nærmeste busstoppested/togstation. Dog er der noget færre afgange i weekenderne, som ellers er der, hvor mange privatpersoner rejser med fly, og det kan desuden tage meget lang tid at komme med kollektive transportmidler til destinationen Billund Airport. Sammenlignet med bilen tager det 2,5 gange så lang tid at rejse med de kollektive transportmidler, og da tid som belyst i kapitel 3 er af stadig større betydning, virker bilen som det oplagte transportmiddelvalg. Som nævnt i afsnit 5.1 interagerer mennesket dog mere og mere i netværk, hvormed der mentalt skabes flere rum. Tid opfattes forskelligt, og tiden kan gå langsomt eller hurtigt. Særligt tid, som kan bruges aktivt, opfattes som brugbar, mens tid, der blot bruges på at vente, opfattes som spildtid. Via de forskellige tilgængelige netværk kan rejsetiden bruges til andet og mere end at rejse, hvilket i højere grad kan inddrages i forhold til planlægningen.

Som illustreret i afsnit 5.3 betaler de rejsende dyrt for den sparede tid. Det er dyrere at transportere sig via bil, når alle omkostninger forbundet hermed inddrages. Når det ikke er udfaldsgivende i forhold til flere kollektivbrugere, kan det eksempelvis skyldes, at folk kun regner i brændstofpriser, eller at de prioriterer at betale prisen for biltransport. Hvis der fra den rejsendes side er tale om en prioritering, er det dog ikke sikkert, at tiden er den eneste parameter, der vægtes højere end prisen. Derfor må der ses nærmere på, hvad bilen er ensbetydende med for den rejsende, og derfor vil det efterfølgende kapitel 6 skifte fokus fra den forholdsvis nøgterne betragtning af

tilgængelighed til Billund Airport til de rejsende og deres oplevelser og rationaler i forbindelse med transportmiddelvalget til Billund Airport.

6. FRA DE REJSENDES SYNSPUNKT

“Mobility is a part of modern society; it is a daily pursuit, just like housing work and recreation. Mobility is not just about traffic jams, asphalt, delays and tollgates, but also about people deriving a sensory experience from their everyday life mobility. Every day, travelling along roads and railways, millions of people experience the changes of the city and the countryside. For them, the train and the car are also ‘A Room With a View’.”
Francine Houben, hollandsk arkitekt (2003)

En trafikstrøm er ikke blot et tal for, hvor mange mennesker der bevæger sig på en given strækning. Strømmen består af individer, som hver især har truffet nogle valg, som gør, at de befinder sig der, hvor de er - i det transportmiddel, som de har valgt at benytte sig af. Når tilgængeligheden til Billund Airport søges øget, er det derfor fundamentalt at forstå, hvorfor folk vælger at komme til lufthavnen med de transportmidler og ad de ruter, som de gør. Dette kapitel har til formål at klarlægge nogle vigtige aspekter i denne forbindelse, og derfor vil perspektivet igennem kapitlet være de rejsendes.

I det efterfølgende afsnit 6.1 ses der på, hvilken oplevelse der møder de rejsende, når de ankommer til destinationen Billund Airport, der på mange måder er en typisk lufthavn med alt, hvad det indebærer. Som redegjort i kapitel 2 kan destinationen have betydning for, hvilke transportmiddelvalg den enkelte gør, og det er derfor nødvendigt at inkludere dette i overvejelserne over, hvad der gør, at de rejsende vælger at transportere sig på en bestemt måde til lufthavnen. I afsnit 6.2 er omdrejningspunktet de forskellige grupperinger af rejsende, som kan ses som relevante i forhold til dette projekt, hvormed der opnås en forståelse for, hvor varierende rejsende der søges planlagt for, og hvor vidt forskellige prioriteringer de har.

Efterfølgende bliver der i afsnit 6.4 set på, hvilke parametre der spiller ind i transportmiddelvalget, hvormed der redegøres for det brede spektrum af faktorer, som mere eller mindre bevidst indgår i det den rejsende rationelle transportmiddelvalg. Skrues der meget op eller ned på et af disse parametre kan det således have stor betydning for, om de rejsende benytter sig af bil, tog eller bus. Afsnit 6.3 omhandler, hvilken samlet oplevelse de rejsende får ved transportere sig med enten bil, tog eller bus, hvilket giver således et helhedsindtryk af den oplevelse den rejsende mødes af i de forskellige transportmidler. Dette bidrager med en baggrundsviden om, hvordan transportmidlernes fordele og ulemper opfattes af de rejsende, som igen kan benyttes i forhold til at afgøre, hvilke planlægningsmæssige tiltag der vil være hensigtsmæssige at gennemføre, når det er ønsket, at flere benytter sig af de kollektive transportmidler. Herefter vil afsnit 6.5 mere overordnet opsummere på kapitlet og den viden, som det har bidraget med i forhold til besvarelsen af underspørgsmål 3 og

dermed problemformuleringen.

Som tidligere beskrevet vil mange af de præsenterede teorier være generelt tilknyttet hverdagstransporten, men da mange af de samme overvejelser vil gøre sig gældende, når destinationen er Billund Airport, ses de som relevante at inddrage i denne kontekst. Billund Airport er en del af en bilafhængig transportkultur, hvorfor det må anses af interesse at opnå en dybere forståelse herfor. Undervejs i kapitlet vil de interviewedes udsagn blive refereret, og citater vil blive inddraget for at sammenholde de beskrevne generelle teorier med den almindelige rejsendes virkelighed og særligt holde dette op imod den specielle situation, som den rejsende befinder sig i, når turen går til lufthavnen. På de næste sider vil de i kapitel 4 omtalte interviewede blive beskrevet som vidt forskellige mennesker og forskellige typer rejsende.

OPSLAG MED INTERVIEWPERSONER



KATRINE

Katrine er en 23-årig pige, der bor alene i en 80 kvm stor lejlighed i Herning. Hun er ansat med løntilskud i en institution 32 timer ugentligt, hvortil hun har ca. 1 km og derfor cykler frem og tilbage.

Katrine er uddannet markedsføringsøkonom og har tidligere arbejdet som kontorassistent ved KIWI i Vejle, men da det ikke var hende, er hun nu i gang med at finde ud af, hvad hun så skal uddanne sig til. Da hun arbejdede i Vejle, kørte hun de 51 minutter frem og tilbage hver dag i bil. Hun leger bl.a. med ideen om at blive veterinærsygeplejerske, hvilket er en uddannelse, som hun kan tage i Kolding. Hvis hun skal til Kolding hver dag (70 minutter i bil), vil hun tage toget, fordi hun bliver søvnig af at køre bil, og fordi hun kan lave lektier i toget. Katrine har kun fløjet få gange i sit liv for det meste i forbindelse med charterferier og højest en enkelt gang om året pga. økonomien. Flyrejser foretages altid

fra Billund Airport, og hver gang Katrine har skulle til lufthavnen, har hun fået et lift af familie eller venner. Katrine synes generelt om lufthavnen og har det fint nok med at flyve.

Da Katrine havde haft kørekort i et halvt år, fik hun en bil sammen med sin tvillingsøster og har således haft bil de sidste 4½ år. Bilen, som er en Hyundai i20, blev købt, fordi den kører forholdsvis langt på literen og dermed er økonomisk fornuftig at køre i. Bilen bliver kun brugt i søstrenes fritid, f.eks. til indkøb, og Katrine betragter det selv som en luksus at have bilen til at stå. Hun er selv mest passager og lader helst andre køre.

Katrine bærer således træk fra en fritidsbilist (se afsnit 6.4.3). Hun nævner flere gange igennem interviewet bekvemmelighed som den største barriere for at få hende og andre til at benytte kollektive transportmidler.



RUNA

Runa er 33 år og bor i det samme bofællesskab i Stavtrup ved Aarhus, som hun er vokset op i. Hun har en pige på 6 og dreng på 9 år sammen med manden, der ejer et bogtrykkerfirma i Skejby. De har valgt at bo i bofællesskabet, fordi det er praktisk med små børn; eksempelvis spiser familien sammen med resten af bofællesskabet fra mandag til torsdag. Runa er uddannet klinisk diætist og arbejder som sundhedskonsulent i sundhedsafdelingen i Vejle. Hun er glad for jobbet, men ville ønske, at hun ikke havde så langt på arbejde. Den 66 km lange tur tilbagelægger hun hver dag i sin Citroën C3, der er den, der kører længst af familiens to biler. Hun kender og holder af de radioprogrammer på P3, som hun kan høre undervejs, mens hun kører. Manden kører hver dag til Skejby i en ældre, lille Audi.

Runa flyver gennemsnitligt et par gang om året, hvoraf en af turene er familiebesøg på Island. Den anden flyrejse sker i forbindelse en familieferie ned i sydens sol, typisk all-inclusive ferier, fordi det er så nemt. Når de skal til Island, er det altid fra Billund, fordi det er tættest på og billigst. Flyver hun fra Kastrup, tager hun toget, fordi toget går helt ind til terminalen. Hvis bussen gik direkte, så hun ikke skulle ind over Aarhus centrum, ville Runa selv være mere tilbøjelig til at benytte sig af bus, men så snart rejsen sker med børn, vil bilen være førstevalget, også selvom det blev dobbelt så dyrt. Runa nævner dog også, at bussen kunne være et alternativ med børn, hvis det var en luksus-all-inclusive bus med underholdning til børnene. Når familien skal på charterrejser har de i de seneste år fløjet fra Hamborg, fordi prisen er 50 % lavere med tyske selskaber. Runa giver selv udtryk for en dårlig samvittighed i forhold til miljøet, når hun i det daglige benytter bilen så meget.

Hun bærer træk af en hverdagsbilist. Et gennemgående tema for interviewet var, at det skal være så nemt som muligt, når man har børn.



TOMMY

Tommy er 38 år og bor i et parcelhus i Vojens sammen med sin gravide kone og to drenge på 7 og 10 år. Konen arbejder som kørende sælger i en virksomhed syd for Kolding og kører i bil frem og tilbage hver dag, mens drengene går i skole i Vojens. Tommy er uddannet som automekaniker og kørelærer og har været racerkører i over 25 år. Tommy har sit eget autoværksted ca. 5 km fra hjemmet og kører i bil frem og tilbage. Her arbejder Tommy og en enkelt mand med at istandsætte eksklusive biler. Derudover coacher han også andre motorkører.

På grund af den snævre kundegruppe, der er spredt ud over hele Europa, rejser Tommy meget med fly. Gennemsnitlig anslår han, at han flyver en 5-10 gange om året, men i år står han over for sin niende flyvetur dagen efter interviewet. Derudover plejer

familien at tage på en årlig charterferie til Grand Canaria. Som den rutinerede flyrejsende Tommy er, beskriver han flyveturen som hverdag og en lufthavn som blot en lufthavn. Generelt er Tommy ligeglad med, hvilken lufthavn han skal flyve fra, og destinationen for flyrejsen er afgørende for valget. Det kommer an på, hvorfra der er afgang, og hvordan tiderne passer. Tommy kører til lufthavnen og parkerer. På trods af, hvor ofte han rejser, har han ikke parkeringsprisen i hovedet på samme måde som Leah og undervurderer prisen en smule, da han siger "det er 2-300 kr". Dette kunne indikere, at prisen ikke er så vigtig for Tommy – måske fordi rejsen er i forretningsøjemed. Hvis parkeringen var dobbelt så dyr, tror han, at han ville parkere ved faderen i Grindsted og få et lift.

Tommy foretrækker tog frem for bus, selvom han ikke umiddelbart ser sig selv som en bruger af kollektive transportmidler. For at få ham til at benytte de kollektive transportmidler, skulle de være mere luksuriøse, hurtigere og direkte. En luksusbus måtte gerne tage på til 1½ gang så lang tid som bilen.

Tommy kan ses som havende træk fra idealtypen den lidenskabelige bilist, og dette især tidligere i sit liv, hvor han til sammenligning nu holder mindre af at køre bil. Tid og luksus er gennemgående temaer i interviewet.



LEAH

Leah er 47 år og fraskilt. Pga. en nu helbredt kræftsygdom valgte hun at flytte sig selv og sine børn fra Snekkersten nord for København til Esbjerg for at være tættere på børnenes far. Mens datteren på 17 år bor ved sin far, bor Leah og sønnen på 16 år i et lejet rækkehus. Leah er uddannet dekoratør samt uddannet i butik, men har de sidste 12 år været selvstændig clairvoyant og coach efter at have modtaget undervisning i at bruge sine medfødte evner. Så snart Leah har mulighed for det, vil hun tilbage til Sjælland, bl.a. fordi man her er "så tæt på alting med motorvejen ind til København". Leah kan med egne ord "leve af" sin virksomhed. For Leah skaffes kunder bl.a. igennem netværk, og hun arbejder både i og fra sit hjem i Esbjerg, tager til Randers, hvor hun har en klinik, og til Birkerød, hvor hun deler en klinik med en veninde. Leah kører både til Randers og Sjælland i sin bil, fordi "det har hun det bedst med" og fordi hun slapper af ved at køre bil.

Leah flyver en 3-4 gange om året i forbindelse med ferierejser. Hun elsker og lever for at rejse, da det giver hende energi både før og efter rejsen. Hun arrangerer selv sine rejser og bryder sig ikke om pakkerejser/charterrejser. For Leah er det således en prioritet at rejse, og hun vælger at bo billigt af samme årsag. Leah flyver ikke altid fra Billund – det afhænger af flybilletens pris. Hun elsker generelt atmosfæren i en lufthavn ligesom hun elsker at flyve. Datteren derimod bryder sig ikke om at flyve, men overvinder ubehaget for at komme med. Flyver Leah fra Kastrup, tager hun altid toget, som hun synes, er rigtig behageligt at sidde i. Så læser hun en god bog og slapper af på en anden måde end i bilen. Mens hun boede på Sjælland, kørte hun meget med tog, S-tog og metro, "fordi der er jo supergode forbindelser". Leah foretrækker tog frem for bus og synes generelt, at der er meget spildtid i en bus. Eksempelvis tager det i bus 45 minutter at komme fra hendes adresse og ned til banegården, mens hun med bilen kan være dernede på 12 minutter.

Leah bærer enkelte træk fra en lidenskabelig bilist, men kan ellers karakteriseres som en hverdagsbilist. Igennem interviewet bliver pris nævnt flere gange som en vigtig parameter for Leah i forbindelse med ferierejser.



HANS OLE

Hans Ole er 63 år og bor i et parcelhus i Ringkøbing. Han er uddannet bygnings- og anlægsingeniør og har senere taget uddannelsen som erhvervsøkonom. Sammen med sin kone har han to voksne drenge og en hjemmeboende plejedatter, som de fik kontakt til igennem konens arbejde med fysisk og psykisk handicappede. Hans Ole arbejder ca. 70 timer i ugen som selvstændig med 75-80 mand ansat inden for byggeri og anlæg i Skjern. Hans Ole kører i bil på arbejde, men bruger også bilen som kontor på arbejdet, når han kører rundt til kunder og byggepladser og besigtiger arbejdet. Arbejdsbilen er en stor Mercedes 4-hjulstrækker, og denne store og stærke bil er både valgt af praktiske årsager, men også fordi det ifølge Hans Ole er en drengedrøm. Det er en bil til drengen i ham, som han udtrykker det. Derudover har familien en Peugeot som bil nr. 2.

Hans Ole flyver ca. fem gange om året, både i forbindelse med ferier og forretningsture. Hver andet år tager familien på en længere ferierejse, f.eks. til Østen eller USA. Derudover gør de meget i storbyferier på en tre dage. Ferieturene planlægger de selv, fordi de kan lide selv at sammensætte rejsen, som de ønsker den. De flyver helst fra Billund Airport og helst direkte, hvor særligt hjemturen skal gå hurtigt. Hans Ole bedyrer, at de sagtens kan finde på at ændre destination, således at de kan rejse fra Billund. Hertil kører de og parkerer og er generelt godt tilfreds med tilgængeligheden til Billund Airport. Hans Ole kan godt lide at flyve og se det hele ovenfra. Derimod er hans kone flyskræk, men selvom hun er bange dage i forvejen for flyrejsen, overvinder hun det pga. de oplevelser, hun får.

Hans Ole kan rigtig godt lide at køre bil og har aldrig overvejet at køre med kollektive transportmidler til lufthavnen. Han ytrer selv, at han ville være svær at flytte til andre transportmidler. Hvor han ikke kan huske at have kørt med bus i sit voksenliv ud over en enkelt tur til Østrig, synes Hans Ole derimod, at toget er rart at køre med. Han rejser fra tid til anden med toget til København i forbindelse med arbejdet, hvor der holdes møde undervejs.

Hans Ole bærer træk af en lidenskabelig bilist, men er ellers en hverdagsbilist. Den frihed og uafhængighed, som bilen tilbyder, bliver flere gange trukket frem i løbet af interviewet.

6.1 BESKRIVELSE AF DESTINATIONEN: EN LUFTHAVN

Højt oppe over én hvælver loftet sig med ovenlysvinduer. Rummet er præget af glasfacader, stål, engelsksproget skiltning, et utal af alfabetiserede skranker og lysende digitale skærme over flyafgange og -ankomster. Mennesker med alverdens sprog sidder, går, småløber. Ikke meget minder én om, at man stadig befinder sig i Danmark, når man træder ind i Billund Airport's ankomsthal. Det er som at træde ind i en anden verden, hvor der hersker en summende, international atmosfære.

Med indvielsen af den nye terminalbygning i 2002 og den samtidige navnforandring fra Billund Lufthavn til Billund Airport har lufthavnen understreget dens ønskede position som Vestdanmarks internationale lufthavn. (Billund Airport 2012, pp. 6+8) Arkitekturen er en direkte demonstration af lufthavnens internationale format.

De interviewede er alle positivt stemt over for Billund Airport og fremhæver dens størrelse som en særligt god egenskab. Det er nemt og overskueligt for de rejsende, og selve terminalen opfattes som flot, lys og venlig. Tommy, der er en erfaren flyrejsende, fremhæver det som noget positivt ved Billund Airport, at der sjældent er mange mennesker sammenlignet med f.eks. Stansted Airport. På samme måde er alle de rejsende positive over for parkeringsforholdene, selvom Runa ønsker, at man som bilist i højere grad bliver gjort opmærksom på, at man skal betale for parkeringen, inden man forlader terminalbygningen (hør evt. lydfiler, der findes af bilag 3 på den vedlagte CD-ROM).



Figur 6.1. Ankomsthallen i Billund Airport (eget foto 8. marts 2012)



Figur 6.2. Arkitekturen, skiltning mm. på billederne fortæller, hvilken funktion bygningerne har – at det er lufthavnsbygninger. Omvendt afslører lufthavnsterminaler ikke meget om, hvor i verden den rejsende befinder sig. Til venstre ses terminal 1B i Mumbai Airport, i midten ses Billund Airports terminal, og til højre ses lufthavnsterminal 3 i Toronto Airport. (Mumbai Lufthavnsterminal n.d.; eget foto 08.03.12; Toronto Lufthavnsterminal n.d.; Castells 2010, pp. 448-453)

Lufthavne er relativt ens verden over, som figur 6.2 demonstrerer, og kan ses som monumenter portrætterende globaliseringen og vidnende om de stærke kræfter, der arbejder for en yderligere globalisering. Det vil således i de efterfølgende afsnit tages udgangspunkt i litteratur beskrivende lufthavne generelt, hvor Billund Airport kan ses som havende mange lighedspunkter med andre lufthavne, men også med dens egne karakteristika. Castells betragter lufthavne som ensartede bygningsværker, der samtidig er en af de mest påfaldende fysiske tilkendegivelser af, hvad Castells benævner strømmenes rum (som kort berørt i afsnit 5.1).

6.1.1 Lufthavnen som et globalt og lokalt rum

Strømme af mennesker og varer passerer konstant gennem lufthavne verden over. Ses der på den fysiske indretning af strømmenes rum, som det kommer til udtryk i de knudepunkter, som lufthavnene er, bliver det klart, at en effektiv ekspedition er målet. For at tilskynde en hurtig og friktionsløs bevægelse, indrettes lufthavne ensartet og neutralt. De rejsende skal ikke konfronteres med stedets historie og skal ikke tage stilling til problemstillinger i det omgivende samfund. Til forskel fra tidligere, hvor arkitekturen gengav de sociale spændinger i det samfund/miljø, hvor bygningsværket blev opført, ses der ifølge Castells nu i det postmoderne samfund en tendens til, at arkitekturen ikke længere afspejler hverken kultur eller historie. Af samme grund er den postmoderne arkitektur endnu et udtryk for globaliseringen og en direkte manifestation af strømmenes rum. Forsøges der med arkitekturen alligevel udtrykt et standpunkt, vil de færreste opfange dette, da mennesket af informationsalderen travlt og overfladisk surfer hen over så subtilt skjulte budskaber. Paradoksalt nok siger de intetsigende bygningsværker således mest om samfundet af i dag, ifølge Castells – de portrætterer individets ensomhed og stilheden i strømmenes rum. (Castells 2010, pp. 448-453; Urry 2007, p. 146)

I tråd med Castells kalder Augé lufthavne for non-places og refererer hermed til steder uden identitet – hvor intet distingverer en lufthavn fra en anden, og hvor mennesker ikke interagerer, men blot sameksisterer. Denne opfattelse er dog blevet anfægtet sidenhen af bl.a. Ole B. Jensen og Urry. Det første kritikpunkt går på, at lufthavne trods deres arkitektoniske og designmæssige

lighedspunkter ikke er ens, mens det andet kritikpunkt er, at sammenkædningen mellem begrebet non-places og lufthavne bygger på en formodning om, at lufthavne er statiske størrelser, hvilket ikke er tilfældet. (Augé 1995 in Urry 2007, pp. 146-147; Jensen 2006, p. 19 in Freudendal-Pedersen 2007, p. 145; Urry 2007, pp. 146-147)

I dette projekt stilles der også spørgsmålstejn ved anskuelsen af lufthavne som identiske bygningsværker uden lokale særpræg. Ud over at være et globalt sted, må Billund Airport i høj grad betegnes som et lokalt forankret sted. Ses der på historien bag Billund Airport som redegjort for i kapitel 3, er det klart, at Lego har spillet hovedrollen i placeringen af en lufthavn så langt fra de større byer i Jylland. Den dag i dag bliver det også hurtigt klart for den rejsende, at Billund Airport er beliggende samme sted som Legos hovedsæde, eftersom Lego bruges til at udsmykke terminalbygningen, se figur 6.3.

Netop denne placering langt ude på den jyske hede har fra start været ensbetydende med, at der ikke har været lagt op til, at de rejsende skulle komme til Billund Airport vha. andre transportmidler end bilen. På denne måde er Billund Airport på alle måder indskrevet i en bilafhængig kultur, hvilket også eksemplificeres af, at de interviewede alle kører eller bliver kørt dertil i bil, og at deres tilfredshed med parkeringsforholdene er markant. Ifølge Billund Airport er dette heller ikke noget, der bliver et problem fremover, eftersom lufthavnen har rig mulighed for at udvide med yderligere parkeringsplads (Nielsen, A 2012, pers. comm., 8. marts). Fra ingen sider gøres der således noget for at ændre ved denne bilafhængighed.

Igennem projektets interviews er det desuden blevet klart, at flere rejsende føler en vis tilknytning til Billund Airport og næsten føler sig hjemme, når de lander i Billund Airport efter en rejse ud i det ukendte. Katrine giver udtryk for at foretrække Billund Airport, fordi hun kender den og gør sig forestillinger om Kastrup som stor og uoverskuelig, mens Hans Ole bedyrer, at de kan finde på at ændre destinationen, således at det kan lade sig gøre at rejse fra Billund, mest pga. dens beliggenhed tæt på hjemmet i Ringkøbing. Runa beskriver et vist forhold til Billund Airport, som hun har fulgt den gennem årene:



Figur 6.3. Over nogle stole, hvor de rejsende eksempelvis kan nyde en bid mad, hænger en stor globus af Lego som vidne om den betydning, som Lego har haft for lufthavnens beliggenhed. (eget foto, den. 8. marts 2012)

Int: *Hvad synes du om Billund Lufthavn?*

Runa: *Jeg synes, det er en god lufthavn. Jeg kan også huske før – fordi nu har vi jo fløjet rigtig meget – så jeg kan også huske, hvordan det var før, da det var sådan en lille lufthavn. Og jeg synes, der er sket rigtig meget dernede bare på så kort.*

Int: *Siden terminalbygningen i 2002?*

Runa: *Ja lige nøjagtig. Den er også blevet mere børnevenlig, altså mere...*

Int: *Det er noget med, at de har en børnelounge.*

Runa: *De har en børnelounge, og der er vi altid oppe. Og børnene ved, hvor det er henne. Altså Oliver, han kan nærmest ikke gå derover...*

Int: *Hvad er der derinde? Jeg har ikke været der...*

Runa: *Der er egentlig ikke så meget. Der er sådan nogle Legoklodser, så er der lego, og så er der fjernsyn. Og så er der bare ro! Og plus så er der sådan et sæde oppe, hvor de kan gå ud og se, når flyverne de letter og lander. Og det betyder rigtig meget. Så ved vi, at børnene, de er der så vi kan gå ned, hvis vi skal handle et eller andet. Det er så nemt.*
(Runa, fra minut 12:48)

For de rejsende er Billund Airport ikke hvilken som helst lufthavn, men et lokalt og velkendt link til den globale verden. Stedet kan således betegnes som lokalt.

6.1.2 Indretningen af lufthavnen

Lufthavne ligner i dag i høj grad internationale byer i sig selv med alt, hvad den rejsende behøver, som beskrevet i kapitel 3. Urry påpeger samtidig en tendens til, at andre steder såsom indkøbscentre og museer i stigende grad imiterer lufthavnens indretning. I forbindelse med Billund Airport er der caféer og bar, rig mulighed for indkøb, overnatningsmuligheder mm., som den rejsende med penge kan benytte sig af. Det er på denne måde muligt at leve sit liv i en lufthavn som Billund Airport.

Multinationale koncerner har desuden mulighed for at flyve deres ansatte ind til en lufthavn, hvor et møde eller en konference kan afholdes i et af lufthavnens mødelokaler, hvorefter de ansatte kan flyve hjem igen. Dette er også tilfældet i Billund Airport. Derved spares tid, hvor de ansatte ellers skulle fragte sig ind til andre mødelokaler inde i byen. På denne måde mindskes betydningen også af, hvilken lufthavn der vælges som mødested så længe, at mødetidspunktet passer med flytiderne fra lufthavne nær de ansatte. På flere forskellige punkter bliver lufthavne således konkurrenter til nærtliggende byer, da de tilbyder de rejsende mange af de samme services. (Urry 2007, pp. 138-139+146-148)

De globale lufthavnsbyer er samtidig samlingspunkt for det nyeste og mest avancerede højteknologi, som de fleste mennesker nogensinde kommer i nærheden af, og lufthavnene symboliserer dermed også det fremmeste, som verdenssamfundet kan tilbyde. Overalt i lufthavnen omgives de rejsende af software og specialdesignet hardware som bl.a. i forbindelse med sikkerhedstjekket, hvor benyttes der højteknologiske hjælpemidler såsom ansigtsgenkendelsesprogrammer og fingeraftryksscannere. Denne teknologi kan intimidere visse grupper, ligesom der kræves mere og mere viden af de rejsende. Leahs datter og Hans Oles kone føler begge ubehag ved at skulle flyve, hvilket kan have sin årsag i mange forskellige omstændigheder. Katrine beskriver atmosfæren i en lufthavn således:

Ja, hvad jeg lige sådan umiddelbart vil tænke, så vil jeg tænke, at den er sådan lidt spændt, altså på den gode måde, du ved. Folk er sådan: "uh, vi skal ud at rejse" og godt humør. Og så måske også sådan lidt stress for nogen, fordi "skal du med et fly?", "hvor er min billet?", "hvor er mit barn?". [griner] Ja, sådan glad egentlig igen, fordi folk gerne vil af sted og glæder sig til at komme på ferie. Eller glade fordi de har været på ferie. Afslappet sådan også. (Katrine, fra minut 45:58)

Som Katrine udtrykker det, kan den uvante situation, hvor det er vigtigt at have styr på flytider, sin billet og medrejsende, virke stressende for visse grupper. Det kan desuden være svært at benytte sig af fly som transportmiddel, hvis ikke ens engelsk er på et relativt højt niveau, ligesom handicap som f.eks. ordblindhed i stor udstrækning begrænser ens muligheder for at benytte sig af flytransport. Urry omtaler dette som en "ekspertisering" og en fremmedgørelse fra transportsystemerne – stor lid bliver sat til disse systemer, og kun forholdsvis få mennesker kan stille noget op, når systemerne fra tid til anden ikke fungerer. (Castells 2010, pp. 448-453; Urry 2007, p. 53)

Arkitekturen og indretningen er dog ikke alene afgørende for atmosfæren, og hvordan de rejsende oplever lufthavnen. I lufthavnen behandles de rejsende ikke ens, og denne forskel i behandling kan desuden have betydning for de rejsendes oplevelse af stedet.

6.1.3 Symbolisering af den globale verdensorden

Business class rejsende, familier på charterrejser, backpackere, flygtninge, Tredje Verdens borgere, smuglere, terrorister... alle benytter de lufthavnen som port til en anden del af verden. Lufthavnens sikkerhedspersonel og myndighedernes håndtering af de rejsende er lige så forskellig som de rejsendes destinationer. (Urry 2007, pp. 152-153)

Som hovedeksempel på strømmenes rum kommunikerer lufthavne en mobilitetsbestemt social stratifikation og magtfordeling, ifølge Castells og Urry m.fl. Den enkelte rejsende spejler sig i menneskene i lufthavnen og ser dermed sin egen plads i den hierarkiske verdensorden. Her skal det tilføjes, at Billund Airport er en forholdsvis lille lufthavn på den internationale scene, og at denne karakteristik ville være tydeligere i en større lufthavn som f.eks. Heathrow Airport.

I lufthavnen er det accepteret at stereotypisere folk, fordi visse grupper af rejsende ses som udgørende en større trussel end andre, og følgelig granskes deres pas og bagage nøjere, og der bliver stillet flere spørgsmålstegn ved rejsens formål. Dette kan medføre ubehag og følelsen af forskelsbehandling blandt rejsende, når der pga. deres racemæssige, nationale eller religiøse baggrund sættes spørgsmålstegn ved, hvorfor de ønsker at rejse. (Castells 2010, pp. 407-448+505; Urry 2007, pp. 150-152) Havde der i forbindelse med interviewene været inkluderet rejsende med en anden etnisk herkomst eller muslimer, er det muligt, at de ville opfatte lufthavnen anderledes.

Siden 11. september 2001, hvor to fly i forbindelse med et terrorangreb blev fløjet ind i World Trade Center i New York, er særligt lufthavnssikkerheden blevet drastisk skærpet. Dette har medført ændringer i indretningen af lufthavnene, og i ankomsthallen ses der et utal af skilte med forbud og vejledninger i, hvordan de rejsende skal gebærde sig for at sikre et ensartet flow igennem

sikkerhedskontrollen. Der er som regel kun dette enkelte, men til gengæld grundige og tidskrævende gennemsyn af de rejsende og deres ejendele, fra rejsen påbegyndes, og indtil de rejsende begiver sig ud af en lufthavn ved rejsens afslutning, også selvom der er skift undervejs på flyrejsen. Når de rejsende først er kommet igennem sikkerhedskontrollen, befinder de sig i internationalt område – i et ingenmandsland – hvorfra de rejsende frit bevæge sig i netværket af lufthavne. Med den første grønstempling ses den rejsende ikke længere som en potentiel risiko, og kommer de rejsende således igennem sikkerhedskontrollen med, hvad der kræves af flybilletter og pas, så er hele netværket til deres rådighed, så vidt de har råd. Først når de rejsende skal fra lufthavnen og ud i ankomstlandet, kan de og deres ejendele igen blive underkastet diverse granskninger. Lufthavnen kan dermed ses som en port til hele verden. Er man først på netværket, ligger verdenen for ens fødder. (Urry 2007, pp. 144+151)

En særlig gruppe viger dog hurtigt og bekvemt uden om sikkerhedskontroller og mistroisk sikkerhedspersonel via særlige "Trusted Traveller"-programmer. Eliten, som omtalt i afsnit 3.3, er højmobile og magtfulde, og de lever størstedelen af deres liv i strømmenes rum. Denne gruppe undgår nationalstaternes/stedsmæssig kontrol vha. disse hurtigere check-in i lufthavne, mens guldkort giver dem adgang til særlige områder som eksempelvis VIP-lounges. Tommy forklarer under interviewet, hvordan han ønsker at kunne få mulighed for at benytte sig af denne luksus:

Tommy: *Det var også en enkelt gang, hvor jeg havde min far med. Han har jo et kort, hvor de går op oven på i den der lounge, hvor det var gratis morgenmad og alle de ting. Det kunne faktisk være godt, hvis man fik et tilbud om, at man kunne komme derop på en eller anden måde. Jeg ved ikke, hvordan fa'n det fungerer.*

Int: *Hvad er det for et kort, din far har?*

Tommy: *Jamen, det er et eller andet, hvor han har i alle forskellige lufthavne, hvor der er sådan en VIP-lounge. Det er så igennem hans bank, han har fået den, som et eller andet med mastercard og alt det der. Det er lidt mere luksuriøst. Det var faktisk ikke – ja, hvis man kunne få et eller andet tilbud på, at hvis man var der ti gange eller hvad det end måtte være, så var det deroppe, det foregik i stedet for. Det kunne være helt rart at have det. (Tommy, fra minut 15:40)*

Selvom Tommy flyver forholdsvis meget, er han således afskåret fra brugen af loungen og foreslår en ordning, der også ville give ham muligheden for at kunne benytte sig af loungens luksusgoder. Generelt benytter de rodløse globetrottere disse særlige områder som mødesteder med ligesindede og isolerer sig fra massen. Verdensomspændende hotelkæder med identiske indretninger i umiddelbar nærhed af lufthavnene bidrager til, at de globale kan føle sig hjemme uanset, hvor de er. Castells mener ikke, at der her er tale om en klasseopdeling i traditionel marxistisk forstand, eftersom der ikke findes en global kapitalistklasse. I stedet fastholdes kapitalismens greb i den globale økonomi af en "faceless collective capitalist" – udgjort af de kumulerede menneskelige handlinger og finansielle strømme. (Castells, Fernandez-Ardevol, Qiu & Sey 2007, pp. 171-178; Castells 2010, pp. 407-448+505; Jensen 2000, pp. 9-10)

På en kort og beskrivende måde opsummerer Urry den generelle oplevelse af en lufthavn således:

Monumental terminal of glass and steel designed by celebrity architects, gigantic planes, contested runway developments, flights massively cheaper than surface travel, new systems of 'security', endless queues – these are the new global order, points of entry into a new world of apparent hypermobility, time-space compression and distancing, and the contested placing of people, cities and whole societies upon the global map.
(Urry 2007, p. 149)

Opsamling

Dette afsnit har med udgangspunkt i generel litteratur, feltstudie og interviewene redegjort for, hvilken oplevelse der møder de rejsende, når de når frem til destinationen Billund Airport:

- Billund Airport har nogle arkitektoniske lighedstræk med andre lufthavne og kan opfattes som et globalt sted
- Billund Airport har dog også bl.a. i kraft af dens historiske tilknytning til Lego også en lokal forankring og kan opfattes som et lokalt sted
- Billund Airport er en del af en bilafhængig kultur, som ikke forsøges ændret på nogen måde
- Billund Airport bliver af de interviewede opfattet som en overskuelig og behagelig lufthavn, hvor lufthavne generelt ofte har en hektisk atmosfære.
- For nogen er en lufthavn et stressende sted, bl.a. fordi de omgives af højteknologi, og der kræves mere viden end tidligere transportsystemer
- Lufthavne kommunikerer generelt en mobilitetsbestemt social stratifikation, selvom Billund Airport måske ikke er det mest udprægede eksempel
- Ikke alle behandles ens i lufthavne: nogle mistænkeliggøres, mens andre serviceres

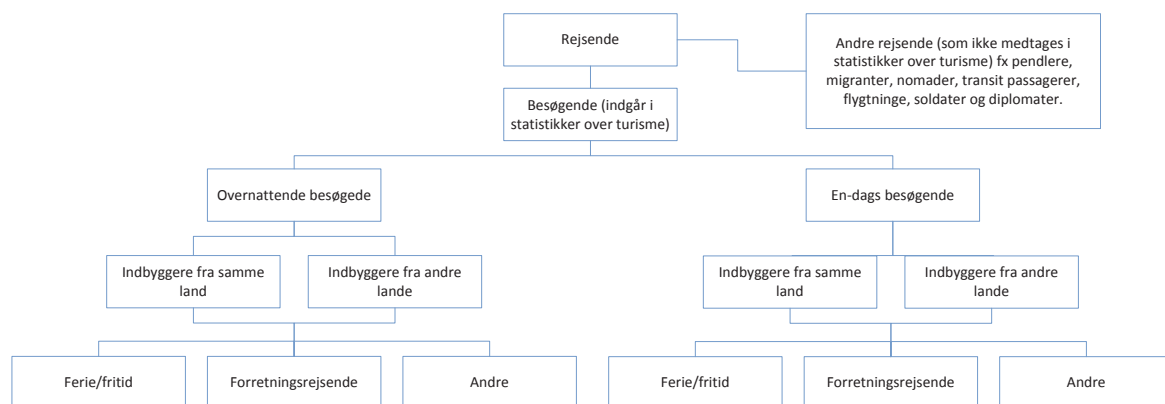
Hvordan den rejsende opfatter både lufthavnens arkitektur og dens atmosfære og som følge deraf befinder sig i denne kontekst, hænger dog i høj grad sammen med, hvem den rejsende er. De forskellige typer rejsende bliver beskrevet i det efterfølgende afsnit, hvor der bl.a. også redegøres for, hvordan forskellige oplevelser af lufthavnen som destination kan have indflydelse på transportmiddelvalget.

6.2 ØJNENE, DER SER

Som tidligere nævnt er de rejsende ikke en homogen gruppe, som vil opfatte Billund Airports atmosfære og rejsen hertil som en entydig oplevelse. Hvem den rejsende er, og hvilke erfaringer denne har, er af betydning, men også den situation den pågældende befinder sig i, kan være afgørende for transportmiddelvalget. I dette afsnit redegøres der for forskellige kategoriseringer af de rejsende, som ses som udbytterige i forhold til at forstå, hvad der spiller ind i transportmiddelvalget. Der er her tale om idealtyper, der bruges til at illustrere, hvor forskellige de rejsende kan være. Det enkelte individ kan bære træk fra flere forskellige idealtyper og vil som oftest ikke kun kunne karakteriseres som tilhørende en enkelt gruppe.

6.2.1 Business or pleasure?

En brugbar opdeling ses som værende kategorisering i forhold til rejsens formål, se figur 6.4. Alt efter, hvad hensigten med flyrejsen er, kan det have betydning for, hvordan den rejsende begiver sig af sted. Hvis rejsen inkluderer overnatning, er dette som regel ensbetydende med en større bagage, som skal tjekkes ind, og dette er ensbetydende med, at der er behov for mere tid i lufthavnen, og evt. stress, hvis der er kø til bagageindtjekningen. Sammenlignet med rejsen foretaget i forbindelse med arbejdet, hvor effektivitet og dermed hvert minut tæller, er stemningen måske anderledes, mere afslappet og overbærende ved forhindringer, når rejsen er en ferierejse med familien. Det omvendte kan også være tilfældet for nogen.



Figur 6.4. Klassificering af de rejsende efter formål med rejsen. (egen fremstilling og oversættelse af Theobald 2005, p. 20)

Prisen for transporten til lufthavnen varierer alt efter, hvilket transportmiddel der vælges, som set i kapitel 5, og denne parameter kan også vægtes forskelligt alt afhængigt af, hvad formålet med rejsen er. Hvis rejsen foretages i forretningsøjemed, er tiden måske af større betydning end noget andet pga. den rejsende medarbejders høje lønning, og en taxi vælges måske til lufthavnen. Nogle forretningsrejsende vil have en samvittighed, der byder dem at vælge den billigste rejseform, mens andre vil vælge det transportmiddel, der giver dem størst komfort. Mange forretningsrejsende vælger desuden ikke selv, hvordan de vil komme fra arbejdspladsen til destinationen, og i stedet står en sekretær eller en særlig rejseafdeling for alle bestillinger af rejser.

Blandt de interviewede er der flest ferierejsende, og kun Tommy kan karakteriseres som en forretningsrejsende. Når Katrine, Runa, Leah og Hans Ole spørges om tilgængeligheden til Billund Airport, er det med den ferierejsendes syn, de svarer. Derfor vægtes de forskellige emner muligvis også anderledes, end hvis de alle havde været forretningsrejsende. Det er tydeligt igennem interviewet, at rejsetiden betyder meget for Tommy, og det bliver nævnt mange gange i løbet af interviewet som den vægtigste parameter i transportmiddel- og rutevalget (se mere herom i afsnit 6.4). Rejsetidspunkterne skal passe sammen med mødetidspunkter og konferencer i udlandet.

For de ferierejsende er destinationen for flyrejsen og rejsetidspunkterne ikke altid givet på forhånd – dem vælger de selv ud fra forskellige parametre. Nogle har længe villet til f.eks. Rom, og derfor bliver dette en præmis, som overskygger hensyn til både pris og rejsetidspunkter. For Hans Oles vedkommende spiller destinationen som nævnt ikke nødvendigvis den afgørende rolle, da Billund Airport er foretrukken afrejselufthavn, ligesom skift ikke ønskes, særligt ikke på hjemturen. For andre som f.eks. Leah spiller prisen en afgørende rolle, og visse destinationer bliver måske fravalgt, fordi det er for dyrt for hende som privatperson.

6.2.2 Opdeling efter oplevelsen af lufthavnen

Ovenstående opdeling af de rejsende efter rejsens formål bidrog til en forståelse for, hvilken forskel flyrejsens formål kan gøre for de rejsendes valg af transportmiddel til lufthavnen. I dette afsnit drejes fokus over på, hvilken forskel oplevelsen af lufthavnen/flyrejsen kan have for transportmiddelvalget. Her tages der udgangspunkt i den beskrivelse af lufthavnen, som blev fremlagt i afsnit 6.1.

Lufthavnen som udgangspunktet for oplevelser: For mange er lufthavne forbundet med ferietid og oplevelser. De benytter sig primært af flyrejser, når de skal på ferie i et andet land og opleve andre kulturer, traditioner og gastronomi, og flyrejser er ikke en aktivitet, som de gør mange gange i årets løb. Af samme grund ser de hver gang frem til turen med glæde og forventning. Katrine siger: "jeg bliver da også som et lille barn, når jeg går og tæller ned i 18 uger" (Katrine, fra minut 25:03). Stemningen er elektrisk og forventningsfuld med udsigten til eventyr. Leah siger under interviewet, at hun lever for at rejse, og da hun bliver spurgt, om hun kan lide atmosfæren i en lufthavn, er svaret:

Leah: *Det kan jeg rigtig godt.*

Int: *Hvad minder den dig om? Eller hvordan vil du beskrive den?*

Leah: *Jamen jeg tror bare, det er den der stemning. Det der, at man ved, at nu skal der ske noget andet, at nu skal man ud og opleve noget.*

Int: *Så den er forbundet med eventyr?*

Leah: *Ja.* (Leah, fra minut 12:05)

Transporten til lufthavnen vil af nogen ses som en del af rejsen, mens den for andre blot skal overstås, så den rigtige og spændende del af rejsen kan begynde. Sætter den rejsende sig i et tog med endestation Kastrup Lufthavn, kan det tænkes, at afslapningen eller oplevelsen allerede begynder her med at læse en god bog og nyde den medbragte mad, som det er tilfældet for Leah, der også fortæller om, hvordan hun tidligere tog børnene med på togtur:

Det er selvfølgelig nemmere [at have børnene med i bilen], men de har altid syntes netop, fordi det er så sjældent, at vi er med tog og bus, at de syntes jo bare, at det var vildt spændende. Altså nu er de lidt større, så nu har de ikke samme begejstring. Men de syntes jo bare, at det var fantastisk. Vi har faktisk, da vi boede på Fanø, så tog vi faktisk toget til Varde og tog tilbage igen, fordi de kunne næsten ikke huske, hvordan det var at tage et tog. Bare for turens skyld. Det har aldrig været et problem, for hold da op, hvor har de bare glædet sig til, at de skulle ud og køre i tog. (Leah, fra minut 42:00)

Ferien kan således mentalt påbegyndes allerede ved turen til lufthavnen, og der kan dermed være mulighed for at transporten til lufthavnen kan ske på en anden måde end transporten i hverdagen. Lufthavnen som et andet hjem: Som tidligere beskrevet findes der ifølge Castells og Urry m.fl. en gruppe/elite, som har inkorporeret lufthavnen i deres liv på sådan en måde, at lufthavnen bliver deres andet hjem og en del af livsstilen. Måden at omgås andre mennesker på og indretningen af lufthavnenes rum og lufthavnsshotellerne behager denne gruppe. Andy Warhol, der skulle have karakteriseret sig selv som dybt overfladisk, erklærede i sin biografi lufthavne for sit yndlingssted:

Today my favourite kind of atmosphere is the airport atmosphere... Airplaces and airports have my favorite kind of food service, my favourite kind of bathrooms, my favourite peppermint Life Savers, my favourite kinds of entertainment, my favourite loudspeaker address systems... and the best optimism. (Warhol 1976 in Lyons & Urry 2004, p. 2)

Lufthavnen kan således opfattes som sammenfaldende med ens livsstil, og al ophold uden for lufthavnsnetværket kan forekomme forkert. I sin iver for at komme 'hjem' virker det sandsynligt, at denne gruppe vil forsøge at reducere tiden uden for strømmenes rum så meget som muligt. Da denne gruppe samtidig ofte er velstående mennesker, er rejsetiden og komforten formentlig nogle af de vigtigste parametre ud over de iboende faktorer vaner og image. (Castells 2010)

Lufthavnen som et kedeligt hverdagsfænomen: For andre rutinerede rejsende er det at flyve på samme måde blevet et hverdagsfænomen, men sammenlignet med forrige gruppe er glansen gået lidt af lufthavnen og dens fortræffeligheder. Opholdet i lufthavnen er ikke længere en del af en oplevelse, men blot et led i rejsen fra A til B. Det afspejler sig bl.a. i Tommys syn på en lufthavn: "*En lufthavn er en lufthavn*" (Tommy, fra minut 11:08).

Når turen går til lufthavnen for den rutinerede rejsende, er der stor sandsynlighed for, at transportmiddelvalget vil være præget af vane. Den rejsende er måske vant til at begive sig til en bestemt lufthavn på en bestemt måde og kan ikke forklare, hvorfor at transportformen skifter, når han/hun skal fra en anden lufthavn. Runa fortæller her om sine svigerforældre:

Runa: *Mine svigerforældre, de tager f.eks. altid bussen til Tirstrup. De flyver rigtig meget fra Tirstrup, og hvorfor de lige gør det, når de ikke gør det til Billund, det ved jeg ikke. De flyver også tit fra Billund, og der ved jeg, at der kører de altid.*

Int: *Det kan være, at der er måske en busforbindelse, der går tæt på?*

Runa: *Nej, den går også inde fra byen af.*

Int: *Ja, det skal jeg heller ikke kunne sige. Det kan også være noget med, at der er oftere forbindelser.*

Runa: *: Ja, og tit – jeg mener faktisk også, at mange af de rejser, når man flyver fra Tirstrup, der er busbilletten inklusiv. Det mener jeg faktisk, at de snakkede om. Så er det med i billetprisen derfra. Og det tror jeg faktisk ikke, at det er fra Billund. Det tror jeg ikke, at det er. (Runa, fra minut 27:39)*

Vanen tillægges hurtigt. Måske var det af betydning for Runas svigerforældre første gang, at bustransport til lufthavnen er inkluderet i flybillettens pris, mens det anden eller tredje gang blot er en gentagelse af den positive oplevelse fra første gang.

Lufthavnen som kilde til ubehag: Det kan være svært at undgå at skulle rejse med fly, hvis man skal rejse over længere afstande, og dette lider endnu en gruppe under. Denne gruppe føler sig usikre, stressede, fremmedgjorte og måske tilmed bange i lufthavnens internationale miljø. SAS anslår, at 20 % af alle flypassagerer lider af flyskræk (Kyhne 2009). Flyrejsen er for dem ikke forbundet med noget rart, men er et nødvendigt onde for at nå deres destination, og for nogle begynder skrækken allerede inden turen til lufthavnen.

Årsagen til ubehaget kan også have mange forskellige årsager:

Ever since I was 2, my family has moved around a lot. We only ever stayed in one place for 3 years or so, and as I grew older, this became much more difficult. Every time we left some place, I would have to say goodbye to all of the wonderful friends I had made - most of which I would never see again. Recently, I have begun to notice that whenever I go to an airport - whether it be dropping someone off or picking them up, or even just driving past - I get a fluttery sort of feeling in my chest. Sort of like I'm nervous. I think this may be because every time we use to move, we would go to an airport, and that was where I would have to say my farewells - which was heart-breaking every time.
(‘Fear of Airports...Normal??’ n.d.)

Det er forskelligt, om denne gruppe flyver ofte eller ej, da folk, der flyver i det daglige f.eks. i forbindelse med arbejde, sagtens kan føle ubehag i forbindelse med flyveturen og ophold i lufthavnen. Er den rejsende bange i forbindelse med flyrejsen, som det er tilfældet for Hans Oles kone og Leahs datter, kan han/hun ønske at ankomme i god tid til lufthavnen for at have tid til at få ro på nerverne. Hvis turen til Billund Airport sker via brug af kollektive transportmidler, der som oftest er forbundet med skift (jf. kapitel 5), kan det øge stressen og ubehaget, fordi den rejsende ikke selv er i kontrol.

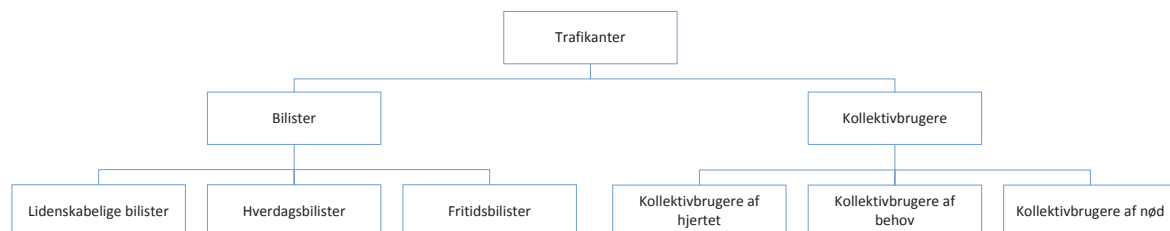
Som set kan der således være forskellige indgangsvinkler til turen til lufthavnen alt efter, hvordan den rejsende opfatter lufthavnen/flyrejsen. Transportmiddelvalget til lufthavnen vil i mange tilfælde også blive påvirket af denne daglige transportform.

6.2.3 De rejsende som hverdagstrafikanter

Den enkeltes tilgang til transport kan tænkes i mange tilfælde at være den samme i dagligdagen som i særlige tilfælde som f.eks. den årlige flyrejse i forbindelse med sommerferien. Derfor ses der i dette afsnit på, hvordan folk kan opdeles i forskellige trafikantgrupper efter deres tilgang til deres daglige valg af transportmiddel.

Transportmiddelvalget afhænger som nævnt i høj grad af, hvem den rejsende er, og her har Mette Jensen i forbindelse med publikationen ”Benzin i Blodet” udpeget to forskellige hovedgrupper;

bilister og kollektivbrugere. Disse forgrener hver sig i tre undergrupper, således at der bliver seks forskellige grupper hverdagstrafikanter i alt, som illustreret af figur 6.5. Disse typer trafikanter beskrives i det efterfølgende.



Figur 6.5. Trafikanter inddelt i to hovedgrupper og herunder seks undergrupper hverdagstrafikanter (hvor der med hverdag- menes hyppigt forekommende). Oprindeligt er der i kilden tale om "cyklister/kollektivbrugere", men eftersom cyklister ikke medtages som trafikantgruppe i dette projekt, er de også her udeladt. (egen figur på baggrund af beskrivelse i Jensen 1997 a, pp. 31-67)

Lidenskabelige bilister (6,3 % af alle hverdagstrafikanter (Jensen 1997 b, p. 19)): Den lidenskabelige bilist elsker sin bil og alt omkring bilen. Der er ofte tale om en mand, der har svært ved at forestille sig at skulle undvære sin bil og ville se sig selv som nærmest handicappet uden den. Generelt mener denne type trafikant, at bilen er det hjælpemiddel, der bedst løser samfundets transportbehov. Han/hun ser ikke biler som et større miljøproblem, og som mener, at statens mange afgifter på bilerne bør nedsættes. Den lidenskabelige bilist kan godt lide at køre bil og betragter ikke køretid som spildtid. I bilen skrues der op for musikken eller radioen, mens bilisten afstresser og/eller får nye ideer og tanker i forbindelse med arbejdet. (Jensen 1997 a, pp. 33-38) Leah, der bærer nogle træk fra en lidenskabelig bilist, siger:

Jeg elsker at køre. Jeg kan sagtens køre til København en dag og køre hjem samme dag. Og der nogen, der synes "Hold da op, det kan man slet ikke, man skal mindst have en weekend til det". (Leah, fra minut 22.44)

Da Hans Ole, der ligeledes har flere lighedspunkter med den lidenskabelige bilist, bliver spurgt, om han kan lide at køre bil, svarer han:

Ja, meget, ja det kan jeg. Jeg kan rigtig godt lide at køre bil.

Int: *Hvad er det, der er så dejligt ved det?*

Hans Ole: *[tænkepause] Jamen, det jeg vægter højt, det er den frihed og uafhængighed, der altid er. Hvis man skal noget, så gør man det her og nu. Man skal ikke vente på, at der kommer én og henter én, eller man skal vente på en bus. (Hans Ole, fra minut 16:45)*

Og senere, da han bliver spurgt om, hvad der skal til for at få ham til at tage bussen til Billund Airport, svarer han efter en kort tænkepause:

Der skal meget til. Jeg tror, at jeg ville være svær at flytte sådan lige, og det er mere den der uafhængighed og frihed, jeg tror jeg vil ... den sætter jeg simpelthen så højt. At man ikke er afhængig af et bestemt tidspunkt, en lang rejsetid. Når man ellers bare kan sige: "vi ved det her tager tre kvarter eller fire kvarter". Jeg tror, at jeg ville være svær at flytte over i en bus. (Hans Ole, fra minut 20:50)

Blandt de lidenskabelige bilister findes der også særlige grupperinger. For en gruppe (typisk mænd) bliver bilen mere end blot et elsket transportmiddel – det bliver en livsstil. Gruppens samtaleemne er typisk biler, de dyrker motorsport som aktive eller tilskuere og reparerer og roder selv med bilens motor for at finjustere, hvad der kan perfektioneres. Et fællesskab samles således omkring bilen som objekt. (Jensen 1996, pp. 7-8) Ud fra Tommys beskrivelse af sig selv og det arbejde, der er udsprunget af hans karriere som racerfører, kunne det formodes, at Tommy er eller har været en del af denne gruppe, hvor bilen er en livsstil.

Hverdagsbilister (33,0 % af alle hverdagstrafikanter (Jensen 1997 b, p. 19)): Denne type trafikant benytter bilen som det daglige transportmiddel, fordi det er den hurtigste, den letteste og (opfattet som) den billigste transportform, når bilen først er erhvervet. Det er svært for hverdagsbilisten at undvære bilen i det daglige, eftersom denne type også er vanebilist. På samme måde som den lidenskabelige bilist tilbringer hverdagsbilisten tiden i bilen med at høre radio eller musik og mentalt løse opgaver i forbindelse med arbejdet. Hverdagsbilisten kan dog godt se tiden i bilen som spildtid. Denne type bilist er ikke afvisende for at benytte sig af de kollektive transportmidler, hvis det var næsten lige så nemt og billigt at tage bussen/toget, og er samtidig lydhør over for de miljøproblemer, som bilismen medfører. De ser det som et samfundsproblem, som skal løses, men ønsker dog ikke selv at opgive bilen med dens mange fordele. (Jensen 1996, pp. 8-9; Jensen 1997 a, pp. 39-44) Runa udtrykker sig således:

Altså når man er vant til at have en bil, så bliver man for magelig. Det ville være fuldstændig surrealistisk, hvis mig og Lasse ikke havde nogen bil. Det tror jeg slet ikke, vi ville ... altså vi har det svært nok, hvis den ene bil skal på værksted, og vi kun har en bil. Ikke engang det kan vi ikke. Altså, jeg kører dagligt på arbejde, og Lasse han kører også. Han kører ikke så langt. Han kunne reelt godt tage bussen, han kunne også cykle. Meget utopi, men han kunne godt. Jeg kender andre der cykler i den afstand. (Runa, fra minut 17:25)

For at få Runa til at tage bussen til lufthavnen med børnene, skulle der være tale om en direkte busforbindelse, hvor hun ikke skal ind forbi Aarhus centrum, og samtidig skulle det være en all-inclusive bus med underholdning til børnene.

Fritidsbilister (36,4 % af alle hverdagstrafikanter (Jensen 1997 b, p. 19)): Som navnet antyder, er der her tale om en type trafikant, som mest bruger bilen i fritiden, dvs. til indkøb, til og fra børnenes institution og til fritidsaktiviteter. Ofte vil denne type trafikant være en kvinde, og manden bruger ellers bilen til og fra arbejde. Bilen er blot et transportmiddel, som er praktisk, men også en meget

dyr fornøjelse ifølge fritidsbilisten. At køre bil er ikke særligt behageligt for fritidsbilisten – måske fordi hun/han kører så forholdsvis lidt, eller også kører hun/han så lidt, fordi hun ikke bryder sig om at køre bil. De penge, som bilen sluger hver måned, kunne fritidsbilisten godt tænke sig blev brugt på noget andet, og derfor ville det i denne type trafikants optik være en fordel, hvis det kollektive transportsystem blev så godt et alternativ, at bilen kunne undværes. Fritidsbilisten er desuden villig til at gøre noget ved miljøproblemerne og betale ekstra, hvis det kunne garanteres, at pengene blev brugt på miljøforbedringer som forventet. (Jensen 1996, p. 9; Jensen 1997 a, pp. 45-51)

Katrine, der bærer træk af en fritidsbilist, ser bilen som en luksus i hverdagen og kunne godt leve uden den. Hun siger således, da hun bliver spurgt om, hvad der skulle til for, at hun ville benytte sig af bussen til lufthavnen i stedet for at få lift af familie eller venner:

Måske hvis det passede med, at man skulle af sted. Altså hvis det passede dårligt med, at man skulle køre, eller hvis man skulle være i Billund klokken tre om natten for eksempel, så det var ubelejligt for andre folk, så kunne jeg godt finde på det. Eller jeg ville måske overveje det en ekstra gang, hvis benzinpriserne steg til det dobbelte og busprisen ikke gjorde. (Katrine, fra minut 19:02)

Der skal ikke så meget til, at Katrine siger, at hun vil være tilbøjelig til at ændre sit valg af transportmåde til Billund Airport. Her skal det tilføjes, at der kan være stor forskel på, hvad man svarer på et sådant spørgsmål, og hvad man i sidste ende ville vælge at gøre.

Kollektivbruger af hjertet (1,4 % af alle hverdagstrafikanter (Jensen 1997 b, p. 19)): Når kollektivbruger af hjertet vælger at tage de kollektive transportmidler, sker det dels som et tilvalg af de kollektive transportmidler (og cyklen) og dels som et fravalg af bilen. Der fokuseres på det positive ved de kollektive transportmidler såsom, at det er muligt at slappe af og læse en bog eller nyde udsigten, og her fremhæves toget som havende særligt god benplads. Toget giver desuden den rejsende mulighed for at bevæge sig rundt. Denne type trafikant har såmænd råd til at købe og køre i bil, men bl.a. fordi kollektivbrugerne af hjertet bekymrer sig om miljøet, fravælges denne mulighed. De er generelt villige til selv at betale ekstra eller ofre luksusgoder for at handle miljørigtigt. Denne gruppe trafikanter går forrest som et foregangsbillede for andre og viser, at det kan lade sig gøre at leve uden bil – dog uden at være fordømmende over for andre typer trafikanter. (Jensen 1996, pp. 9-10; Jensen 1997 a, pp. 52-57)

Kollektivbruger af behov (16,4 % af alle hverdagstrafikanter (Jensen 1997 b, p. 19)): Hvor kollektivbruger af hjertet kan ses som en pendant til den lidenskabelige bilist, kan kollektivbruger af behov ses som et modstykke til hverdagsbilisten. Det er begge en type trafikanter, som primært benytter deres respektive transportmidler som det, de er; nemlig transportmidler. Kollektivbrugerne af behov benytter bussen/toget, fordi det passer bedst ind i de forhold, der er på nuværende tidspunkt i deres i deres liv. Ofte er det unge mennesker under uddannelse bosat i byen, som ikke har behov for en bil, da det ville være besværligt at finde parkeringsplads og komme rundt i trængslen. På længere sigt vil mange fra denne gruppe sandsynligvis købe bil, når de flytter ud af byen eller langt

fra arbejdspladsen. Spørger kollektivbrugerne af behov om deres syn på miljøproblemer, vil mange fra denne gruppe se det som et bekymrende samfundsproblem, men kobler enten ikke deres egne handlinger sammen med en løsningsmodel, eller også synes de ikke, at det er overskueligt for dem på nuværende tidspunkt i deres liv at handle mere miljørigtigt. (Jensen 1996, p. 10; Jensen 1997 a, pp. 58-62)

Kollektivbruger af nød (6,5 % af alle hverdagstrafikanter (Jensen 1997 b, p. 19)): Den sidste gruppe trafikanter, som bliver behandlet i Mette Jensens "Benzin i Blodet", er kollektivbrugerne af nød. Der er her tale om en gruppe, der ikke selv har valgt at bruge det kollektive, men er tvunget til det af f.eks. økonomiske årsager, eller fordi de af en eller anden grund ikke kan køre bil. Blandt denne type kollektivbrugere findes nyetablerede familier, der ønsker at anskaffe sig en bil, så snart det bliver muligt, enlige mødre med en lav indkomst og folk uden for arbejdsmarkedet. Gruppen er enige om, at det ville være rart med en bil, mens de dog er meget uenige, når spørgsmålet falder på miljøproblemer og ansvaret i denne forbindelse.

Opsamling

Enhver person er unik og har sine egne begrundelser for at vælge, som han/hun gør. Dette rationelle valg udspringer af individets livsverden, og det er vigtigt at have for øje, at den rejsende ikke nødvendigvis handler som forventet i trafikmodelberegninger. Når der som i forbindelse med underspørgsmål 3 fokuseres på rationalerne bag transportmiddelvalget til Billund Airport, kan de rejsende inddeles i grupper, men afhængigt af, hvilken inddeling der vælges, vil grupperne variere i størrelse og 'medlemmer'. I dette afsnit blev der set på tre forskellige måder at inddele de rejsende på: efter rejsens formål, efter oplevelsen af lufthavnen og efter hverdagstrafikanttype:

- Parametrene for transportmiddelvalget (og måske særligt rejsetid og pris) kan vægtes forskelligt, alt efter om flyrejsen sker i forbindelse med arbejde eller ferie
- Lufthavnen kan give forskellige indtryk på forskellige mennesker, hvilket kan påvirke deres transportmiddelvalg:
 - Nogle forbinder lufthavnen/flyrejsen med eventyr og afslapning og kan måske mentalt begynde på ferien allerede, når rejsen til lufthavnen påbegyndes
 - For nogle er lufthavnen deres andet hjem, og de bruger så meget tid som muligt i lufthavne. Turen til lufthavnen er derfor som at vende hjem og kan kun gå for langsomt.
 - Endnu en gruppe opfatter blot lufthavnen og flyrejsen som et led i at komme fra A til B. Rejsen til lufthavnen er sandsynligvis præget af vane.
 - Er lufthavnen/flyrejsen forbundet med ubehag i en eller anden grad, vil turen til lufthavnen sandsynligvis også blive influeret af dette rent stemningsmæssigt. For at undgå yderligere stress kan valget falde på egen bil frem for kollektive transportmidler, hvor den rejsende ikke på samme måde risikerer forsinkelser og er mere i kontrol.
- Det daglige transportmiddelvalg vil sandsynligvis spille ind i valget af transportmiddel til lufthavnen, og her kan der udpeges seks forskellige trafikanttyper:

- Lidenskabelige bilister der elsker deres bil og vil være svær at overflytte til andre transportmidler
- Hverdagsbilister, der kører bil af vane, og som for nogles vedkommende måske kunne overflyttes til det kollektive transportsystem, hvis det var mere konkurrencedygtigt
- Fritidsbilister, som gerne ville kunne undvære bilen
- Kollektivbrugere af hjertet, der fokuserer på det positive ved de kollektive transportmidler
- Kollektivbrugere af behov, der bruger det kollektive, fordi det lige nu passer ind i deres liv. På sigt vil mange af disse blive hverdagsbilister.
- Kollektivbrugere af nød, der ikke har råd eller mulighed for at få bil, men tror, at deres liv ofte ville være nemmere med en bil til rådighed.

Hvad rejsens formål er, hvordan man har det med lufthavne/flyrejser, og hvordan man transporterer sig i det daglige, kan således alle påvirke den enkeltes vægtning af parametrene i transportmiddelvalget, når turen går til Billund Airport. I det efterfølgende afsnit 6.3 behandles disse parametre en for en for at belyse, hvilke ”knapper” der kan skrues på for at ændre folks transportmiddelvalg.

6.3 PARAMETRE I TRANSPORTMIDDELVALGET

Det er som tidligere nævnt essentielt at forstå, hvorfor de rejsende vælger at transportere sig på en bestemt måde, når det samtidig ønskes at øge tilgængeligheden til Billund Airport på en måde, som udleder mindre CO₂. I dette afsnit redegøres der for de parametre, som de rejsende mere eller mindre bevidst baserer deres valg af transportmiddel på:

- Rejsetid
- Fleksibilitet/frekvens
- Pris
- Komfort
- Evner/muligheder
- Sikkerhed
- Image/holdninger
- Vaner

Nogle af disse er naturligt nok overensstemmende med de i kapitel 5 beskrevne parametre, der er afgørende for tilgængeligheden til Billund Airport.

Transportmiddelvalget foregår nogle gange bevidst og andre gange ubevidst. Det er dog sjældent, at den rejsende vil sætte sig ned og decideret regne på, hvordan han/hun skal transportere sig fra A til B. Enten vil den enkelte hurtigt opgøre de vigtigste fordele og ulemper ved de transportmidler og ruter, som forekommer mulige i den enkeltes verdensbillede, eller også tænkes der ikke meget over handlingen – der blot udføres pga. vane. Dette har til dels at gøre med den samlede oplevelse af transportmidlet som beskrevet i foregående afsnit. Som tidligere beskrevet medfører en række strukturer og mekanismer i samfundet, at overvejelser omkring tid fylder en del af de fleste beslutningsprocesser for mange mennesker, og rejsetid udgør derfor et af de vægtigste parametre i transportmiddelvalget.

6.3.1 Rejsetid

Tid er af stadigt højere værdi for mennesket af det accelererede samfund. Den rejsetid, der ses som acceptabelt at bruge på at komme fra A til B, mindskes konstant, hvorfor rejsetiden må ses som en central parameter i transportmiddelvalget. Under interviewet med Tommy giver han udtryk for en overbevisning om, at tid bliver vigtigere og vigtigere i hverdagen og afgørende for vores valg, hvilket illustrerer, hvor stor opmærksomhed tid har blandt almindelig mennesker. (Tommy, fra minut 42:41)

Tid er ikke og aldrig har været en entydig størrelse, som beskrevet i afsnit 3.2. At måle tiden i minutter og sekunder, som det er tilfældet i klokketid, bygger på en kvantitativ tidsopfattelse, men hvordan tiden opleves, afhænger i høj grad af personen og situationen, dvs. tiden opleves kvalitativt. Rejsetiden kan gå stærkt, hvis den rejsende undervejs er beskæftiget med noget, som vedkommende er optaget af og/eller nyder, eller den kan slæbe sig af sted, hvis turen opleves som ubehagelig. (Jensen 1997 a, p. 79; Transportforskningsgruppen 1997, pp. 142-144)

Hvis den rejsende har mulighed for og vælger at benytte sig af bil til Billund Airport, kan turen opleves som en køretur fra hjem til destination. Kører den rejsende selv, kan rejsetiden ikke benyttes til andet end at køre. Dermed er den rejsende beskæftiget, men om den rejsende nyder turen, keder sig eller er anspændt undervejs er afhængigt af, hvem bilisten er. Som passager er det muligt at foretage sig andet og mere end at køre bil, men turen kan for nogen ses som langsommelig.

Tager den rejsende derimod de kollektive transportmidler, er turen i mange tilfælde forbundet med skift, som set i kapitel 5. På denne måde bliver turen opdelt i forskellige tidsperioder, som bruges på:

Gangtid til stoppestedet/stationen,

Ventetid, inden bussen/toget kommer, herunder:

- den tid, som den rejsende skal vente hjemme klar til afgang men hvor der endnu er et stykke tid til at bussen afgår
- den tid, som den rejsende ankommer før afgang – for at være sikker på ikke at komme for sent, og
- den tid, som den rejsende skal vente ekstra i tilfælde af forsinkelse,

Køretid, der er den sammenlagte tid, som den rejsende bruger i alle kollektive transportmidler på turen,

Skiftetid, der er den tid, som den rejsende bruger på at vente og/eller gå fra stationsperronen til busstoppestedet, for at komme fra et kollektivt transportmiddel og videre med det næste. Som tidligere nævnt i kapitel 5, kan et skift for den rejsende være forbundet med usikkerhed og stress, især i tilfælde af forsinkelse. Derfor kan ture forbundet med skift fravælges til fordel for andre ture uden skift også selvom, at dette nogle gange vil medføre en forlænget rejsetid, bl.a. fordi skiftetiden tænkes forbundet med at stå ude i kulde og regn. Da Katrine bliver spurgt, om det kollektive transportsystem er godt nok, som det er, svarer hun:

Jeg skulle lige til at sige, at måske der skal være flere afgang. Eller også skal der være flere direkte afgang måske. Fordi jeg kan godt huske, at når jeg sådan har skullet til Sønderjylland, Tønder, eller Åbenrå eller sådan noget for at besøge en veninde, så har der været måske to-tre-fire skift, og så har jeg ikke haft lyst til at tage den afgang, for jeg synes, det er træls at skulle skifte hele tiden. Også fordi du så godt kan stå der og vente en halv time og fryse på Fredericia Banegård og tænker: "Hvad skal jeg dog lave den næste halve time? Og jeg har spist min madpakke i toget" [griner] Så ja, eller flere direkte afgang.

Int: *Så skift er træls, fordi man skal stå ude og vente?*

Katrine: *Ja, fordi du skal skifte, egentlig. Jamen også fordi du skal fjerne dig og pakke sammen, og så ryger ligesom den luksus, du har med at køre i en bil. Det er jo også direkte. Den dør lidt, når du skal skifte hele tiden. Jeg går altid efter dem med færrest skift, og så prøver jeg at planlægge derefter. Jeg tror ikke, prisen nødvendigvis har den afgørende faktor. Jeg tror ... ordet bekvemmelighed kan jeg åbenbart godt lide i dag. Så jeg tror måske en gang til, at det er det ord, vi skal have fat i. Og for mig ville det være direkte afgang. Og så behøvede det så ikke nødvendigvis at være oftere. Så er en gang i timen ligesom rigeligt.*

De rejsende vil desuden ofte hellere være sikker på at nå frem i tide og så bruge lidt ekstra tid herpå end at risikere pga. forsinkelse at misse en afgang og dermed ikke nå frem i tide. Dette må ses som særligt udpræget, når destinationen er en lufthavn, hvor flyet letter til aftalt tid, uanset om man som passager er med eller ej. (Christensen 1999, pp. 1-4)

Leah nævner forskellige tidsafhængige omstændigheder, der gør bilen til det foretrukne transportmiddel, når turen går til og fra Billund Airport:

Jeg må indrømme, at nu kan jeg godt lide den frihed i, at "nå okay, nu vil jeg hjem". Og så kan man bare tage hjem frem for bare at skal sidde og vente. Fordi hvis vi skal tage bussen... vi bor alligevel 8 km fra ... altså det hedder Esbjerg og er Esbjerg-postnummer, men hvis vi så skal ind og af der, så skal vi så vente på, at der kommer en anden bus. Og hvis det så er midt på natten, så er der ingen busser, og jeg vil ikke tage en taxa – det er simpelthen for dyrt! Hvis bussen nu går, og det er midt på dagen, vi kommer hjem, så tager det alligevel 45 minutter ... det tager måske en time til Billund, det synes jeg er fjollet, når jeg kører på 40-45 minutter. (Leah, fra minut 17.27)

6.3.2 Fleksibilitet/frekvens

Parameteren rejsetid og parameteren omhandlende transportmidlernes fleksibilitet/frekvens er tæt sammenkædet, og ofte vil det være de samme rejsende, som lægger meget vægt på rejsetiden og fleksibiliteten/frekvensen. Bilen er et yderst fleksibelt transportmiddel, som står til rådighed for den rejsende, hvornår end han/hun vil af sted. Er man lidt forsinket, står bilen stadig i carporten og venter, og der kan kompenseres for forsinkelsen ved blot at trykke lidt hårdere på speederen. Bilen tillader desuden bilisten at gøre stop undervejs. Således styrer den rejsende selv sin fart og rute,

og denne følelse af uafhængighed og af at være i kontrol behager mennesket af det postmoderne samfund, der er vant til at kunne vælge frit (som beskrevet i kapitel 3). (Transportforskningsgruppen 1997, pp. 142-144)

De kollektive transportmidler tilbyder ikke samme fleksibilitet, som kort berørt i kapitel 5. En given rute og tidsplan følges i både bus og tog, og af hensyn til andre passagerer overholdes denne plan så vidt muligt. Frekvensen på de kollektive transportmidler har dog meget at sige for den oplevede fleksibilitet. Ved mange afgang med et lille interval imellem vil oplevelsen af fleksibiliteten væsentligt øges. Hvis den rejsende ikke når den første bus, afgår der blot en anden bus fem minutter senere. En sådan frekvens findes dog kun i meget tæt befolkede områder som f.eks. i København, og som set i kapitel 5 er der kun få større byer busser, der kører direkte til Billund Airport med halvtimesdrift.

Det er desuden vigtigt i denne forbindelse at understrege betydningen af transportmidlernes pålidelighed. (Kouwenhoven 2008, p. 12) Hvis brugeren af den kollektive transport ofte er udsat for forsinkelser og aflysninger af afgang, vil denne tit hurtigt se sig om efter alternative måder at komme til sin destination. I samfundet endnu styret af klokke tid er det vigtigt at ankomme til tiden på arbejde, til møder eller for at nå sin flyafgang.

6.3.3 Pris

Hvor vigtig prisen er i transportmiddelvalget, varierer alt efter den rejsendes økonomi og prioriteringer. Nogle har bedre råd til at se stort på prisen og i stedet vægte andre parametre højere, mens det for andre er altafgørende at vælge det billigste alternativ. Det er dog ikke nødvendigvis sådan, at den velstående rejsende er ligeglad med prisen, og at den fattige altid vælger bussen. Som nævnt er prioritering mindst lige så bestemmende for, hvordan den rejsende ser på prisen, som også tidligere nævnt igennem citat af Katrine.

I kapitel 5 blev det vist, at der indgår mange elementer i den endelige pris for at komme fra afrejsestedet til Billund Airport med bil, og det er tvivlsomt, at alle disse elementer vil indgå i den enkeltes overvejelser omkring prisen for slet ikke at tale om et decideret regnestykke.

Det er muligt, at prisen for at komme fra A til B vurderes forskelligt i forskellige situationer selv af de, der tilhører mindre bemidlede grupper. Er der tale om en særlig begivenhed, eksempelvis når familien for en sjælden gang skal på en ferierejse, er det muligt, at prisen på at komme til lufthavnen ikke vægtes særligt højt i forhold til transportpriser i hverdagen. I stedet for prisen er der andre parametre, der vægter højere denne ene gang. Da Katrine bliver spurgt, om hun stadig ville modtage lift fra folk, hvis brændstofpriserne steg til det dobbelte, svarer hun: "Det tror jeg. Igen, fordi det er så sjældent, at jeg kommer ud at rejse." (Katrine, fra minut 15:52)

6.3.4 Komfort

Hvad der ses som komfortabelt, er igen op til den enkelte. Komfort er bredt begreb, der dækker over

spørgsmål vedr. transportmidlets indretning og kørsel, en mulig opretholdelse af privatsfæren og antallet af skift undervejs. Dette parameter er tæt forbundet med oplevelsen af transportmidlerne, som bliver beskrevet i afsnit 6.4.

Luften i de kollektive transportmidler er måske for kold eller for varm. Nogen gange kan man ikke være sikker på at få en siddeplads, og hvis man gør, er sæderne måske for trange, for bløde eller hårde, og der er ikke altid benplads nok. Motoren og andre passagerer larmer og lugter, og det er i bussen/kupeen ikke altid muligt at holde afstand til andre mennesker. Bussen benytter ofte små, snoede veje, og buschaufføren kører hakkende med mange accelerationer og opbremsninger, hvilket kan føre til køresyge for nogle passagerer. Skift undervejs kan opleves som en væsentlig forringelse af komforten, især når destinationen er en lufthavn, og man derfor har en tung og uhandy kuffert med, som skal ud og ind af transportmidlerne. Brugere af de kollektive transportmidler har nok af mulige klagepunkter over komforten.

Bilen ses ofte som havende en række fordele i forhold til de kollektive transportmidler, men for nogen vil toget og bussen fuldt ud kunne konkurrere på komfort. Bilisten har ikke samme mulighed for at bevæge sig og gå rundt og foretage sig andet end at køre bil. På nogle busser og i toget er der desuden toiletter og bedre mulighed for indtagelse af mad enten købt ombord eller medbragt hjemmefra. I toget og i bussen er der som regel airconditioning, hvilket ikke nødvendigvis er tilfældet i bilen. Indretningen er måske heller ikke så luksuriøs i bilen som i de kollektive transportmidler. Der er dertil mulighed for at møde og snakke med nye mennesker i bussen og toget for dem, der kan lide at møde andre på denne måde.

6.3.5 Mulighed/evner

Ikke alle har samme evner og muligheder for at benytte sig af de forskellige transportmidler. Har den rejsende ikke selv bil, er han/hun afhængig af at kunne låne en bil eller tænke i alternative transportmuligheder såsom taxi, et lift af familie/en ven eller kollektive transportmidler. Hvis den rejsende ikke har kørekort, må han/hun nøjes med de sidste to alternativer. Det er dog ikke muligt at tage kollektive transportmidler fra alle afrejsesteder, som bl.a. set i kapitel 5, og desuden vil det ikke være muligt fra en del andre steder at benytte sig af kollektive transportmidler når de.

Handicappede (fysisk og/eller mentalt) kan stå over for uoverkommelige udfordringer, hvis de forestillede sig, at de skulle benytte kollektive transportmidler hele vejen til lufthavnen. Det er de færreste busser og tog, hvor det er muligt at komme op i med f.eks. en kørestol. Disse kan dog få bevilliget handicapkørsel af deres bopælskommune. (Dansk Handicap Forbund n.d.) Andre handicappede har dog sværere ved at få hjælp på samme måde som f.eks. ordblinde. Mentalt syge mennesker som eksempelvis mennesker med visse former for angst kan desuden se det som en umulig opgave at stige ombord en bus/et tog og ind i et lukket lokale med potentielt mange mennesker. Ca. 5 % af den danske befolkning har en form for angst og 15 % vil i løbet af deres liv udvikle angst (Psykiatrifonden n.d.). Et videre spørgsmål i denne forbindelse vil dog være, om disse grupper overhovedet ville våge sig af sted på en flyrejse uden hjælp fra andre i første omgang. Dermed ville de også have hjælp med at komme til lufthavnen i første omgang.

6.3.6 Sikkerhed

I Danmark er de fleste transportmidler (når der ses på fly, bus, tog og bil) af sådan en sikkerhedsmæssig standard, at trafiksikkerhed ikke er et større problem, og kun forholdsvis få af de, der dagligt er mobile, bliver involveret i trafikuheld. Dette er derfor ikke en parameter, som indgår eller vægtes særligt højt i transportmiddelvalget. (Transportforskningsgruppen 1997, p. 148) Var sikkerheden et problem ved et eller flere af de gængse transportmidler, er der dog stor sandsynlighed for, at denne parameter ville veje meget tungere og måske især for visse grupper som f.eks. børnefamilier.

6.3.7 Image/holdninger

Det har længe været brugt at segmentere befolkningen og forbrugere i grupper inden for f.eks. sociologi og marketing. Igennem vores valg af tøj, madvarer, fritidsaktiviteter mm. skaber vi alle et helhedsbillede af os selv – et billede, der hjælper os og vores omverden med at forstå os selv. Dermed søger vi mere eller mindre bevidst at placere os selv i en gruppe med dem, vi ønsker at se som vores ligesindede, selvom det dog ikke er altid, at vi formår at tegne det billede, vi ønsker. Valget af transportmiddel er blot et punkt, hvor vi som mennesker har muligheden for at give udtryk for vores identitet, og på samme måde bliver der knyttet nogle idealtyper til de forskellige transportmidler. Motorcyklister bliver f.eks. forbundet med drengerøve, der kører for stærkt for sjov, mens den typiske buspassager bliver beskrevet som en "lærerinde" med fjällräven-rygsæk og fodformede sko. (Thomsen 2001)

Som bilist har man mange muligheder for igennem bilen at signalere noget omkring ens personlighed, se figur 6.6. At køre bus bliver opfattet som lavstatus, hvis man ikke selv har truffet valget, dvs. hvis man er kollektivbruger af nød. Det er en transportform, der mentalt er forbundet med en lav komfort og frihedsgrad, og som buspassager kategoriseres man derfor i de mindre bemidlede sociale grupper eller sammen med 'miljøfanatikerne'. Paradoksalt nok beskrives de kollektive transportmidler dog som så dyre at benytte, at "*det er billigere at tage bilen*" (ifølge Runa) – hvilket naturligvis fordrer, at bilen er anskaffet i første omgang. Har den rejsende derimod selv valgt af tage bussen af idealistiske årsager, er sagen en anden. (Jensen 1997 a, pp. 79-86) At benytte sig af kollektive transportmidler, når man har muligheden for at køre bil (som kollektivbrugerne af hjertet), bliver betragtet som et offer for sine idealer, hvilket ses som beundringsværdigt af nogle grupper, mens andre vil opfatte det som fanatisk og tåbeligt – som dråber i havet. I afsnit 7.4 vil holdningers indflydelse på transportmiddelvalget blive diskuteret yderligere.

Den rejsende kan således vælge at transportere sig til Billund Airport på en måde, der samtidig understreger hans/hendes personlighed. Dette kan også indirekte lægge et pres på den rejsende om at vælge en anden type transport, end hvad der ellers havde været valget. Er man f.eks. bilsælger hos Audi, vil det være modsætningsfyldt ikke selv at eje en Audi. Omvendt kan en ansat i Organisationen for Vedvarende Energi føle, at det ville være forkert ikke at tage bussen/cyklen på arbejde eller alternativt anskaffe sig en elbil. Er man selvstændig tandlæge i en mindre by, kan valget af bil falde på en mellemklassebil af den simple grund, at andet ville være årsag til snak i krogene. En for dyr bil ville udstråle, at der er overskud i tandlægeklinikken, og kunderne betaler dermed for meget hos



Figur 6.6. De tre ovenstående biler har vidt forskellige signalværdier og fortæller noget forskelligt om deres ejer. Golfen til venstre er en typisk 'Brian-bil', hvor en forholdsvis billig bil er blevet pyntet med diverse ekstraudstyr fra T. Hansen. Ejeren af denne type karakteriseres ved netop at være ejer af sådan en bil samt ved at være håndværker og bo på landet, køre for stærkt og høre musik med bassen skruet for højt op. Beetlen i midten er en retro-bil, hvis ejer er en trendy ung byboer med fingeren på pulsen. Audien til højre er en dyr bil, som følgelig ejes af en mand med mange penge. Dette er den rige individualists bil: der kan kun sidde to i den, så den er ikke praktisk på nogen måde, og så er den med dens aerodynamiske linjer designet til at køre stærkt. (Audi R8 n.d.; Volkswagen Beetle n.d.; Volkswagen golf 2 n.d.)

tandlægen. En for billig bil ville udtrykke, at der er lavvande i kassen, og potentielle nye kunder ville være tilbøjelige til at se sig om efter en anden tandlæge. Dette illustrerer, at det ikke er lige meget, hvilke valg man træffer i forhold til signalværdien over for omverdenen. På denne måde kan både individerne og deres forestillinger om omverdenens syn på dem selv være med til at afgøre valget af transportmiddel.

I afsnit 3.2. blev det nævnt, at vi langsomt er ved at skifte tidsopfattelse fra klokketid til netværkstitid, og i kapitel 5 blev der redegjort for, hvordan den menneskelige interaktion i stigende grad kan ses som foregående i netværk. Tid og rum kan således ikke udelukkende måles i minutter og meter. Som parallel hertil peger fremtidsforskere, psykologer og sociologer nu på, et individet ikke længere blot har én enkelt personlighed.

I 2007 udråbte Time Magazine årets person til at være dig. Du er som person så vigtig og interessant, at andre mennesker skal vide alt (det rigtige) om dig. Selvscenesættelsen er i forhold til tidligere blevet mere udpræget igennem diverse tv-udstillingsshow's som X-Factor og Paradise Hotel og online profiler på facebook, hvor individet er i centrum, og hvor man selv kan opstille et billede af, hvordan man ønsker, at andre skal se én. Vi promoverer os selv og skaber selv vores personlighed på denne måde, der omtales som en ny form for narcissisme. Individet afløses af 'situidet', der tilpasser sin personlighed efter situationen, hvormed personligheden bliver flydende. Det er en omsiggribende tendens i jagten på anseelse og anerkendelse samt op et svar på spørgsmålet "hvem er jeg?". Af nogle psykologer og sociologer ses denne foranderlighed i personligheder som et udtryk for et lavt selvværd, mens visse fremtidsforskere peger på, at det er måden, som mennesket agerer på i det nutidige og fremtidige samfund. Det at segmentere befolkningen i grupper vil derfor i fremtiden forekomme nærmest absurd, og der ville findes større mening i at inddеле efter situationer. (Larsen

2002; Larsen 2008)

Når den rejsende skal til Billund Airport, vil valget af transportmiddel således sandsynligvis falde på et transportmiddel, som den rejsende anser som passende eller i hvert fald ikke i modstrid med de signaler, som han/hun ønsker at udsende. Hvis der ses en tendens til flydende personligheder, er spørgsmålet derfor, om situiderne tillægger sig en særlig personlighed, når de skal rejse med fly. Det kan måske tænkes, at personligheden ændres alt efter, om den rejsende skal på charterferie med familien, på storbyferie i shoppingens tegn med de chikke veninder eller til konference med arbejdspladsen. Det kan følgelig tænkes, at der vælges forskellige transportmidler til lufthavnen alt efter formålet med turen og den personlighed, den rejsende ønsker at udtrykke.

Den rejsende må gøre op med sig selv, hvilke fordele og ulemper der er ved at benytte de forskellige mulige transportmidler. Uanset hvad valget af transportmiddel ender med, vil det altid forekomme rationelt med den rejsendes perspektiv på virkeligheden og sig selv (Thomsen 2001).

6.3.8 Vaner

Har den rejsende først valgt et bestemt transportmiddel og en bestemt rute til destinationen, og denne kombination virkede som en umiddelbar succes, er der en vis sandsynlighed for, at samme transportmiddel og rute vil blive valgt næste gang. Det er ikke sikkert, at den valgte rute er den korteste eller hurtigste. Måske er en bestemt vej valgt, fordi det er en større vej og dermed nemmere at huske. For den rejsende ligger der en rationel tanke bag dette valg. Er transportmiddel- og rutevalget til en bestemt destination som f.eks. Billund Airport først gentaget en gang, er der lagt en grobund for en vane. Da de interviewede blev spurgt om, hvilken vej de kørte til lufthavnen, kunne de alle fortælle om bestemt rute, som de altid benyttede sig af. (Jensen 1997 a, pp. 77-78)

En vane er en handling, som individet foretager uden at tænke nærmere over det, fordi handlingen er sket før. I vores dagligdag er vaner meget gavnlige, da de tillader, at hjernekapacitet frigøres til andet end f.eks. at tænke over, hvordan vi nu skal komme på arbejde netop i dag. En vane kan dog brydes, og en vanebilist kan f.eks. omvendes til pludselig at begynde at cykle. Det kræver dog en form for momentum – eksempelvis at modstriden mellem holdninger og handlinger endelig har fået bilisten til at cykle, eller at bilistens helbred fordrer en livstilsændring. (Magelund 1995, p. 5) Som udgangspunkt er det svært at ændre sine vaner, særligt når alternativet betyder et offer af en art. Som bilist er det svært pludselig at give afkald på bilens mange goder, mens det er nemmere som cyklist at vænne sig bilens magelige indretning og dens afskærmning fra vind og vejr. (Jensen 1997 a, pp. 77-78)

Vaner tillægges ud fra et rationel valg, som repeteres således, at handlingen til sidst gentages uden, at det skænkes megen tanke. Hvordan ens livsverden ser ud og dermed, hvilke valg den enkelte træffer igennem livet, bestemmes til dels af, hvad Bourdieu betegner som habitus. Begrebet dækker over den rygsæk af erfaringer, som den enkelte har fået igennem livet, dvs. fra barnsben. Har forældrene altid kørt deres børn fra hjem til skole, er der således mindre chance for, at disse børn som voksne selv vil cykle på arbejde. At benytte sig af cyklen/kollektive transportmidler risikerer at

blive en usandsynlig transportmulighed i deres øjne, og de ville således kun blive kollektivbruger eller cyklister af nød. (Stevens 2003)

På forholdsvis kort tid bliver det en vane at transportere sig på en bestemt måde og en bestemt rute på en bestemt strækning, men for de flestes vedkommende er det alligevel en forholdsvis sjælden begivenhed at begive sig til lufthavnen. Derfor har vanen ikke nødvendigvis samme magt, som den har i det daglige transportmiddelvalg.

Opsamling

Som set i dette afsnit er der en lang række parametre, der spiller ind i transportmiddelvalget. Afsnittets hovedpointer opsummeres kort nedenfor:

- Rejsetid kan måles kvantitativt og kvalitativt
- Bilisten oplever i højere grad at være i kontrol af afgangstid og rejsetiden end den kollektivt rejsende
- Kollektivbrugeren er afhængig af afgangstider samt rejsetid bestående af gangtid, ventetid, køretid og skiftetid (inkl. evt. forsinkelser)
- Skift af transportmiddel er forbundet med stress og usikkerhed
- Komforten er forskelligt fra transportmiddel til transportmiddel, men bilen opfattes generelt som mere komfortabel end busserne
- Ikke alle har samme evner og muligheder for at benytte de forskellige transportmidler
- Afvejning af pris afhænger både af økonomiske forhold og prioritering
- Sikkerhed vægtes generelt ikke højt i transportmiddelvalget
- Den enkeltes image og holdninger kan spille ind i transportmiddelvalget
- Der ses en tendens til flydende personligheder, hvorfor transportmiddelvalget måske kan variere for den enkelte alt efter flyrejsens formål
- Vaner tillægges hurtigt, men også habitus har betydning

Som redegjort i afsnit 6.2 er de rejsende meget forskellige alt efter formålet med rejsen, oplevelse af lufthavnen og daglige transportmiddelvalg. Sidstnævnte er igen afhængig af den rejsendes identitet, holdninger og vaner, der alle bagvedliggende præmisser for vurderingen af parametrene i transportmiddelvalget. Parametrene vaner og image/holdninger kan derfor ses som adskilte fra de andre parametre, da der her er tale om parametre, der er afhængige af den rejsendes væsen. De andre parametre ligger uden for den rejsendes væsen, om end den rejsendes syn på parametrene er afgørende for deres vægtning.

Den samlede oplevelse, som den rejsende får ved at rejse med de forskellige transportmidler, er til dels forbundet med rejsetiden, fleksibilitet/frekvens og komforten ved det enkelte transportmiddel, som det bliver redegjort i det efterfølgende afsnit.

6.4 AT KOMME TIL LUFTHAVNEN

Danskerne transporterer sig længere og længere, og her er det privatbilen, der gør langt den største del af transportarbejdet (Danmarks Statistik 2011). Hvad det er bilen tilbyder, der gør den til det foretrukne transportmiddel på landjorden, og hvordan de andre transportmidler opleves i forhold hertil, er omdrejningspunktet for dette afsnit. Hermed ønskes det belyst, hvad der er bidragende til, at bilen samtidig er det transportmiddel, der i langt de fleste tilfælde benyttes til Billund Airport. Derfor fremstilles her, hvad rejsende generelt og de interviewede drager frem, når de spørges ind til fordele og ulemper ved bilen, toget og bussen.

6.4.1 Frihed med bilen

Da de interviewede blev spurgt om, hvorfor de vælger at køre i bil i dagligdagen, blev de som regel tavse et kort øjeblik. Dette kan tolkes som enten, at svaret ikke haves på rede hånd, og at der derfor skal tænkes lidt, eller at spørgsmålet overrasker dem, da alternative transportformer ligger langt fra deres livsverden.

Frihed/uafhængighed: Når der svares på, hvorfor man vælger bilen som transportmiddel, fokuserer størstedelen af bilisterne på begreberne frihed og uafhængighed. Næsten 80 % af bilisterne forbinder bilen med frihed, mens omkring 80 % af alle typer trafikanter (bilister, cyklister og kollektivbrugere) mener, at bilen symboliserer uafhængighed. (Jensen 1997, pp. 59-61) Hans Ole siger således, da han bliver spurgt, om han stadig ville benytte sig af bilen til Billund Airport, hvis det var dobbelt så dyrt:

Hans Ole: *Det kommer an på, hvad alternativet var.*

Int: *Hvis der nu gik en bus?*

Hans Ole: *Hvis der gik en bus direkte, så man ikke skulle vente alt for længe, så tror jeg godt, vi ville tage den, men ellers ... den der frihed, når man kører bil: køre, når man vil, og den hastighed, man vil, og være der hjemme, når man skal være der. Det vil jeg vægte højt. Også selvom prisen var dobbelt. Det tror jeg faktisk.*

Int: *Så friheden er ret vigtig?*

Hans Ole: *Ja, det er det. Uafhængigheden. En bus, der skal holde 17 steder - det tager alligevel for lang tid. Så det tror jeg faktisk, at jeg ville vælge fra. (Hans Ole, fra minut 14:13)*

Som Hans Ole til sidst bliver enig med sig selv om, ville han i sidste ende vælge bilen, uanset om prisen steg til det dobbelte. Friheden og uafhængigheden vægtes for højt. Hertil skal det tilføjes, at Hans Ole er i den heldige position at have økonomisk mulighed for stadig at vælge bilen – dette er ikke nødvendigvis tilfældet for alle. Runa siger eksempelvis, at de slet ikke ville have en bil nr. 2, hvis benzinpriserne steg til det dobbelte. Med bilen er man fri til at tage, hvorhen man vil, præcis hvornår man vil. Bilen indbefatter nærmest ubegrænset valgfrihed. Der er med bilen ingen fikseret rute, der skal følges, og bilisten kan vælge tage den direkte og hurtigste vej, tage den naturskønne vej, eller hvilken anden omvej han/hun måtte vælge. Destinationen og ruten desuden kan skiftes undervejs. I princippet kunne enhver bilist vende sin bil, forsvinde ud i horisonten og væk fra alle

forpligtelser. Ligeledes er der ingen afgangstider, der skal kendes og overholdes. (Lupton 2002)

Blandt de mange informationer, som det moderne menneske bombarderes med hver eneste dag, orker mange måske slet ikke at sætte sig ind i, hvornår der er afgang. Er den rejsende typen, der har svært ved at overholde tider, kan det være yderst belejligt, at bilen venter i carporten til, at han/hun er klar til afgang. Katrine, som måske står over for snart at skulle transportere sig med tog, udtrykker sig sådan, da hun bliver spurgt om, hvad bilens fordele er i forhold til cykel og kollektive transportmidler:

I forhold til cykel, der er det da helt klart hastigheden. I forhold til kollektiv transport, så er det, at jeg ikke er så god til altid at komme til tiden, og det kunne godt være rimeligt stressende for mig, hvis jeg ved, at jeg har to [toge], jeg skal nå hver dag, og den venter altså ikke på mig, hvor bilen holder trods alt og venter. Og det gør toget ikke, så der skal jeg nok lige hanke op i mig selv i hvert fald. (Katrine, fra minut 29:35)

Bilen som fristed: Omkring 40-45 % af alle trafikanttyper ser bilen som et fristed. Her kan bilisten være sig selv, lytte og synge med til den musik, som han/hun holder af, spise eller blot slappe af og lade tankerne flyve, som f.eks. Leah beskriver bilkørslen. (Jensen 1997 b, p. 60) Er den rejsende f.eks. en travl og hårdtarbejdende familiefar, kan det være rart med en pause fra mennesker, inden han skal på arbejde, og inden han skal hjem til konen og børnene. Ifølge Urry bliver bilen med den fornødne IKT et hjem uden for hjemmet. På samme måde som husejeren styrer bilisten selv, hvem der får lov at indtræde på hans/hendes område, og kan tildele venner og familie tjenester i form af lift. Andre betragter bilen som en arbejdsplads, eller som Hans Ole formulerer det "et kørende kontor", og tilbringer det meste af deres arbejdsdag i bilen. (Laurier 2004; Urry 2007, pp. 128-129)

Som at se en film: Som landskabet glider forbi, oplever bilisten verden todimensionelt. En serie af billeder afløser hinanden, og det er for bilisten som at se TV. Og på samme måde bliver bilisten ikke involveret i menneskene, stederne og deres kultur, der glider forbi. I bilens beskyttede atmosfære konfronteres bilisten hverken med omverdenens lugte, lyde eller temperaturer. Med en 'Wunderbaum' i forruden, musik på anlægget og airconditioning befinder bilisten sig i sin egen lille boble, hvorfra han/hun er passiv tilskuer til sceneriet fra vejene. (Urry 2007, pp. 126+129)

Utålmodige bilister: Urry beskriver bilen som en forlængelse af kroppen – menneske og maskine vokser sammen. Den skrøbelige menneskekrop bliver pakket ind i stærkt metal, der får bilisten til at føle sig sikker på trods af, at metalhylsteret let krøller sammen ved mødet med en anden bil.



Figur 6.7. Udsigten fra førersædet i bilen, som bilisten ønsker sig den: en lige landevej uden anden forstyrrende trafik. (Forrude i bil 2005)

Denne følelse af sikkerhed og uovervindelighed kombineret med en samfundsrelateret stigende utålmodighed gør, at nogle mennesker bliver en anden person bag rattet. Andre trafikanter bliver nærmest opfattet som forhindringer på vejen, som blot nedsætter farten og hæmmer fremdriften. (Urry 2007, pp. 123+127-128) Leah, som ellers slapper af, når hun kører bil, siger således, da hun bliver spurgt, om hun kan prøve at sætte nogle ord på, hvad det er, at hun godt kan lide ved at køre bil:

Leah: *Ja, det er både friheden men i det hele taget ... altså jeg elsker at køre bil, jeg slapper simpelthen så godt af, når jeg kører bil.*

Int: *Så det er afslapning?*

Leah: *Fuldstændigt.*

Int: *Er det er lige meget, om det er motorvej eller...?*

Leah: *Ja, især motorvej, synes jeg, er helt perfekt. Ej jeg må sige, at jeg slapper ikke nær så meget af, når det er... f.eks. når jeg kører fra Esbjerg og herop [Bøvlingbjerg i Lemvig Kommune], det er ene små veje. Fordi jeg kan ikke have det der, at når man ved, man må køre 80, så ligger folk og kører de der 60-70, og man kan ikke overhale. Det kan jeg godt mærke, det kan godt stresser mig lidt.*

Ved at accelerere, overhale, blinke og dytte afreagerer de, og måske giver de verbalt udtryk for følelser, som er gemt væk bag facaden af et ellers pænt menneske. Det accelererende samfunds tidspres, hverdagslivets stress og konkurrenceprægede arbejdsmiljø kan have denne uheldige afsmittende effekt på bilkørslen. (Lupton 2002)

Paradoksalt nok kan bilkørsel således være forbundet med både frihed/uafhængighed og stress, men det er bilens fordele der fylder mest for de interviewede. Selvom ulemper som miljøforurening, høje omkostninger og stress bliver nævnt af de interviewede, da snakken falder på bilkørsel, er det således stadig fordelene, der fylder mest i de interviewedes bevidsthed. Dette kommer sig også til udtryk i de interviewedes entusiasme omkring hærvejsmotorvejen, som alle de interviewede var tilhængere af. Hans Ole (fra Ringkøbing) og Leah (fra Esbjerg) giver dog udtryk for, at motorvejen burde have en mere vestlig linjeføring, ligesom Tommy også påpeger, at linjeføringen burde gå syd om Vejle fjordbroen, så ikke endnu flere biler blev ført ned i denne flaskehals.

6.4.2 Toget som det næstbedste

Ved at benytte toget som et kollektivt transportmiddel er den rejsende først og fremmest underlagt nogle bestemte afgangstider og ruter som beskrevet i kapitel 5, og togrejsen er således ikke forbundet med bilkørselens frihed og uafhængighed. Togpassagerer skal desuden sørge for at købe billet inden afrejse og selv sørge for, at billetten er korrekt.

Skinneeffekten: Alligevel viser erfaringen, at skinebårne transportmidler (toge, letbaner og metroer, herefter refereret til som tog) er forholdsvis populære sammenlignet med bussen. Der tales om en såkaldt skinneeffekt. Så snart transportmidlet kører på skinner, har det en række fordele frem for bilen og bussen. Toget kører i eget tracé, og der dannes sjældent kø på dets skinner. Bilerne holdes tilbage, således at toget kan passere vejen. Samtidig er farten høj, og det kan give god tilfredsstillelse

for den rejsende at føle, at han/hun slipper for bilkøen på vejene og i stedet glider forbi. Af de rejsende ses toget som en mere direkte vej end bussen, da linjeføringen imellem stationerne er forholdsvis lige og uden besværlige omveje for at samle andre passagerer op. (Winther 2010)

Et tog kører på forholdsvis lige strækninger og som følge heraf, opleves turen som behagelig af de rejsende. Alle de interviewede synes godt om at køre tog og benyttede ord som afslappende omkring togrejsen. Leah beskriver, hvordan der er forskel på den afslapning, hun oplever ved at køre i bil, og den, hun opnår ved at køre i tog:

Jamen selvom jeg siger, at jeg slapper af i bilen på vej, når jeg kører over, så er man selvfølgelig alligevel træt i hovedet, når man kommer frem, fordi man skal jo koncentrere sig, når man kører. Hvor jeg vil sige, toget, der kan man godt lige ligge lidt og lukke øjnene, hvis man har lyst til at slappe helt af og høre noget musik eller noget. Så kommer man noget mere frisk over selvfølgelig. (Leah, fra minut 27:35)

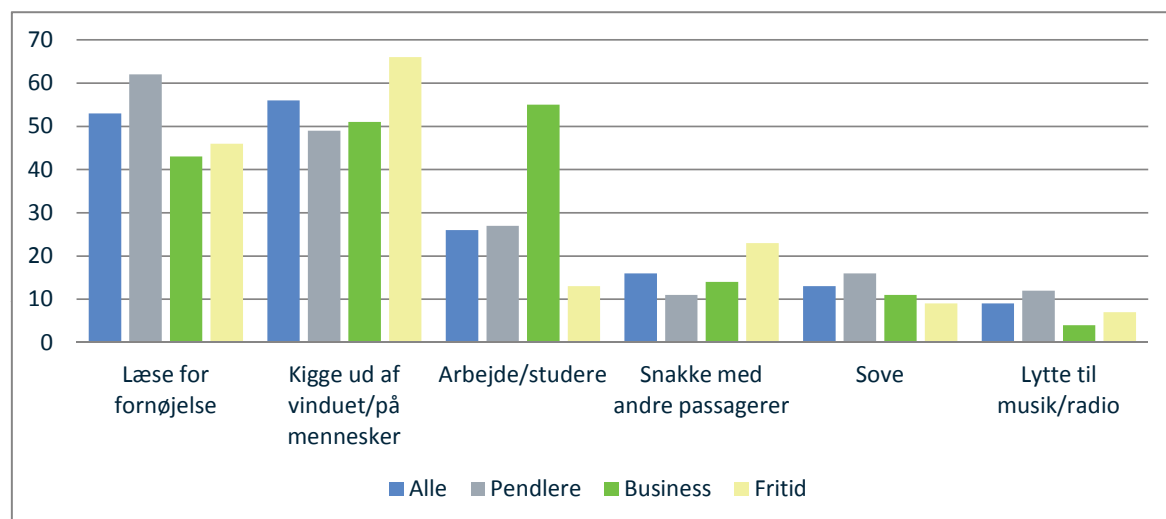
Som togpassager er det muligt at bevæge sig omkring, der er luft omkring én, og togets glidende bevægelse frem i landskabet gør, at det er muligt at gå rundt uden besvær. Eftersom den rejsendes hænder ikke er som klistret til et rat i bilen, kan den rejsende desuden fordrive tiden med andet end at køre bil, som f.eks. Hans Ole, der bruger toget til at holde møder i, når han skal til København.

Hvordan tiden bruges i toget: At rejsetid er spildt tid, er en udbredt misforståelse, som er blevet kritiseret fra mange kanter igennem tiden. Selv hvis togpassagererne blot slapper af og kigger ud af vinduet, kan tiden ikke betragtes som det rene spild.

Kun 18 % af alle togrejsende i en britisk undersøgelse fra 2006 anser deres togrejse som et komplet spild af tid, hvorimod 78 % synes, at rejsetiden i en vis udstrækning blev brugt fornuftigt i toget. Som figur 6.9 viser, er der forskel på, hvad de rejsende bruger deres tid på, alt efter hvad formålet med deres togrejse er. Eksempelvis bruger 55 % af de businessrejsende noget af deres tid i toget på at arbejde/studere, mens dette kun er tilfældet for 13 % af de fritidsrejsende. Samme undersøgelse viser, at hvis den rejsende ikke har planlagt rejsen på forhånd, er der dobbelt så stor sandsynlighed for, at vedkommende anser rejsetiden som spildt. (Lyons, Jain & Holley 2007; Urry 2007, p. 107) Da flyrejser som regel er planlagt et stykke tid før afgang, må det derfor antages, at den rejsende formentlig også vil medbringe en bog eller bærbar computer og spendere sin tid i toget på en god måde på samme måde som Leah.



Figur 6.8. Udsigten fra togets vindue skifter lige så hurtigt som det omgivende landskab. (Togvindue 2011)



Figur 6.9. Antal procent af togpassagerer, som benytter noget af deres rejsetid på de forskellige aktiviteter under udrejse. (egen figur på baggrund af Lyons, Jain & Holley 2007, p. 110)

Med udviklingen af forskellig IKT er det muligt for den rejsende at komme i kontakt med omverdenen og disse teknologier benyttes måske særligt af businessrejsende og pendlere til at ringe til kunder eller kolleger. Dog viser undersøgelsen fra Storbritannien, at næsten halvdelen (46 %) af de rejsende ikke ser en større brug af deres rejsetid af denne grund, mens kun en femtedel betragter mulighederne for at bruge deres rejsetid fornuftig som meget bedre pga. IKT. (Lyons, Jain & Holley 2007, p. 117-118) Da undersøgelsen er seks år gammel, og der er sket stor udvikling på området med bl.a. en større udbredelse af mobilt internet, er det dog muligt, at lignende undersøgelse ville falde anderledes ud i dag.

Prisen på kollektive rejser: Selvom de kollektive transportmidler er billigere end at benytte sig af end bilen ifølge visse udregningsmetoder, som vist i kapitel 5, synes det ikke at have stor betydning for danskernes transportmiddelvalg (Transportministeriet 2010 a, pp. 5-6). Runa giver udtryk for, at hun synes, at det er dyrt, når det koster hende ca. 40 kr. at tage ind til midtbyen og tilbage igen, men hun gør det alligevel, fordi det er svært at finde en parkeringsplads, og fordi parkeringsprisen alligevel hurtigt overstiger prisen på busbilletten. Da hun præsenteres for prisen på 180 kr. for at komme fra Aarhus centrum til Billund Airport med lufthavnsbussen, afviser hun desuden at benytte sig af dette alternativ pga. prisen.

Når man først har anskaffet sig bilen, så koster det desuden penge at have den stående, og så vil nogle benytte sig af bilen, selvom det ikke ville være nødvendigt. Fritidsbilisten Katrine, der synes, at det er luksus at benytte bilen til Bilka for at handle og transportere varer i, kommer med endnu en grund til, at bilen benyttes frem for alternativer:

Ja, og så fordi vi har den. Og jeg tænker: "den skal jo ikke bare stå der og koste vægtafgift uden at blive brugt". [griner]

Int: *Så den skal også bruges, når man først har den?*

Katrine: *Ja, og så vane fuldstændig. Man bliver doven efter at have fået bil. Nu har jeg haft bil som sagt i 4½ år og haft kørekort i 5, så jeg har altid været vant til at have bil. (Katrine, fra minut 27:41)*

Katrine siger senere i interviewet således for at forklare, at hun ikke tror på, at det at hæve prisen på bilkørsel vil have den store effekt, samtidig med, at hun udtrykker en solidaritet med den gruppe, som har behov for bilen, og som vil få det svært ved prisforhøjelse:

Jeg går heller ikke ind for det der med, at man bare gør det hele dyrere. At man så også siger, at så sætter man momsen yderligere op på en ny bil eller vægtafgiften stiger lige med 100 % eller et eller andet. Fordi vil du virkelig gerne have en bil, så finder du råd til at få den her bil, og det kommer også bare til at ramme nogle af de her, der har brug for en bil, men som ikke har råd til, at det skal være sådan. Så hvad der kan få folk til at bruge det [kollektiv transportsystem]? Jeg tror også bare, at det er vanesag, at man ikke bruger det. Og så bekvemmeligheden igen, og så for mit vedkommende vil det nok også være, at jeg har mulighed for bil, og så gider jeg ikke at tage et tog. Jeg overvejer det faktisk aldrig, når jeg bare skal til Give eller noget. Så ville det være i bil. (Katrine, fra minut 50:20)

At rejse med fremmede: Når den rejsende stiger ind i et kollektivt transportmiddel, vil han/hun som oftest blive omgivet af fremmede mennesker. Normalt vil mennesker ikke sidde eller stå så tæt, som det kan være tilfældet i et tog eller bus, uden at kende hinanden i forvejen. Før toget blev opfundet, og folk transporterede sig med diligence, var det kutyme at konversere med ens medrejsende, men i de mere moderne transportmidler er det normalt at lukke af for al social interaktion med fremmede mennesker fysisk til stede. Til dette brug findes der forskellige remedier såsom bøger og blade, computere, mobiltelefoner og MP3-afspillere, der alle benyttes som afskærmning. Med kropssproget (f.eks. simuleret søvn) og korte afmålte svar kan den rejsende desuden signalere, at han/hun ikke ønsker, at der bliver rettet henvendelse til ham/hende. Finder der samtaler til stede i de kollektive transportmidler, vil disse ofte omhandle trivialiteter og være blottet for personlige oplysninger. (Urry 2007, p. 106)

Det er forskelligt, hvordan de interviewede ser på samtaler med fremmede på offentlige steder. Hans Ole, Katrine og Leah, der forholdsvis sjældent rejser med andet end bil, synes som udgangspunkt, at det er hyggeligt, når andre rejsende taler til dem. Det er ikke nødvendigvis, fordi disse samtaler skal føre til livslange venskaber, men fordi de synes, at det er sjovt at møde nye mennesker. Leah fremhæver, at "*der altid er en eller anden fællesnævner*", og har også fået nye kunder ved denne indgangsvinkel til fremmede. Både Leah og Katrine lægger dog vægt på, at det er afhængigt af, hvem der forsøger at kontakte dem. "*Hvis det sådan er en stor svedlugtende fyr, der sætter sig og har lyst til at sludre, så er det måske ikke så fedt*". (Katrine, fra minut 17:25)

I modsætning hertil ser Tommy og Runa det som irriterende, når andre rejsende forsøger at starte en samtale op. Irritationsmomentet skal måske til dels findes i, at de ser det som uhøfligt at afvise at samtale. De, der ofte rejser med kollektive transportmidler og dermed konstant konfronteres med fremmede mennesker på rejsen f.eks. fra hjem til arbejde, orker formodentlig ikke at have lange og dybe samtaler hver dag med andre mennesker. Pendleren vil sandsynligvis have forskellige tricks i ærmet for at afbryde evt. medrejsendes forsøg på dialog. Som både Tommy og Runa peger på, kan det samme være tilfældet for dem, der møder mange nye mennesker igennem deres arbejde og derfor ikke kan overskue at skulle engagere sig i flere.

En ulempe ved de kollektive transportmidler, som bliver draget frem af både Leah og Tommy, og som måske fylder en del i manges bevidsthed, er risikoen for at havne i samme kupe som en larmende skoleklasse. Umiddelbart virker bekymringen herfor som stor i forhold til sandsynligheden for, at dette scenarium skulle ske lige den dag, hvor de vælger at tage toget.

Tilsyneladende er det de gode egenskaber ved toget, der står stærkest i bevidstheden hos de interviewede. De var alle positive stemt over for at benytte sig af en hurtig togforbindelse til lufthavnen, hvis en sådan afgik fra byen, hvor de er bosat. Ligeledes var de også venligstemt over for en letbaneforbindelse mellem Vejle og Billund og syntes, at det var en god idé for dem der bor i Vejle, selvom ingen af de interviewede dog selv ville komme til at benytte sig af den. Runa, der til daglige arbejder i Vejle, gav udtryk for, at flere af hendes kolleger og bekendte i området ville benytte sig af en sådan skinnebåren forbindelse.

6.4.3 Den upopulære bus

Hvor toget ses som besiddende nogle fordele og ulemper i forhold til bilen, anses bussen som havende stort set ingen fordele og endnu flere ulemper. Netværket af busruter er meget mere finmasket end togenes linjeføringer, som set i kapitel 5, men til gengæld skal buspassageren have kontanter med i bussen, hvor det også er muligt at bruge betalingskort på togstationerne.

Generelt lavere komfort: Det er også muligt at foretage sig mere i bussen end, når man er chauffør i en bil. I bussen er dog ikke strømstik til computeren og ikke trådløst internet som i toget. Pladsen er desuden større i toget, som Hans Ole også peger på:

Der er mere rum, og du kan bedre gå rundt. Du føler dig ikke sådan lukket inde, som du gør i en bus. Når man sidder i en bus, så sidder man på sin plads og flytter sig ikke. I et tog, der kan du godt gå en tur hen ad gangene. Det gør man faktisk ikke i en bus, men i et tog, der gør man. (Hans Ole, fra minut 19:06)

Det er sværere at holde balancen, bl.a. fordi bussen accelererer og bremser hårdere end toget. I en britisk undersøgelse blev 1.013 beboere i Edinburg spurgt til, hvorfor de ikke brød sig som at køre med bus, og heraf svarede 37 %, at det bl.a. er, fordi buschaufførerne bremser for hårdt. (Stradling et al. 2007, p. 284)

Langsom transportform: Som beskrevet i kapitel 5 er bussens hastighed noget lavere, end hvis den rejsende tog sin egen bil. Bussen kører ikke på skinner og følger vejene (og trafikken). Derfor er der flere sving end med toget, og dette er særligt, når bussen skal køre af de større veje for at samle passagerer op i mindre byer. Dette kan føles som en omvej for buspassageren, hvilket Leah også nævner: *"Jeg synes jo, det er så irriterende, at man kører nogle kæmpe omveje for at nå derhen, hvor man skal"*. (Leah, fra minut 25:32)

Hvis de interviewede skulle overtales til at tage bussen til lufthavnen, skulle den gå ofte og direkte, men derudover skulle busserne også opgraderes til luksusbusser ifølge Tommy og Runa. Rune nævner efter interviewet, at det ville være rart med en all-inclusive bus, hvor der f.eks. var underholdning til børnene og toiletforhold. Dette kunne muligvis kombineres med, at busturen var inkluderet i flybilletens pris, som Runa mener, at det er tilfældet med bussen til Aarhus Lufthavn.

Opsamling på afsnit 6.4

Dette afsnit har bidraget med en samlet forståelse af, hvilken oplevelse den rejsende får ved at benytte sig af henholdsvis bil, tog og bus. Som set opleves transportmidlerne vidt forskelligt, og de har alle fordele og ulemper i forbindelse med oplevelsen:

- Bilen er forbundet med frihed/uafhængighed og kan ses som et fristed
- Bilisten bruger kun synssansen og engageres ikke i den omgivende verden
- Når andre trafikanter mm. hæmmer fremdriften, bliver bilisten ofte utålmodig
- Hærvejsmotorvejen er et populært infrastrukturelt projekt blandt de interviewede
- De kollektive transportmidler låser brugeren mere fast på tidspunkter og rute
- Den rejsende kan foretage sig andet og mere i de kollektive transportmidler
- I de kollektive transportmidler konfronteres den rejsende med andre passagerer på godt og ondt
- I toget kan den rejsende bevæge sig mere rundt end i de andre transportmidler
- Togets mere glidende bevægelse og færre omveje gør den mere populær end bussen
- De interviewede vil umiddelbart gerne benytte en togforbindelse til Billund Airport
- Bussens hakkende kørsel og omveje for at samle andre passagerer op er et irritationsmoment
- Skal bussen benyttes til Billund Airport, skal det være en luksusbus med alt inkluderet

Når danskerne langt hen ad vejen vælger at transportere sig vha. bilen på trods af dens ulemper (hertil kommer også dens miljøkonsekvenser), kan det skyldes, at fordelene vurderes højere end ulemperne, eller at ulemperne ignoreres mere eller mindre ubevidst. Dette bliver diskuteret nærmere i afsnit 7.4.

6.5 BESVARELSE AF UNDERSPØRGSMÅL 3

Igennem dette kapitel 6 er det blevet belyst, hvilke oplevelser og rationaler der spiller ind i de rejsendes transportmiddelvalg, når de skal til Billund Airport. Hermed opnås der svar på underspørgsmål 3. Overordnet set har kapitlets formål med andre ord været at bidrage med en forståelse af, hvad der

direkte og indirekte har betydning for folks transportmiddelvalg, samt en dybere forståelse for den bilkultur, som Billund Airport kan ses som indskrevet i som nævnt i indledning.

Som beskrevet er en lufthavn ikke hvilken som helst destination for de rejsende. Det er ofte en særlig begivenhed for den rejsende at skulle til lufthavnen, f.eks. i forbindelse med den årlige ferie. For mange er dette et åndehul i hverdagslivet, som de planlægger og ser frem til i måneder. Dette kan være af forskellig betydning for transportmiddelvalget, hvor nogen altid vil vælge at tage bilen. Umiddelbart ses der dog et potentiale i mentalt at inddrage turen til lufthavnen som en del af oplevelsen. Dette kunne evt. ske ved, at busrejsen var inkluderet i flybilletten.

Fordelene og ulemperne ved de forskellige transportmidler er vidt forskellige, og det er tydeligt, at kollektive transportmidler ikke kan skæres over én kam. Toget omtales meget positivt og som afslappende blandt de interviewede, mens bussen generelt ses som ubehagelig at køre i. Bilen bliver forbundet med frihed og uafhængighed, men samtidig kan bilisten opleve det som stressende, når andre trafikanter "er i vejen". Det er desuden blevet belyst, at skifte undervejs er forbundet med oplevelsen af en væsentligt reduceret komfort for den rejsende.

Dette kapitel har tilført en viden, som er vigtig i forhold til at gennemskue, hvordan de mulige planlægningsmæssige tiltag for at forbedre tilgængeligheden til Billund Airport vil virke. Sammenlagt med den erfaring, som kapitel 5 har bidraget med, er det herefter muligt at udforme tre scenarier, som kan udgøre en baggrund for en diskussion af de mest hensigtsmæssige tiltag, når det samtidig er ønsket at minimere CO₂-udledningen fra transporten til lufthavnen.

7. SCENARIER TIL DISKUSSION

The only people available to change the world are the people now living in it, with all the beliefs they bring along - however retrograde those beliefs may appear to those of us who see ourselves as enlightened.

Todd Gitlin (f. 1943), amerikansk sociolog

I dette kapitel samles trådene fra kapitel 2-6 og dermed besvarelsene af underspørgsmål 1-3 for at svare på underspørgsmål 4 om, hvilke fordele og ulemper der kan identificeres ved tre forskellige scenarier opstillet på baggrund af varierende planlægningsmæssige tiltag. Disse tre scenarier danner baggrund for en efterfølgende diskussion, hvilke tiltag der er mest hensigtsmæssige at gennemføre med henblik på at øge tilgængeligheden til Billund Airport, når det samtidig er ønsket at mindske transportens CO₂-udledning.

Om scenariebygningen: Fra den generelle teori, tilgængelighedsanalyserne fremført i kapitel 5 og interviewene præsenteret i kapitel 6 er der indhentet erfaring om, hvordan tilgængeligheden til Billund Airport kunne tænkes forbedret. Der kan således peges på flere forskellige typer tiltag, hvor nogle har at gøre med rent fysiske infrastrukturelle tiltag, mens andre har mere karakter af at være adfærdsændrende tiltag såsom kampagner og oplysning. Nogle forslag vil desuden ikke være fundet igennem dette projekts analyser, men vil være tiltag, der allerede er planlagt eller foreslået og pt. bliver debatteret som eksempelvis hærvejsmotorvejen og letbaneforbindelsen mellem Vejle og Billund Airport, som begge blev nævnt i indledningen.

Der er dog også stor forskel på, hvem der skal gennemføre tiltagene, og det er ikke sikkert, at denne aktør ser det som fordelagtigt at gennemføre tiltagene. Det vil måske være skadeligt for dennes interesser eller være en udgift, som aktøren ikke ser det direkte udbytte af. Dette er desuden vigtigt at have for øje for at kunne vurdere, hvem der skal på banen for at gennemføre de enkelte scenarier, hvilket leder op til en efterstående diskussion af det pågældende scenaries relation til virkeligheden.

Scenarierne er sammensat, således at de udgør tre trin på en skala gående fra konventionel til radikal trafikplanlægning. Disse tre trin er valgt for at illustrere forskellige måder at tilgå trafikplanlægningen på og deres efterfølgende konsekvenser. Dermed dannes en grobund for en videre diskussion for at finde frem til fordele og ulemper ved de forskellige tiltagspakker og slutteligt besvare problemformuleringen. Som nævnt i indledningen er det ikke hensigten med dette projekt at give et ultimativt svar på, hvordan tilgængeligheden til Billund Airport bør forbedres, men at

anvise forskellige løsningsmodeller og holde disse op imod hinanden.

I det efterfølgende afsnit 7.1 vil der således blive præsenteret resultatet af en konventionel trafikplanlægning, når tilgængeligheden til Billund Airport søges forbedret, og der vil efterfølgende ske en diskussion af det hensigtsmæssige i løsningsmodellens følger, ligesom der vil blive set på, hvilke aktører der kunne tænkes at arbejde for og imod dette scenarios gennemførelse. I afsnit 7.2 tages der anderledes radikale midler i brug for at forsøge at mindske CO₂-udledningen fra transporten til Billund Airport, hvilket sandsynligvis vil have en del modstandere og færre tilhængere, som afsnittet ligeledes belyser. Dette andet scenarie gør også i omfattende grad brug af de mobilitetssociologiske data til designet af de forskellige tiltag. Det tredje og sidste scenarie vil blive fremlagt i afsnit 7.3 og kan betragtes som liggende sig imellem de to foregående scenarier. Her ses på de forventede følger ved at udbygge vejnettet og anlægge hærvejsmotorvejen og samtidig forbedre det kollektive transportnetværk. Slutteligt vil afsnit 7.4 diskutere de tre scenarier i forhold til hinanden og forsøge at pege på nogle af de strukturer og mekanismer i samfundet, som har betydning for problemstillingen og dens mulige løsninger, mens afsnit 7.5 samler op på kapitlet og besvarer underspørgsmål 4.

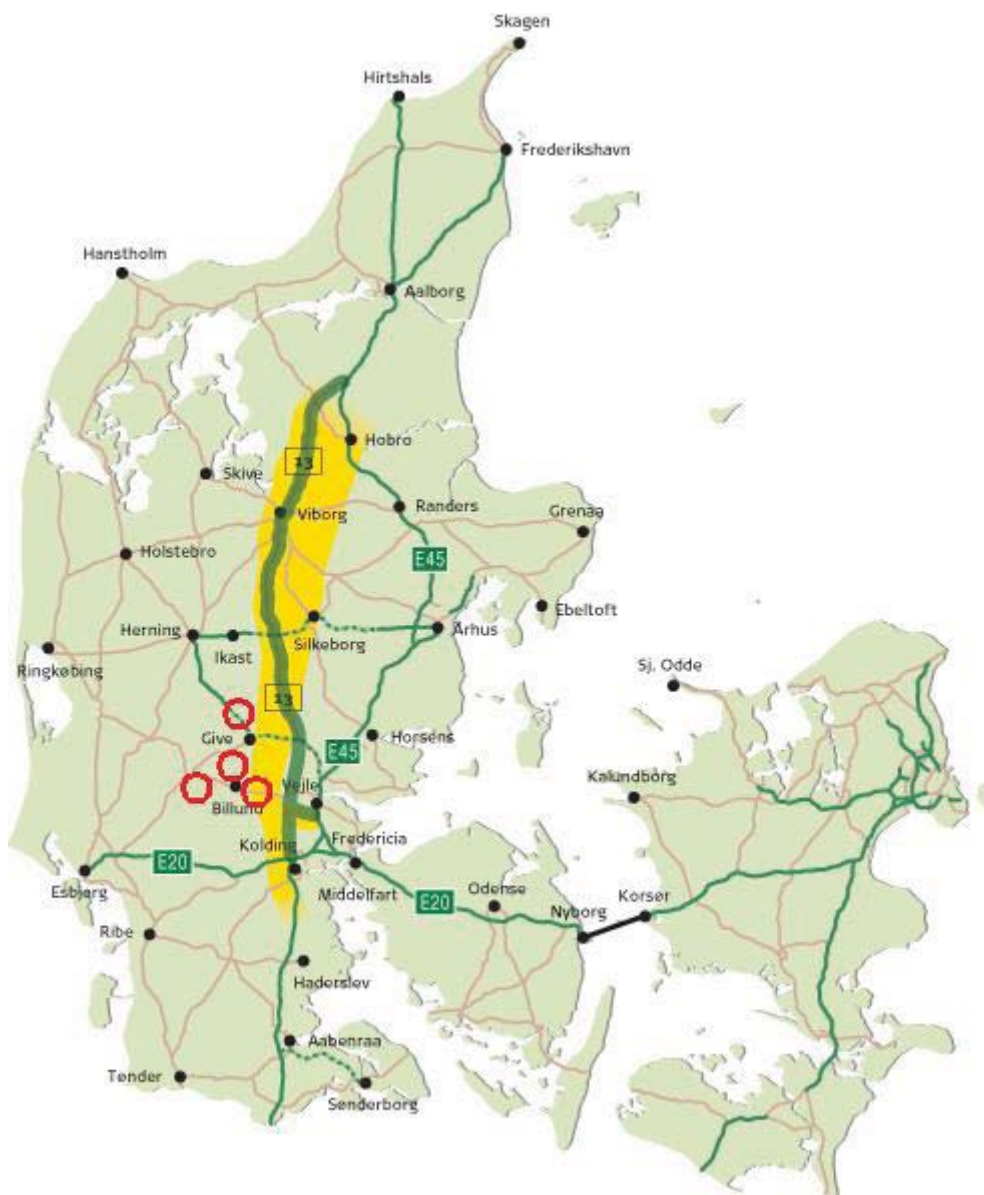
7.1 SCENARIE NR. 1: DEN KONVENTIONELLE TRAFIKPLANLÆGNING

Første scenarie vil således være en mere traditionel måde at tilgå trafikplanlægningen på med udgangspunkt i *'predict and provide'* paradigmet. Som tidligere redegjort er der stort set ingen rejsende, der tager de kollektive transportmidler til lufthavnen. Søges tilgængeligheden til lufthavnen øget, ville det være den konventionelle fremgangsmåde at forudse, at de rejsende også i fremtiden vil bruge bilen som foretrukket transportmiddel til Billund Airport. Flere vil i fremtiden flyve, og eftersom der ingen reel planlægning er for at regulere flytrafikken og dermed reducere antallet af flyrejser, viser fremskrivningen, at flytrafikken vil stå for 26 % af al transportarbejdet i 2050 – kun overgået af bilen (Olsgaard 2011; Jensen 2004). Hvis denne fremskrivning kommer til at reflektere virkeligheden i 2050, vil det alt andet lige betyde mere trafik til og fra Billund Airport

Der er på nuværende tidspunkt ingen nævneværdig trængsel på vejene omkring lufthavnen som set i kapitel 5, men tilgængeligheden kan altid blive bedre, og rejsetiden kan altid mindskes (som behandlet i afsnit 3.3). Rationalet vil naturligvis være, at de mange bilister skal kunne komme hurtigere frem, og derfor skal de forsynes med et højklasset og veludbygget vejnet. Parkeringsforholdene ved lufthavnen er desuden tilfredsstillende ifølge redegørelsen i kapitel 5 og de interviewede, som set i kapitel 6, og så længe, at Billund Airport har mulighed for at udvide parkeringsarealet efter efterspørgslen, som det er tilfældet, ses der ikke kommende problemer i denne forbindelse.

7.1.1 En udvidelse af vejnettet

Som set i kapitel 5 er der flere strækninger på vejnettet omkring Billund Airport, som er relativt smalle i forhold til ÅDT, hvilket i hvert fald for visse strækninger bliver betragtet som et problem af bl.a. Billund Kommune og COWI. Disse vejstrækninger kan udbygges til at svare til den trafik, der allerede eksisterer, og som trafikken forventes at stige fremover. Samtidig inkluderer dette scenarie anlæggelsen af hærvejsmotorvejen, se figur 7.1. Disse infrastrukturelle anlæg vil dog have store konsekvenser for samfundet som hele og ikke kun tilgængeligheden til Billund Airport, og derfor vil



Figur 7.1. Hærvejskomitéen arbejder for anlæggelsen af en hærvejsmotorvej linjeført et sted i den gule stribe. Med røde cirkler er markeret de vejstrækninger, som kan anses som smalle i forhold til ÅDT. Som det ses, er en af disse vejstrækninger sammenfaldende med den planlagte motorvejsstrækning ved Brande. Denne smalle vejstrækning er således allerede planlagt udvidet. (Hærvejskomitéen n.d. b)

mange af de herefter diskuterede følgevirkninger være på et overordnet samfundsmæssigt plan. Det er infrastrukturkommissionens forventning (se tekstboks 7.1), at der vil ske en vækst i trafikefterspørgslen på statsvejnettet på ca. 70 % frem mod 2030 (denne beregning er dog behæftet med en del usikkerhed). På baggrund heraf er det samtidig kommissionens anbefaling, at der bl.a.

Tekstboks 7.1: Infrastrukturkommissionen

I november 2006 nedsatte den daværende regering en infrastrukturkommission bestående af 16 personer fra erhverv, universiteter, foreninger og statslige institutioner, hvis opgave var at "analysere de fremtidige infrastrukturbehov på transportområdet, og komme med forslag og strategier til håndteringen af de langsigtede udfordringer for transportinfrastrukturen" (Infrastrukturkommissionen 2008, p. 9). I januar 2008 kunne Infrastrukturkommissionen så præsentere en rapport vedr. den danske infrastruktur og komme med en række anbefalinger på baggrund heraf.

Ordlyden af opgavebeskrivelsen kan ses som læggende op til en 'predict and provide'-tilgang, eftersom fokuset er på de "fremtidige infrastrukturbehov" og ikke på, hvordan den stigende kurve i privatbilisme og CO₂-udledning kan knækkes. Både den daværende miljøminister/klima- og energiminister Connie Hedegaard og Danmarks Naturfredningsforening (DN) har da også kritiseret den manglende inddragelse af natur og miljø i analyserne. Formanden for DN har som medlem af infrastrukturkommissionen også efterfølgende taget afstand fra den udarbejdede rapport og kritiserer anbefalingerne for med stor sandsynlighed at medføre "forøget udledning af CO₂, øget belastning af naturen og vil formodentlig heller ikke på sigt afhjælpe trængselsproblemet" (Bennekou n.d.; Rasmussen & Keiding 2007).

gennemføres analyser af "aflastningspotentiale og behov i forbindelse med etablering af en nord-syd-gående motorvejsstrækning i Midtjylland som alternativ til en udvidelse af den eksisterende korridor" (Infrastrukturkommissionen pp. 125+296). Overordnet set er dette hovedargumentet for hærvejsmotorvejen: at den vil være en aflastning til E45, hvormed der spares dyrebar tid (se evt. også afsnit 5.3). Derudover kommer argumenter som, at motorvejen vil medføre bl.a. vækst til erhvervslivet i Midtjylland, flere jobs og bedre konkurrenceevne. Af de mere søgte grunde fremføres det desuden, at motorvejen kan betyde en lavere klimabelastning. (Hærvejskomiteen n.d.)

7.1.2 Bedre veje er ensbetydende med en større udledning af CO₂

Figur 7.2 viser, hvor mange millioner der hvert år rejser til og fra Billund by (inkl. Legoland og Lalandia). Som det fremgår, er der med de nuværende tal årligt i alt 500.000 fra Nord- og Midtjylland, der sandsynligvis i høj grad vil benytte sig af hærvejsmotorvejen, når de begiver sig i bil til/fra Billund, mens at det forekommer mindre sandsynligt, at rejsende fra andre dele af landet skulle benytte sig af denne motorvej til/fra Billund. Hvis dette tal samtidig fremskrives med Infrastrukturkommissionens forventninger til den procentvise stigning i trafikken på de statslige veje, vil 850.000 i 2030 årligt begive sig via hærvejsmotorvejen til/fra Billund. Heraf kan det anslås, at de 357.000 kommer fra Midtjylland, mens de resterende 493.000 kommer fra Nordjylland.

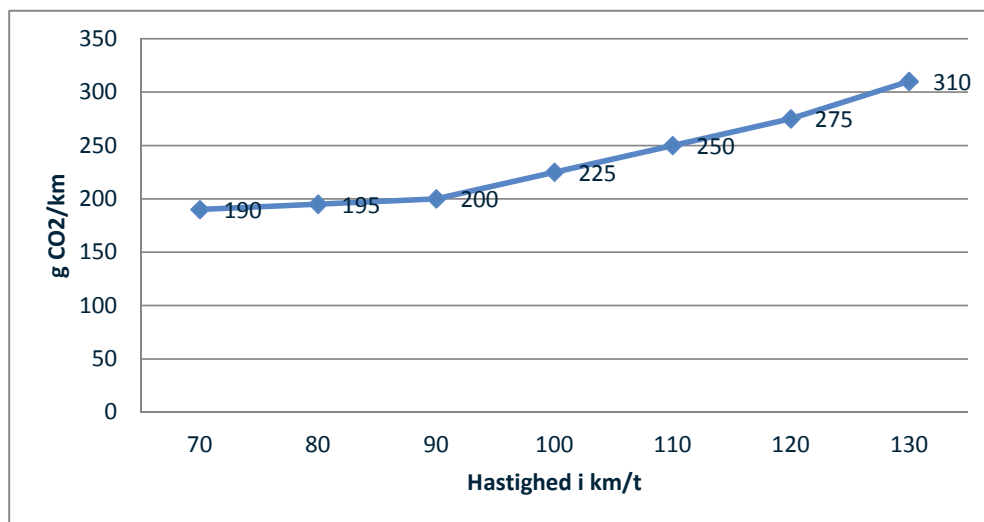
I gennemsnit kører bilisterne 86,4 km/t på landevejen, hvor der er 80 km/t som hastighedsbegrænsning, og 121,3 km/t på motorvejen, hvor der er 130 km/t som hastighedsbegrænsning (Vejdirektoratet 2012). Dermed kan det konstateres, at den gennemsnitlige trafikant sparer tid, når det er muligt at benytte sig af en motorvej frem for en almindelig landevej. Tidsgevinster er da også netop et af rationalerne bag motorvejsbygning. Samtidig med hastigheden stiger dog også brændstofforbruget og dermed udledningen af CO₂, som figur 7.3 viser. Når bilisten øger sin fart fra 80 til 120 km/t, vil CO₂-



Figur 7.2. Antallet af rejsende til og fra Billund by. Kort udleveret af Anders Nielsen, Billund Airport, 9. februar 2012.

udledningen stige med over 40 % (Krawack & Lidegaard 2009). Hvis det antages, at de 357.000 bilister fra Midtjylland har i gennemsnit 85 km til Billund (hvis udgangspunktet er Viborg, beliggende centralt i området 'midtjylland'), og deres gennemsnitlige hastighed skønnes at stige fra 80 til 120 km/t, hvormed udledningen af CO₂ stiger med 80 g/km, vil bilisterne fra Midtjylland således udlede mere end 2.400 ton CO₂ ekstra hvert år, som følge af den øgede hastighed til Billund. Hver rejse af motorvej fra Viborg til Billund Airport vil således være forbundet med en ekstra udledning af CO₂ på 6,8 kg, hvor til sammenligning en enkelt rejse via landeveje i dag vil udlede 11,5 kg CO₂ ifølge Rejseplanens CO₂-beregner (se tekstboks 7.2) – altså en forøgelse af CO₂-udledningen på knap 60 %. Umiddelbart er det således ud fra en CO₂-bevidst optik ikke at foretrække, at det bliver muligt at køre hurtigere i bil til Billund Airport.

Disse udregninger er naturligvis behæftet med væsentlige usikkerheder og er hovedsagligt medtaget for at demonstrere de store stigninger



Figur 7.3. Sammenhængen mellem hastigheden og CO₂-udledning (egen figur på baggrund af Krawack & Lidegaard 2009).

i CO₂-udledning, hvis tilgængeligheden til Billund Airport forbedres vha. en hærvejsmotorvej. Desuden vil alle de biler, der benytter sig af hærvejsmotorvejen, ikke have Billund Airport som destination, og det samlede antal biler på vejen må være noget højere. De samlede trafikmængder vil følgelig have en betydeligt større negativ konsekvens for miljøet og udledning af CO₂. Der må derfor også stilles spørgsmålstejn ved Hærvejskomitéens påstand om, at motorvejen kan betyde en mindsket klimabelastning.

7.1.3 Sammenligning af CO₂-udledning transportmidlerne imellem

Dette scenarie går på at fremme tilgængeligheden til Billund Airport igennem bilismefremmende tiltag med udgangspunkt i argumentationen, at dette er de rejsendes foretrukne transportform til Billund Airport. Som beskrevet i indledningen er det formodningen i dette projekt, at kollektive transportmidler forurener mindre end privatbiler, hvis belægningsgraden ellers er tilstrækkeligt høj for de kollektive. For at lave en reel sammenligning mellem de forskellige rejsemuligheders CO₂-

Tekstboks 7.2: Rejseplanens CO₂-beregninger

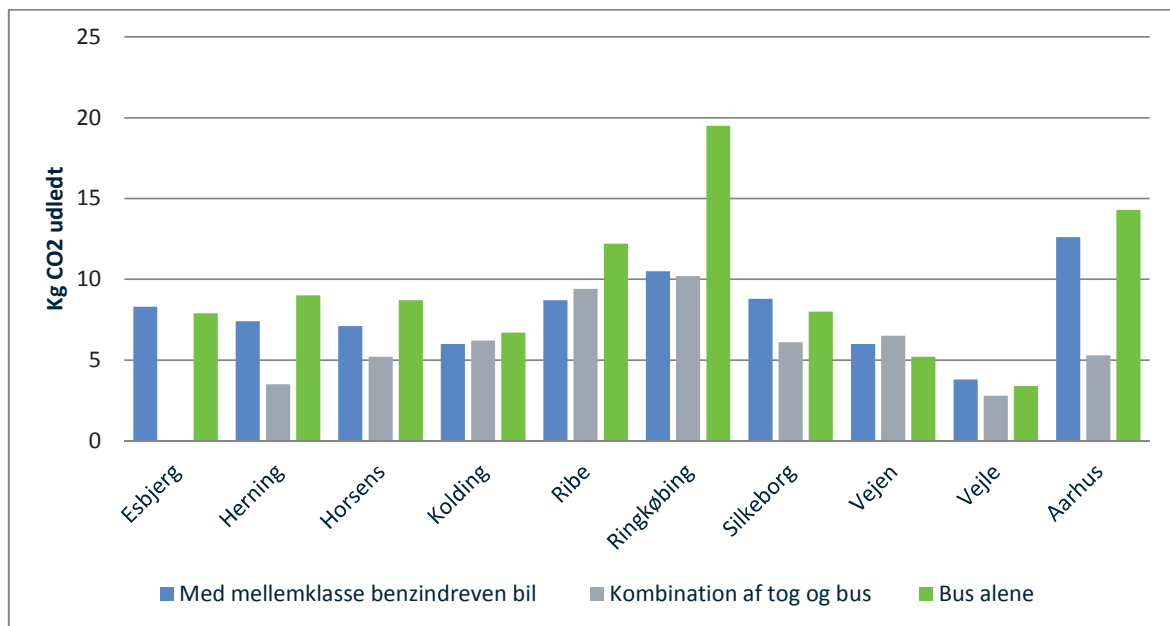
Rejseplanens CO₂-beregner kan bruges til at få en indikation af, hvor meget CO₂ ens rejse udleder, alt efter om man rejser med bil eller kollektive transportmidler. CO₂-beregneren er baseret på den europæiske beregner, Ecopassenger, som EU's miljøagentur, den internationale jernbaneunion UIC, den europæiske jernbaneindustri og det tyske miljøforskningsinstitut IFEU står bag. I rejseplanens CO₂-beregner indgår standardiserede tal for følgende variable:

- By/land kørsel
- Belægningsgrader (1,5 person i bilen og en europæisk gennemsnitlig belægningsgrad for de kollektive)
- Alder, motorstørrelse og stand på bilen, man kører i (mellemklasse benzindreven bil)
- El eller diesel motor på tog
- Alder, stand og motortype for busser
- Antal passagerer i bilen
- Tidspunkt på dagen (Rejseplanen n.d.)

Selvom rejseplanens CO₂-beregner kun kan give en indikation af rejsens CO₂-emission, vurderes dette estimat dog stadig at være bedre og et godt alternativ til de simple beregninger, som der ville være ressourcer til at producere i dette projekt.

udledning, er der blevet kørt beregninger vha. rejseplanens CO₂-beregner (se tekstboks 7.2), og resultatet ses af figur 7.4.

Som figuren viser, er det overraskende nok fra flere steder som f.eks. Kolding og Ribe mere CO₂-besparende at benytte sig af bilen til lufthavnen end de kollektive transportmidler. Tilsyneladende er der stor forskel på, om noget af rejsen tages med tog eller med bus alene. Dette kunne indikere, at busserne udleder meget CO₂ pr. personkilometer, enten fordi bussen har et relativt højt brændstofforbrug, eller fordi den gennemsnitlige belægningsgrad er forholdsvis lav. Det kan derfor være svært lige umiddelbart for den rejsende at se et miljømæssigt rationale i at benytte bussen til Billund Airport frem for sin private bil, særligt hvis der i bilen kan samles flere personer end de 1,5, som CO₂-beregneren bruger som udgangspunkt.



Figur 7.4. En sammenligning af, hvor meget CO₂ rejsen fra forskellige byer udleder, alt efter hvilket transportmiddel der vælges. Det er ikke umiddelbart muligt ifølge rejseplanen at benytte sig af tog på noget af turen fra Esbjerg. (fra rejseplanen.dk)

7.1.4 Motorvejens tidsgevinster

Vejdirektoratet skønner på baggrund af udregninger fra konsulentvirksomheden Niras, at en hærvejsmotorvej vil betjene 15-45.000 køretøjer pr. døgn og aftage ca. 20 % af den samlede mængde trafik på den østjyske motorvej. Selve anlægget af motorvejen skønnes at løbe op i 6-19 mia. kr., mens udvidelsen af den østjyske motorvej vil koste ca. det samme. Det er altså lige så dyrt at udvide en eksisterende vej som at bygge en helt ny, og med en ny vej fås der 100 % ekstra vejkapacitet, mens udvidelsen kun vil bidrage med 33 % mere vejplads. Dette er endnu et af Hærvejskomitéens argumenter for at bygge en ny midtjysk transportkorridor. Vejdirektoratet giver udtryk for, at den nye motorvej blot vil udskyde problemerne i en årrække, og at eksempelvis strækningen mellem Vejle Syd og Hadsten igen vil være præget af kritisk trængsel omkring år 2021. Løsningen på dette problem ses dog stadig i at udbygge eksisterende veje f.eks. med flere spor samt at bygge nye veje og broer. (Hærvejskomitéen n.d.; Vejdirektoratet 2011)

Flere trafikforskere peger i overensstemmelse med Vejdirektoratets forudsigelse, at bedre veje og herunder motorveje samt mere plads på eksisterende veje blot generer mere trafik. Blandt andet derfor vil de forventede tidsbesparelse ikke være af samme omfang, som det er forventningen. Derudover vil de estimerede tidsgevinster også være præget af en ubevidst psykologisk 'optimism bias', hvor goderne ved et projekt anslås højere, end hvad der er realistisk. De sparede sekunder/minutter udgør som oftest de væsentligste goder i de samfundsøkonomiske beregninger, og derfor står og falder projekterne ofte med, hvor meget tid der skønnes sparet ved deres gennemførelse. (Kahneman 1994; SACTRA 1994)

Derudover kan det være svært at se, hvordan samfundet som helhed gavner ved tidsbesparelserne, når der eksempelvis er tale om transport i trafikanternes fritid og til/fra arbejde. Den sparede tid bliver omsat til kontante beløb i de samfundsøkonomiske beregninger, men der er ingen der giver penge for den sparede tid.

Udover tidsbesparelserne vurderes hærvejsmotorvejen også som tidligere nævnt at medføre vækst og øgede konkurrencedygtighed til Midtjylland. Denne forventning kan der dog stilles spørgsmålstejn ved, eftersom der ingen videnskabelige beviser er for en direkte sammenhæng mellem motorvejsbygning og økonomisk vækst. (Krogh, Løbner & Vestergaard 2009)

7.1.5 Aktører for gennemførelse af scenarie nr. 1

En del af aktørerne er allerede blevet introduceret indirekte i det foregående, mens de mere specifikt præsenteres som aktører her. Dette er naturligvis et indledende overblik over, hvilke aktører der kunne tænkes at søge indflydelse på beslutningsarenaen, men andre aktører vil måske spille ind, hvis først planerne om Hævejsmotorvejen kommer så langt, at der skal en offentlig høring til. Den øverste autoritet, som kan sætte en stopper for motorvejsbyggeriet, er EU, der særligt kommer i spil, hvis motorvejsbyggeriet skønnes at komme til at påvirke eksempelvis Natura 2000 -områder. Dette var tilfældet i sagen om Silkeborgmotorvejen (se evt. Krogh, Løbner & Vestergaard 2010)

På nationalt niveau: Da der er tale om udvidelser og nyetablering af veje på statsvejnettet, må transportministeren Henrik Dam Kristensen ses som den øverste nationale politiske autoritet på området, og det er da også transportministeren, som Hærvejskomitéen appellerer til, når de advokerer for anlæggelsen af hærvejsmotorvejen. Henrik Dam Kristensen oprindeligt er fra egnen omkring Billund (født i Vorbasse, ca. 10 km syd for Billund) og har været kandidat for Socialdemokratiet i Grindstedkredsen i perioden 1984-2004, hvorfor han kan tænkes at have et personligt engagement i at fremme væksten i egnen omkring Billund. (Transportministeriet n.d.)

I sager vedr. statsvejnettet må Vejdirektoratet betragtes som den betydeligste, offentlige myndighed. Vejdirektoratet er underlagt transportministeren og kommer med indstillinger til, hvilke beslutninger der skal træffes på vejområdet. Fra transportministeriets side er det visionen "at sikre mobilitet, der skaber værdi for det danske samfund" (Transportministeriet 2009, p. 5). Dermed er der lagt op til en sammenkædning mellem mobilitet og vækst/lykke hos den mest betydningsfulde aktør på transportområdet.

På et nationalt niveau findes desuden forskellige græsrodsorganisationer som f.eks. Noah og Danmarks Naturfredningsforening. Foreningerne har i sig selv ikke meget magt, men kan forsøge at øve deres indflydelse ved at henlede politikeres og offentlighedens opmærksomhed på de problemer, der forbindes med motorveje og deres anlæggelse, ligesom de også kan inddrage EU, hvis motorvejsbyggeriet influerer beskyttede naturområder. Danmarks Naturfredningsforening betvivler stærkt udmeldingen om, at motorvejen skulle være til fordel for miljøet. (JP.dk 2011; Noah 2011)

På regionalt/lokalt niveau: Som præsenteret i indledningen arbejder hærvejskomitéen som en aktør på regionalt niveau for hærvejsmotorvejens fremme. Komitéen består af magtfulde enkeltaktører, der alle har samme mål: en motorvej ned igennem Midtjylland. Med i komitéen er også flere aktører, som arbejder for Billunds turismestrategi som beskrevet i indledningen og kapitel 4. Alle argumenter, der kan tænkes bragt i spil, bruges for at overbevise alle og særligt Vejdirektoratet og transportministeren om, at hærvejsmotorvejen vil aflaste E45 på bedste vis og være til glæde og gavn for Midtjyllands erhverv og borgere. Hærvejskomitéen citerer og fremhæver i Folketingets 'Aftale om Grøn Transportpolitik' følgende sætning: "Vejkapaciteten skal udbygges, dér hvor behovet er størst, dvs. dér hvor der i dag er de største trængselsproblemer, men også, hvor man kan se, at den fremtidige trafikvækst som følge af erhvervs- og samfundsudviklingen vil kræve en udbygning af infrastrukturen", og mener, at hærvejsmotorvejen er et af de projekter, der følgelig bør gennemføres.

Blandt de almindelige borgere vil der findes fortalere og modstandere af hærvejsmotorvejen. Nogle vil lide personlige tab, hvis deres ejendom skal eksproprieres, og andre vil have kortere tid til arbejde med en motorvej. På samme tid findes der i befolkningen en stor tro på, at motorveje kan betyde en stor positiv forskel for et områdes vækst (Krogh, Løbner & Vestergaard 2009). De rejsende til Billund Airport vil kunne fortsætte med at komme frem og tilbage i bil, som det har været sædvane hidtil. Nu måske blot hurtigere via hærvejsmotorvejen. Parkeringspladser vil stadig udbydes i rigelige mængder til samme prisniveau som på nuværende tidspunkt, eftersom udbud og efterspørgsel er nogenlunde afstemt.

Det overordnede ansvar: Som set er der således mange stærke fortalere for motorvejen, mens modstanderne er få og knap så indflydelsesrige. I sidste ende skal transportministeren beslutte, om der skal udføres en konkret VVM-undersøgelse, og i sidste ende fremsætte et lovforslag om en ny midtjysk transportkorridor i Folketinget. Derfor hviler et stort ansvar på ministerens skuldre for at træffe de rigtige afgørelser. Hidtil er der blevet iværksat mange flere undersøgelser af projekter, end der er økonomi til at gennemføre og ofte også af projekter, som er åbenlyst urentable. Dette skyldes det pres, som den pågældende transportminister er underlagt fra forskellige lokale/regionale kræfter, der hver især kæmper for deres egn. For at stille disse tilfredse, gennemføres der derfor omkostningsfulde analyser og forundersøgelser til infrastrukturelle projekter, som ikke kan eller bør blive gennemført. (Østergaard & Andersen 2012)

Mange af de igangværende undersøgelser blev søsat under den forrige regering, og den nuværende transportminister Henrik Dam Kristensen har sammen med resten af regeringen og Enhedlisten i februar 2012 indgået en aftale om, at nye undersøgelser kun vil blive igangsat for projekter, der er økonomi til og samfundsøkonomisk fornuft i at gennemføre. I disse overvejelser bør projektets forventede miljøkonsekvenser sammenholdt med Danmarks mål om at blive 100 % uafhængige af fossile brændstoffer i 2050 indgå (Andersen 2012; Regeringen 2011)

7.1.6 Argumenter for og imod scenarie nr. 1

Som en slags opsamling på dette afsnit beskrivende et scenarie skabt på baggrund af den konventionelle tilgang til trafikplanlægningen, ses der på argumenterne for dette scenarie og de dertil sammenkædede modargumenter. Traditionelt set findes der blandt aktørerne mange argumenter for, hvorfor tiltagene stillet op i scenarie nr. 1 bør gennemføres. I tabel 7.1 ses, hvilke argumenter der typisk fremføres for disse tiltag af tilhængere af vejudbygning og de tilsvarende modargumenter fra forfatterens normative perspektiv.

Tabel 7.1. Argumenter for og imod scenarie nr. 1: den konventionelle trafikplanlægning	
Konventionelle argumenter for scenarie nr. 1	Grønne modargumenter imod scenariet
De fleste tager bilen til Billund Airport og vil fortsat gøre det. Derfor øges tilgængeligheden bedst igennem tiltag, som sikrer en hurtig biltransport	Denne tendens er dog ikke ønsket, og derfor skal der ikke gennemføres tiltag, der støtter op herom.
Hærvejsmotorvejen vil spare trafikanternes tid, og som skatteydere har de krav på hurtige transportforbindelser med det transportmiddel, som størstedelen af trafikanterne foretrækker: bilen.	Tidsbesparelserne kan være begrænsede pga. ekstra genereret trafik (induced traffic). Desuden kan der stilles spørgsmålstejn ved, hvilke kontante fordele samfundet får ved disse tidsbesparelser. Skatteyderne har også krav på politikere, der træffer de beslutninger, som vil være til samfundets gavn i sidste ende, og dermed i højere grad tænker miljøhensyn ind i infrastrukturplanlægningen.
Hærvejsmotorvejen vil mindske klimabelastningen	Som hastigheden sættes op, stiger udledningen af CO ₂ .
Hærvejsmotorvejen vil betyde regional vækst	Der er ingen videnskabeligt beviselig sammenhæng mellem vækst og motorveje. Til gengæld er motorvejsbygning dyre projekter, som kun kan betale sig pga. de diskutabile tidsgevinster
Mange stærke aktører arbejder for hærvejsmotorvejen og lægger pres på transportministeren, mens kun få svage aktører kæmper imod anlæggelsen	Fordi et stærkt flertal peger på en bestemt løsning, betyder dette ikke, at denne løsning er den bedste. Transportministeren bør erkende sit ansvar for at sikre en bæredygtig udvikling i transporten
De rejsende kan benytte den transportform, som de er vant til og foretrækker til Billund Airport	Dårlige vaner skal brydes, hvis der skal arbejdes mod en bæredygtig udvikling

Så vidt sås der med dette første scenarie, hvordan forholdene på konventionel vis kan optimeres i forhold til bilisterne, når turen går til Billund Airport: vejudbygninger og anlæggelsen af en hærvejsmotorvej. Dette har dog en række uheldige konsekvenser for bl.a. CO₂-udledningen. I

det næste scenarie søges CO₂-emissionen mindsket mest muligt igennem en forholdsvis radikal løsningsmodel.

7.2 SCENARIE NR. 2: DEN RADIKALE/GRØNNE TILGANG

I indledningen blev der redegjort for det normative ønske at mindske transportens CO₂-udledning, hvorfor der skal ske en ændring af den måde, hvorpå flertallet transporterer sig til Billund Airport i dag. Som nævnt i afsnit 6.3 kan folks transportvaner ændres, hvis der sker noget afgørende/nyt, som forandrer vilkårene for transportmiddelvalget. Derfor opstilles der et scenarie, der benytter sig af (i dansk kontekst) radikale løsninger for at øge tilgængeligheden til Billund Airport med kollektive transportmidler som diametral modsætning til det første scenarie.

Dette scenarie lægger op til en løsningsmodel, der benytter sig af forskellige tiltag, som har til formål at gøre både det mindre favorabelt at benytte sig af bilen til lufthavnen og de kollektive transportmidler til det attraktive transportmiddelvalg. Her benyttes i højere grad viden opnået igennem de mobilitetssociologiske analyser i kapitel 6, end hvad der er tilfældet i forbindelse med scenarie nr. 1's demonstration af den konventionelle trafikplanlægning. Det er naturligvis også muligt at planlægge miljørigtigt uden brug af mobilitetssociologiske data, men risikoen for, at tiltagene ville være mindre succesfulde, er større, end når de rejsendes perspektiv inddrages.

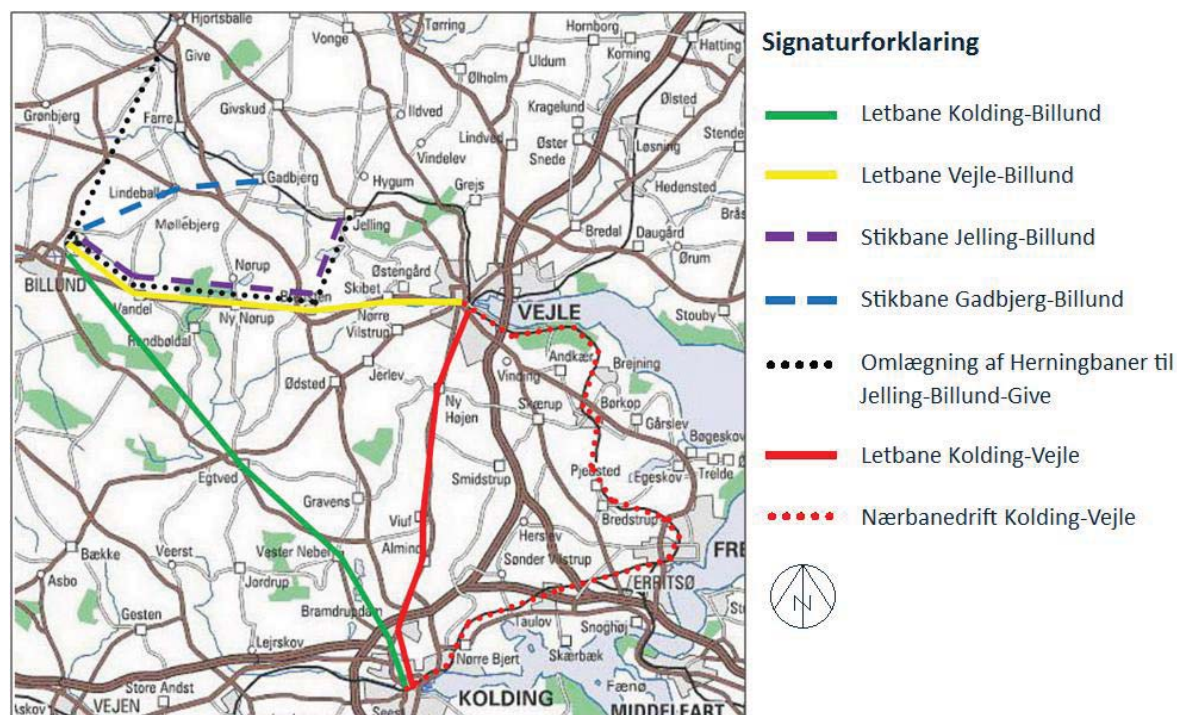
7.2.1 De kollektive transportmidler skal lokke

Der er et utal af planlægningsmæssige muligheder for at forbedre den kollektive trafik inden for busser og tog. Her fokuseres der hovedsagligt på de løsningsmuligheder, som er fundet særligt relevante igennem analyserne i kapitel 5 og 6.

Skinnebårne forbindelser: Som demonstreret i kapitel 5 betyder en togforbindelse en hurtig forbindelse til Billund Airport. Rejsetiden mindskes væsentligt for de zoner, hvorigennem det er muligt benytte sig af toget, og som afsnit 3.2 redegjorde, er tiden en vigtig faktor i de fleste menneskers liv. Derudover findes der en såkaldt skinneeffekt ved toget, som beskrevet i afsnit 6.4. Toget bliver af alle de interviewede opfattet som afslappende og et behageligt transportmiddel, til forskel for den udskældte bus. Det ses derfor som en fordel i højere grad satse på toget som de rejsendes transportmiddel og øge togets andel af transportarbejdet til bl.a. Billund Airport.

Der har imidlertid været tale om flere forskellige muligheder for at koble Billund Airport på jernbanenetværket, hvor der særligt drøftes mulighederne for en letbane. Umiddelbart var de interviewede alle positivt stemt over for anlæggelsen af en letbane på strækningen Vejle-Billund og pegede ikke på nogen ulemper herved. I Folketingets 'Aftale for bedre mobilitet' af den 26. november 2010 blev der afsat 2 mio. kr. til en forundersøgelse af en banebetjening af Billund Airport (Transportministeriet 2010, p. 18), og den endelige rapport er på trapperne, men endnu ikke offentliggjort. Samtidig hermed har Trekantsområdet Danmark foretaget og offentliggjort deres egen undersøgelse af samme emne og kommet frem til den konklusion, at "*der ikke inden for en overskuelig fremtid er realistiske forudsætninger for letbaner i Trekantområdet*" (Trekantområdet Danmark 2011, p. 2).

De opkoblingsmuligheder, som er blevet behandlet af Trekantområdet Danmark, er omlægningen af jernbaneforbindelsen fra Herning til Vejle, stikbaner fra samme jernbane, letbaneforbindelse mellem Vejle og Billund og mellem Kolding og Billund. Derudover har Trekantområdet også fået undersøgt mulighederne for en letbane mellem Kolding og Vejle, hvor der i forvejen eksisterer en nærbane, se figur 7.5. Når det umiddelbart forekommer urealistisk at etablere en jernbaneforbindelse til Billund Airport, grunder det bl.a. i, at de forventede passagertal ikke er høje samt, at der vil være behov for et stort offentligt tilskud til anlæg og efterfølgende drift. Estimatet er, at det offentlige tilskud ville skulle være mellem 190-1.570 kr. pr. passager alt efter, hvilken baneløsning der vælges i Trekantområdet, hvor letbanen i Aarhus til sammenligning anslås at skulle have 11 kr. i offentligt tilskud pr. passager. (Trekantområdet Danmark n.d.)



Figur 7.5. I Trekantområdets analyser indgår der fem nye baneforbindelser samt en eksisterende (nærbanen mellem Kolding og Vejle). (Trekantområdet Danmark n.d.)

Sådanne konklusioner må dog også ses afhængig af, hvilke forudsætninger beregningerne baseres på. Tid bliver eksempelvis anset som spildtid i toget/bussen, men kunne denne tid bruges fornuftigt på aktiviteter, som den rejsende ellers ville gøre på et andet tidspunkt, ville denne tid kunne værdisættes ud fra samme rationaler, som benyttes i forhold til værdisætning af tidsgevinster i forbindelse med motorvejsbyggerier. Dette er dog ikke kutymen i samfundsøkonomiske beregninger på investeringer i kollektive transportmidler.

Alle de interviewede var meget positive over for toget, og det kan derfor ses som fundamentalt for det kollektive netværk, at der generelt sker en opprioritering af jernbanen i de danske infrastrukturinvesteringer med f.eks. en elektrificering af netværket. Selvom en letbaneforbindelse mellem Vejle og Billund skulle blive bygget, og jernbanen generelt blev opprioriteret i Danmark, vil jernbanenetværket dog ikke kunne stå alene – det er alt for grovmasket. Der er behov for at supplere med busser, der på trods af deres upopularitet måske kan få en renæssance med de rigtige løsninger.

Forbedrede busforbindelser: Som tidligere set i kapitel 5 er der tale om et fintmasket netværk af busforbindelser omkring Billund Airport, som den rejsende kan benytte sig af. Dog kunne det ønskes, at busserne på visse strækninger gik oftere end et par gange om dagen. Som set i kapitel 6 er skift ikke populært blandt de rejsende, som Katrine også sætter ord på, og det kollektive står dermed skidt i forhold til bilen, som er et direkte transportmiddel. Særligt ses det som væsentligt at sætte ind med direkte busser fra vest/nordvest, dvs. fra Varde, Ringkøbing og Herning, hvorfra det ikke er muligt at benytte sig af direkte busforbindelse til Billund Airport. Derudover blev der i afsnit 5.2 redegjort for, at antallet af busafgange i weekenderne er nedsat, hvilket er paradoksalt, når det er i weekenden, at mange rejser til/fra lufthavnen. I dette scenarie sættes der ind med flere busafgange, når der reelt kunne være behov for dem.

Som Runa og Tommy lagde vægt på, kan komforten i busserne forbedres. Tommy sætter pris på luksus, og han giver selv udtryk for, at han gerne ville benytte sig af en direkte og hurtig busforbindelse, hvis bussen ellers er en luksusbus. Der skal måske skabes mere plads i busserne, og sæderne kan gøres bredere og mere magelige. Samtidig bør det gøres muligt at benytte sig af internet i busserne, og der bør indrettes plads, så det er muligt at benytte sig af sin bærbare computer. På denne måde kan buspassageren være på flere netværk på en gang og udnytte sin tid, som havde han/hun siddet på kontoret eller derhjemme foran computeren, som drøftet både i kapitel 5 og 6. Passageren skal med andre ord føle sig lidt forkælet og føle, at det er et privilegium at benytte sig af bussen – det skal ikke længere være lavstatus at benytte sig af bussen. Dette kunne evt. sammenkædes med muligheden for at benytte sig af en særlig lounge ved fremvisning af busbilletten. Tommy har et ønske om at få lov at benytte sig af VIP-området i Billund Airport, og dette ønske kunne dermed inddrages i forsøget på at ændre hans og lignende personers transportmiddelvalg.

Omvendt skal bussen ikke være forbundet med ekstra udgifter. Alt skal ifølge Runa gerne være inkluderet. All-inclusive-konceptet taltaler hende som mor i en børnefamilie, fordi det er så nemt. Runa mener, at busbilletten er inkluderet i flybilletten, når hendes svigerforældre rejser fra Aarhus Lufthavn. Denne ide kunne kopieres til busser til Billund Airport, sådan at den rejsende modtager en flybillet og en busbillet til en luksusbus. Her ville visse grupper sandsynligvis benytte sig af den gratis busbillet og følgelig se busturen som en del af ferieoplevelsen, som argumenteret i kapitel 6.

Der er således initiativer, som kan gøres for at gøre busserne mere attraktive for de rejsende, men som set i foregående scenarie, figur 7.4, så betyder en rejse med bus frem for bil ikke den store reduktion af CO₂-udledningen. Når busserne alligevel skal gøres mere luksuriøse, bør der også sættes ind for at

gøre busserne mere miljøvenlige og f.eks. erstatte de dieseldrevne busser med luksusudgave af de 12 meter lange elbusser, som Movia i 2011 indførte i København (Czajkowski 2011). En rejse, hvor toget bliver benyttet til noget af rejsen, vil derimod allerede nu være ensbetydende med en lavere CO₂-emission sammenlignet med en rejse foretaget med bil eller bus alene.

Andre planmæssige tiltag: Ud over at sætte ind med rent infrastrukturelle tiltag bør der også sættes på adfærdsændrende kampagner. Toget og bussen har en række fordele i forhold til bilen, der overses, og omvendt har bilen en række ulemper, som ligeledes glemmes/ignoreres. Derfor bør der skabes mere opmærksomhed herpå igennem innovative kampagnestødt. Der er allerede set glimrende eksempler herpå som eksempelvis i S-togene i København, hvor der for nogle år siden var hængt plakater op med en tekst om, at de rejsende skulle smile, fordi de ikke sad i kø på en motorvej som så mange andre.

Som set i kapitel 5 er det billigere at benytte sig af de kollektive transportmidler, selv hvis man er en familie, der rejser sammen, da børnene rejser gratis/med rabat, og fordi bilisten skal betale for parkeringen. For visse grupper vil prisen betyde en forskel. Det er derfor vigtigt at få frem i lyset, at det faktisk er billigere at benytte sig af de kollektive transportmidler, når alle udgifter til bilen indregnes (se tekstboks 7.3), hvilket imødegår de forventninger, som eksempelvis Runa har.

Tekstboks 7.3: Priseksempel, når en familie skal fra Aarhus til Billund Airport og retur

En familie består af to voksne og to børn. Børnene er begge under 12 år. Familien rejser fra Aarhus C til Billund Airport tirsdag den 29. maj 2012 og skal være i lufthavnen senest kl. 10.00. De skal på ferie i en uge og kommer således retur til Billund den 5. juni 2012 kl. 10.00.

De har følgende valgmuligheder:

1. Transport med bil, hvilket koster dem: 2 ture på 93,8 km, som koster 2,452 kr./km = 460,00 kr. Dertil kommer parkering, hvilket koster 335,00 kr. for otte døgn. Dvs. i alt 795,00 kr.
2. Transport med bus 913X, hvilket koster dem: 2 ture hvor børnene rejser gratis, og hver af de voksnes billetter koster 135,00 kr. Dvs. i alt 540,00 kr.

Familien kunne således spare 32 % på at benytte sig af de kollektive transportmidler.

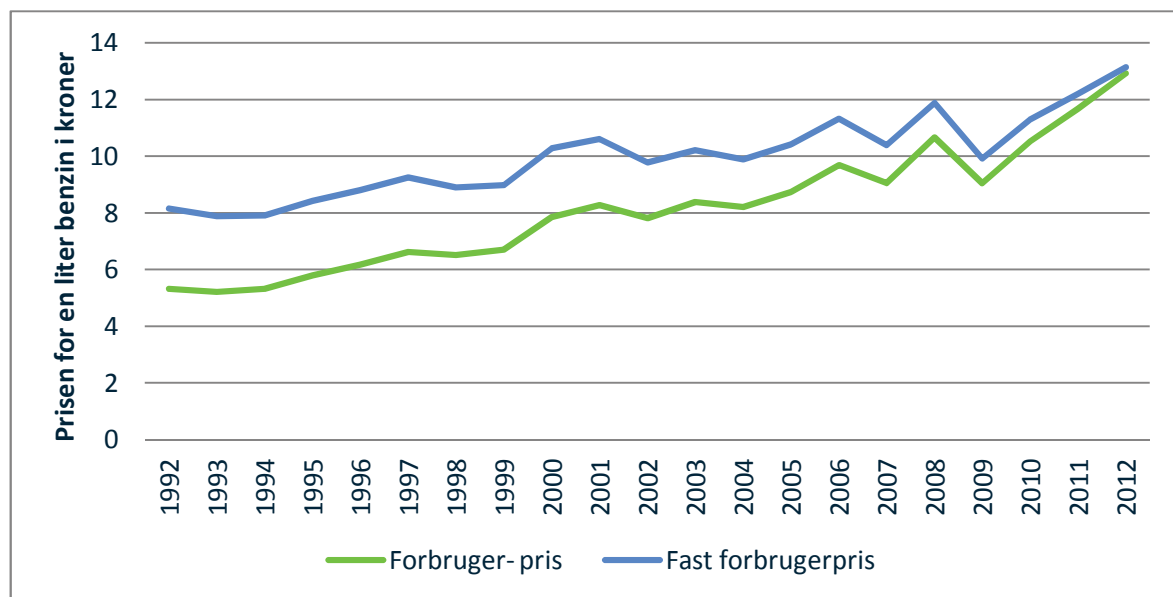
Endvidere kan der indtænkes brug af ITS og apps til mobiltelefoner, særligt for at informere om, hvornår der afgår busser/tog. En person som Leah begrundede eksempelvis sin brug af bil til Billund Airport med, at hun ikke ved, hvornår bussen afgår. I forbindelse med lufthavnen kunne der således gøres opmærksom på mulighederne for at komme med bus dertil, så de rejsende overvejer dette frem for at betale de høje priser for parkering. Dette leder op til en anden type virkemidler, hvis mål er at gøre bilen til det mindre attraktive transportmiddelvalg.

7.2.2 Bilrestriktive virkemidler

Som set i foregående afsnit betyder bedre veje højere hastigheder og en større CO₂-udledning. Når det søges at dæmpe op for den stigende bilisme og den deraf følgende CO₂-emission, må der derfor

først og fremmest ikke anlægges flere højhastighedsveje som f.eks. hærvejsmotorvejen. Skabes der bedre plads på vejene, vil dette blot tiltrække flere bilister, og snart vil der igen være brug for nye og bredere veje. Det er således skruen uden ende. Da netop højere hastigheder er forbundet med en større forurening samt en større tilskyndelse til at bruge bilen, kan det desuden være en mulighed at sænke hastighedsgrænserne (Andersen 2010).

En anden type virkemiddel er de økonomiske, hvor der kan nævnes road pricing, som et af de tiltag, der særligt er blevet diskuteret, siden ideen om en betalingsring omkring København blev opgivet (Østergaard 2012 c). De seneste 20 år er benzinpriserne steget med omkring 60 %, hvis der ses på, hvad den daværende pris svarer til i nutidens priser (inkl. den inflation, der har fundet sted i perioden), se figur 7.6 (Energi- og olieforum). Samtidig er der dog sket en stigning i forbruget af benzin på 25 % og af diesel på 78 % i perioden 1980-2001 (Energistyrelsen 2002), hvilket kunne tyde på, at folk på trods af prisstigninger fortsat vælger at transportere sig i bil – dog nu mere i dieslbiler, der gennemsnitligt kører længere på literen. I Mette Jensens undersøgelsen 'Benzin i Blodet' fra 1997 (tidligere omtalt i kapitel 6) gav over 40 % af hverdags- og fritidsbilisterne da også udtryk for, at de ville køre uændret, hvis benzinpriserne fordobledes – en tilkendegivelse, der ser ud til at holde stik (Jensen 1997 b, p. 74). Spørgsmålet er derfor også, om det vil betyde en stor forskel, at priserne hæves på bilkørslen. Som set i kapitel 6 er prisen dog et af flere parametre, som spiller ind i transportmiddelvalget, og skrues der nok på de rigtige parametre (forskelligt for forskellige rejsende), kan det i sidste ende virke adfærdsændrende for store grupper af trafikanter.



Figur 7.6. Med grønt ses den pris (forbruger-pris), som var vist på benzinstanderen på den pågældende dag (den 31. januar), mens der med blå vises, hvad den daværende pris svarer til i nutidige priser. (Energi- og Olieforum 2012)

Endnu et økonomisk baseret tiltag kan være at gøre parkeringspladserne ved Billund Airport dyrere, for derigennem at gøre de kollektive transportmidler mere attraktive at benytte sig af. Det fordrer naturligvis, at der er bus-/togafgange nok på alle tidspunkter af døgnet, så rejsende, der tager de billigste afgange midt om natten som f.eks. Leah, har mulighed for at benytte sig af bussen på hjemturen. Dertil kan der også ske en indskrænkning af antallet af parkeringspladser, eller lufthavnen kan undlade at udvide parkeringspladsen mere.

De bilrestriktive tiltag er dog langt fra uden problemer at indføre. Det er naturligvis bl.a. meget vigtigt, at det kommunikeres klart ud, hvad formålet er med de bilrestriktive virkemidler, og at fordelene herved er en mindsket miljøforurening (herunder CO₂-udledning) og måske mindre trængsel. For at befolkningen vil acceptere forsøg på at begrænse bilismen, skal de kunne se, at tiltagene vil have den ønskede effekt, og at der ikke blot er tale om endnu en slags skat/afgift. (Gärling & Schuitema 2007, pp. 147-149)

Det skal derudover indtænkes, hvordan tiltagene rammer. For at være effektive skal prisen i forbindelse med de økonomiske tiltag også sættes tilstrækkeligt højt. Mindre bemidlede borgere bliver hårdere ramt af økonomiske tiltag, og i udkantsområder kan det for nogen være nødvendigt at pendle langt for arbejde, mens virksomheder i samme områder også er afhængige af at kunne tiltrække kvalificeres arbejdskraft langvejsfra. Hvor mindskelse af trængsel er en af de fordele ved tiltagene, der kan vinde befolkningens accept, kan det virke modstridende, at virksomheders minimerede tidsomkostninger i forbindelse med transport bliver ædt op øgede udgifter forbundet med transport. (Gärling & Schuitema 2007, p. 149)

7.2.3 Aktører for gennemførelse af scenarie nr. 2

Det første konventionelle scenarie indeholdt tiltag, som forventes at have mange andre konsekvenser end blot at øge tilgængeligheden til Billund Airport. Derfor er der mange stærke aktører, der arbejder for scenarie nr. 1's gennemførelse. Det omvendte er tilfældet med det radikale/grønne scenarie. Et umiddelbart argument imod dette scenarie kunne være, at det vil mindske Midtjyllands og Billund Airports konkurrenceevne på den internationale scene. Derfor kan det hævdes, at EU og det internationale samfund skal tage et større ansvar for at nedsætte transportens CO₂-udledning på europæisk plan – både af hensyn til det globale miljø, men også af hensyn til det enkelte lands konkurrenceevne. Dette behandles desuden yderligere i afsnit 8.1.

På nationalt niveau: Der er mange måder, hvorpå de nationale politikere kan gøres mindre fristende at benytte sig af bilen, men de bilrestriktive tiltag bliver dog sjældent taget i brug i stort omfang. Dette kan skyldes, at der generelt er stor modstand blandt befolkningen mod at gennemføre sådanne restriktioner. Politikerne vægrer sig mod at lave sanktioner, der skal tvinge trafikanterne ud af bilerne og ind i toge/busser. I stedet er der bred enighed om blandt borgere og politikere, at transportadfærdsændringer skal ske ad frivillighedens vej, og at en reduktion af CO₂-udledning skal ske gennem teknologiske fremskridt. (Jensen 1997 b, pp. 70-78; Østergaard 2012 a; Østergaard 2012 b)

Blandt de nationale politikere tales der meget om en opprioritering af de kollektive transportmidler, hvor billetprisen skal sænkes, og der skal anlægges nye jernbanespor, så togene kan komme hurtigere frem, som nævnt i afsnit 3.2. Letbaner er den nye trend, som lokalpolitikere over hele landet (Aarhus, Aalborg, Odense, København og Trekantområdet) ønsker i deres by. Elbiler fritages endnu for afgifter. (Østergaard 2012 b) Der er således initiativer, der går i en CO₂-besparende retning, men spørgsmålet er, om disse 'gulerødder' er nok, eller om det er nødvendigt også at benytte sig af pisken. Dette diskuteres videre i afsnit 7.4.

På regionalt/lokalt niveau: Af primære aktører på det regionale niveau ses bl.a. Busselskaberne Sydtrafik og Midttrafik. Disse aktører skal inddrages, når der skal sættes ind med flere og mere komfortable busser, og når der skal indføres flere direkte busruter fra f.eks. Varde, Ringkøbing og Herning således, at skift ikke er nødvendigt. Hvis det kunne garanteres, at flere trafikanter vælger at benytte sig af bussen, vil busselskaberne sandsynligvis langt hen ad glæde sig over udsigten til flere passagerer, men disse tiltag kræver givetvis et betydeligt tilskud fra staten at iværksætte disse forbedringer. Som antydning er et problem herved dog, at det ikke kan garanteres, at folk ikke fortsat vil vælge at benytte sig af bilen.

Trekantområdet Danmark ville formodentlig være entusiastiske omkring anlæggelsen af en letbane, og der kan være et vist rationale i at arbejde for et projekt, som samfundsøkonomisk ikke giver overskud, men i stedet genererer positiv omtale og opmærksomhed nationalt og internationalt. Omvendt arbejder Trekantområdet Danmark for hærvejsmotorvejens virkeliggørelse og satser på at påvirke Folketinget til at træffe en principbeslutning om motorvejen senest i 2013 (Trekantområdet Danmark 2011, p. 10). De vil antageligt nødig opgive planerne herom, også selvom en hærvejsmotorvej som nævnt i indledningen kan være med til at udhule grundlaget for passagerer i det kollektive, herunder letbanen.

Billund Airport kører som et selvstændigt firma, og en del af lufthavnens indtjening kommer fra parkeringsafgifterne, som redegjort i kapitel 4. Det er derfor ikke umiddelbart sandsynligt, at lufthavnen vil indskrænke antallet af parkeringspladser. Sættes prisen op på parkering, kan det være frygten, at flere flyrejsende vil vælge en anden lufthavn med billigere/gratis parkering, eller at de vil vælge at få et lift til lufthavnen. Som set i kapitel 6, vil Hans Ole dog stadig benytte sig af bilen som transportmiddel, selv hvis det var dobbelt så dyrt, mens Tommy ville vælge at parkere hos sin far i Grindsted og blive kørt derfra videre til lufthavnen. Selvom Billund Airport er en del af Green Sustainable Airports, som set i kapitel 4, kan koblingen imellem bæredygtighed og forhøjede parkeringsafgifter samtidig være svær at kommunikere ud, hvormed Billund Airport ikke kan bruge tiltaget til at promovere sig selv som en grøn lufthavn. Lufthavnen er som udgangspunkt interesseret i alle former for øget tilgængelighed til lufthavnen (Nielsen, A 2012, pers. comm., 8. marts)

Som set er der således ikke mange aktører, der er imod de kollektivfremmende tiltag, mens det er sværere at finde opbakning blandt aktørerne til de mere bilrestriktive virkemidler.

7.2.4 Argumenter imod og for scenarie nr. 2

I tabel 7.2 ses en række argumenter, som typisk vil blive fremført imod disse mere radikale tiltag fremført i scenarie nr. 2. Hovedargumentet for scenarie nr. 2 er, at disse tiltag vil være med til at begrænse udledningen af CO₂, mens der findes flere argumenter imod scenariet. Derfor vil scenariet her blive forsvaret i modargumenterne.

Tabel 7.2. Argumenter for og imod scenarie nr. 2: den radikale/grønne tilgang	
Konventionelle argumenter imod scenarie nr. 2	Grønne modargumenter for scenariet
Det er yderst dyrt at implementere de foreslåede forbedringer af de kollektive transportmidler	Det er ligeledes dyrt at bygge motorveje. Der er en skævvridning i Danmarks budgettering af transporten, hvor bilerne favoriseres. Hærvejsmotorvejen anslås at koste 6-19 mia. kr., men regeringen afsætter kun 0,5 mia. kr. årligt til investeringer i den kollektive trafik og endnu 0,5 mia. kr. til takstnedsættelser.
Det kan samfundsøkonomisk ikke svare sig	Disse udregninger afhænger i høj grad af forudsætningerne. Tid kan indgå positivt i de samfundsøkonomiske analyser som tidligere nævnt.
Der vil ikke være passagerer nok	Skal Danmark være uafhængig af fossile brændstoffer i 2050, skal der ske adfærdssændringer, også på transportområdet
Det vil hæmme væksten i Midtjylland	Der er ingen videnskabelige beviser for, at vækst og bilisme skal hænge sammen. Mobilitet kan ske via andre midler end bilen.
Det vil svække Midtjyllands konkurrenceevne i forhold til andre steder	For at imødegå dette må der gribes ind på et højere plan, og både de nationale politikere og EU må på banen. Samtidig kan det i visse sammenhænge bruges til at skabe positive opmærksomhed omkring området, hvis den rette fortælling knyttes til tiltagene og aktørerne bag dem.
Der er ikke opbakning til tiltagene i befolkningen eller blandt politikerne	De ansvarlige politikere bliver nødt til at tage deres ansvar alvorligt og dæmme op for den stigende bilisme og den deraf følgende CO ₂ -udledning

Forskellene mellem de to første scenarier er store, da tilgangen til planlægningen og formålet med scenarierne er vidt forskellige. Det første scenarie havde til formål at demonstrere, hvilke konsekvenser det ville have blot at benytte den konventionelle tilgang til trafikplanlægningen, når tilgængeligheden til Billund Airport søges øget. Dette andet scenarie har vist, hvordan den kollektive tilgængelighed til Billund Airport kan øges, mens det samtidig blev vist, hvordan trafikanternes brug af bilen kan mindskes. På sin vis kan det hævdes, at scenariet mindsker tilgængeligheden for bilister til Billund Airport og dermed ligger uden for problemformuleringen. At mindske bilismen ses dog som en forudsætning for at skabe et solidt passagergrundlag og dermed økonomisk fundament

for den kollektive trafik, og dermed er det nødvendigt at mindske tilgængeligheden for en type trafikanter for at øge tilgængeligheden på anden vis end vejudbygning.

I det efterfølgende afsnit ses der på det tredje og sidste scenarie, der lægger op til en diskussion af bl.a., hvad der skal gøres for at få flere til at benytte sig af de kollektive transportmidler, når turen går til Billund Airport.

7.3 SCENARIO NR. 3: DEN BEHAGENDE TILGANG

Som set i det foregående scenarie er det nemt at finde tilhængere af de kollektivfremmende tiltag, mens det er sværere at finde fortalere for de bilrestriktive virkemidler. Samtidig vil hærvejsmotorvejen være et populært infrastrukturelt projekt, som mange stærke aktører og mekanismer i samfundet synes at bakke op om. I dette scenarie kombineres således vejudvidelser og anlæggelsen af en hærvejsmotorvej som beskrevet i scenarie nr. 1 med de kollektivfremmende tiltag fra afsnit 7.2.1 for på denne måde at behage de fleste aktører. Således vil de rejsende have muligheden for at vælge at benytte sig af bedre kollektiv transport eller at køre ad de veludbyggede veje eller hærvejsmotorvejen til Billund Airport.

Et afgørende spørgsmål i denne forbindelse er, hvor mange der vil benytte sig af de forbedrede kollektive forbindelser, når det nu er sædvanen at benytte sig af bilen. Det har sammenhæng med, hvad der skal til for, at flere vil benytte sig af de kollektive transportmidler.

7.3.1 En succeshistorie om kollektive transportsystemer

Her ses det som gavnligt kort at vende blikket mod regionale kollektive transportsystemer omkring Hamborg, Wien, Rhein-Ruhr, Zürich og München, der har haft stor succes med at øge antallet af passagerer i de kollektive transportmidler, siden det første såkaldte Verkehrsverbund (forbund dannet imellem flere forskellige trafikselskaber i en region) blev dannet i Hamborg i 1967, som det fremgår af tabel 7.3. Dette fortjener særligt opmærksomhed, fordi der på samme tid sås et fald i antallet af passagerer i mange andre sammenlignelige europæiske lande, herunder Danmark. Opskriften har kort sagt været at levere et udvidet og bedre integreret kollektivt transportsystem af høj kvalitet (mere pålideligt, hurtigt og komfortabelt) samtidig med, at billetpriserne ikke er steget. (Pucher & Kurth 1996)

I alle fem byer har de skinnebårne kollektive transportmidler spillet en væsentlig rolle, og i særligt München og Wien er størstedelen af udvidelsen af det kollektive transportsystem sket via anlæggelsen af helt nye U-Bahn systemer. Dette tyder således på, at en opprioritering af jernbaner og evt. letbaner kunne være vejen frem for de kollektive transportsystemer. Samtidig fremgår det også af tabel 7.3, at det statslige tilskud til Verkehrsverbund'erne er vokset anseeligt i samme periode. Det er således nødvendigt med de nationale politikeres fulde opbakning (også i forhold til økonomi), hvis det skal kunne lade sig gøre at udvikle det kollektive transportsystem til succes i form af betydeligt højere passagertal. (Pucher & Kurth 1996)

Tabel 7.3. Sammenhæng mellem udvidelse af det kollektive transportsystem, stigningen i ture og den dermed forbundne statslige økonomiske støtte i forskellige Verkehrsverbunder (Pucher & Kurth 1996)

	Procentvis udvidelse af kollektivt transportsystem siden oprettelsen af Verkehrsverbund	Procentvis stigning i antallet af ture taget med kollektive transportmidler	Stigning i statens tilskud til Verkehrsverbund i perioden 1980-1993, under hensyntagen til den samtidige inflation
Hamburg	36 % (siden 1967)	16 %	63 %
München	62 % (siden 1972)	50 %	38 %
Rhein-Ruhr	11 % (siden 1980)	18 %	78 %
Wien	45 % (siden 1985)	63 %	86 %
Zürich	24 % (siden 1990)	34 %	16 %

Ovennævnte er ikke ment som et eksempel på en fremgangsmåde, som uden videre kan kopieres for at forøge tilgængeligheden til Billund Airport, men som et vidnesbyrd om, at det er muligt at øge det kollektives andel af transportarbejdet, hvis der sættes ind med de rette midler.

Det er åbenlyst, at dette scenarie, hvor der sættes ind i stort omfang for at forbedre det kollektive transportsystem, og hvor der samtidig sker en udbygning af vejnettet og en anlæggelse af en motorvej, økonomisk set virker urealistisk. I forbindelse med den ovennævnte succeshistorie nævnes det af forfatterne Pucher og Kurth, at økonomien til forbedringerne af det kollektive transportsystem evt. kan findes igennem en højere beskatning af bilismen, der dermed blot kan siges at betale for nogle af de mange eksternaliteter, som er forbundet med bilkørslen (Pucher & Kurth 1996, p. 290). Dette scenaries udgangspunkt er dog, at det udelukkende indeholder behagende tiltag/gulerødder og ingen bilrestriktive virkemidler. Som det er en udbredt holdning blandt borgere og politikere skal trafikanterne selv have lov at vælge, hvilken transportform de ønsker at benytte sig af uden nogen som helst form for tvang. Holdningen er, at de kollektive transportformers andel af transportarbejdet skal øges via frivillighedens vej, som det ses i afsnit 7.3.2.

Et påtvingende spørgsmål er i denne forbindelse, om bilbrugen automatisk vil mindskes ved at tilbyde bilbrugerne et optimeret kollektivt transportsystem. Undersøgelser peger på, at gulerødder ikke virker særligt effektivt alene, men at der også skal benyttes mere restriktive midler, dvs. pisk, for at få folk til at lade bilen til at stå. Disse virkemidler møder generelt modstand i befolkningen, men utilfredsheden kan mindskes, hvis bilisterne stadig tillades at køre (men vælger at køre mindre som følge af tiltaget), og hvis de kan se direkte og synlige resultater af virkemidlerne, hvormed fordelene ved indførelsen af et tiltag synes større end ulemperne. (Gärling & Schuitema 2007, pp. 147-149)

Risikoen ved at gennemføre dette scenarie vil således være, at der bruges store summer på både at anlægge en hærvejsmotorvej samt udbygge det eksisterende vejnet og et kollektivt transportnetværk af høj klasse, men at kun de to førstnævnte investeringer vil blive benyttet efterfølgende. Herefter

ville konklusionen kunne drages, at det ikke fremover vil kunne betale sig at investere i kollektiv trafik, eftersom passagertallene ikke vil matche investeringerne. Uanset om det lykkedes at lokke flere trafikanter over i de kollektive transportmidler eller ej, vil bilister på motorvejen gennemsnitligt stadig udlede mere CO₂ end bilister på en almindelig landevej, hvilket også taler imod dette scenarie.

7.3.2 Aktører for gennemførelse af scenarie nr. 3

På nationalt niveau: Som nævnt er dette scenarie økonomisk urealistisk, og det benyttes derfor hovedsagligt for at demonstrere nødvendigheden af restriktioner af bilismen. Hvis der dog hypotetisk set var økonomi til at gennemføre alle disse tiltag, ville det være en løsningsmodel, som ville stille mange tilfredse, og dermed måske også et tillukkende valg for transportministeren som øverste ansvarlige på området. Med gennemførelsen af dette scenarie kan ansvaret for at nedsætte transportsektorens CO₂-udledning på sin vis ses som lagt over på den enkelte trafikant – eller med andre ord, at politikere og myndigheder lettes for dette ansvar.

Da de danske partier, der er repræsenteret i Folketinget, præsenteredes for spørgsmålene om ”hvad skal der til for, at flere benytter den kollektive transport?” samt ”og vil det begrænse bilismen, hvis flere benytter kollektiv transport?”, giver de alle udtryk for, at hurtigere, mere stabil og billigere kollektiv transport er vejen frem. Kun Radikal Venstre lægger op til restriktioner på bilismen med betalingsringe om byerne og road pricing. (Folketinget 2011) Dette kan tolkes som, at der fra politikernes side ikke er det fornødne mod til at gennemføre upopulære tiltag for at nedsætte bilismen (Gärling & Schuitema 2007, p. 149). Poststyret omkring den københavnske betalingsring er et eksempel på, hvordan politikere kan fravige deres eget valglofte under pres bl.a. fra en bilglad befolkning. Mange eksperter har dog erklæret, at betalingsringen ikke ville have den ønskede effekt, og at road pricing i stedet er det mest gavnlige virkemiddel i forsøget på at begrænse den stadig stigende bilisme, hvilket lagde yderligere pres på regeringen for at opgive disse planer. (Østergaard 2012 c)

Derudover kan der blandt et bredt udsnit af politikerne findes en tro på, at bilisme og økonomisk vækst er sammenkædede og at væksten vil svækkes, hvis der lægges begrænsninger på bilismen. Andre politiske partier som f.eks. Liberal Alliance vil desuden mene, at det er op til markedskræfterne at bestemme, hvordan den danske privattransport skal foregå, og her ses bilen som bedst modsvarende de behov, der findes i mange moderne familier. (Gärling & Schuitema 2007, p. 149; Samuelsen 2012)

På nationalt plan vil politikerne således i høj grad være tilbageholdende med at indføre begrænsninger på biltrafikken og i stedet (oftest i relativt begrænset omfang budgetmæssigt) udbygge de kollektive transportsystemer og hermed lade trafikanterne selv vælge, om de vil lade bilen stå. Eftersom der ikke vil være økonomi til at gennemføre alle tiltagene fra dette scenarie, må der vælges noget fra. Da stærke kræfter som set i scenarie nr. 1 arbejder for en hærvejsmotorvej, er der derfor en vis sandsynlighed for, at hærvejsmotorvejen vil blive bygget, og herefter vil der kun være råd til få tiltag inden for den kollektive trafik. Selvom organisationer som Danmarks Naturfredningsforening og

Noah vil kæmpe imod hærvejsmotorvejen og ikke lade sig nøje med nogle forbedringer inden for det kollektive, vil de formodentlig ikke have meget magt i det store billede.

På regionalt/lokalt niveau: På et kommunalt niveau vil politikerne kæmpe for at sikre deres kommune og deres vælgere en bid af samfundskagen, hvorfor det har været at samle så mange lokalpolitikere i det midt- og sydjyske i enighed omkring hærvejsmotorvejen. Et scenarie indeholdende både vejudbyggelser med anlæggelse af en motorvej og omfattende forbedringer af det kollektive inkl. en letbane, der samlet øger tilgængeligheden til Billund Airport betydeligt, vil sandsynligvis falde i god jord blandt politikere, erhverv, borgere og selvsagt Billund Airport. Aktørerne bag Billunds turismestrategi, hærvejskomiteen og Trekantområdet vil alle få deres ønsker til infrastrukturen opfyldt.

7.3.3 Argumenter imod og for scenarie nr. 3

Dette scenarie må anses for at være økonomisk urealistisk, bl.a. fordi uforholdsvis store beløb ved dets gennemførelse skulle placeres i Midtjylland, hvor aktører fra andre områder på samme vis ønsker infrastrukturelle forbedringer. Når det alligevel er medtaget i dette projekt, er der for diskussionens skyld. Denne diskussion uddybes i det efterfølgende afsnit 7.4, hvor de tre scenarier holdes op imod hinanden.

Som opsamling på afsnit 7.3 samles der i tabel 7.4 en række argumenter som oftest vil fremføres for dette scenarie. Da scenariet indeholder tiltag lignende i scenarie nr. 1 og visse tiltag fra scenarie nr. 2, indeholder nedenstående tabel ikke alle argumenter, der kunne for og imod vejudbygning og forbedring af det kollektive transportsystem omkring Billund Airport. I det efterfølgende afsnit vil de tre scenarier blive sammenholdt og diskuteret yderligere.

Tabel 7.4. Argumenter for og imod scenarie nr. 3: den behagende tilgang	
Konventionelle argumenter for scenarie nr. 3	Grønne modargumenter imod scenariet
Ved både at udbygge det kollektive transport-system og samtidig vejnettet, vil det være den enkeltes valg, om han/hun vil vælge bilen eller det kollektive	For mange ville vælge bilen, da dens fordele er så store. En bæredygtig udvikling kan ikke kun opnås ad frivillighedens vej. Hvorfor ikke diskuteres videre i afsnit 7.4.
Dette scenarie ville stille flest mulig tilfredse	For de fleste er tilfredse med en løsnings-model, betyder det ikke, at denne model er den bedste.
Erfaring fra de forskellige Verkehrsverbunder viser, at det kollektive transportsystem kan opnå succes uden restriktioner på bilkørslen	Centrum for disse Verkehrsverbunder er mil-lionbyer med et stort passengergrundlag og der-for ikke direkte sammenlignelige med Billund Airport. Derudover kræver det store statslige investeringer.
Dette scenarie ville øge tilgængeligheden til Billund Airport mest muligt	Der bør også tages stilling til, hvordan tilgæn-geligheden ønskes øget.

7.4 DISKUSSION AF SCENARIER

Selvom noget særligt gør sig gældende, når de rejsende skal til en lufthavn, som beskrevet i kapitel 6, må transportmiddelvalget til Billund Airport langt hen ad vejen have meget til fælles med dagligdagens transportmiddelvalg. Hvis størstedelen af Danmarks befolkning i hverdagen benyttede sig af kollektive transportmidler, ville det kollektive transportnetværk sandsynligvis også være langt mere udbygget, og da ville langt flere også benytte sig af det kollektive, når turen går til Billund Airport. Derfor ses de efterfølgende diskussioner vedr. transportmiddelvalg, bilen som samfundsfænomen og samfundstræk som relateret til et generelt plan. Der udspringer mange diskussioner af problemstillingen, men af hensyn til bl.a. længden af denne rapport medtages kun nogle udvalgte her.

7.4.1 Sammenholdning af de tre scenarier

Når de tre scenarier og de efterfølgende diskussioner af det enkelte scenarie holdes op imod hinanden, er det tydeligt, at der er tale om:

1. et scenarie, som vil være dårlige nyheder for miljøet/ambitionen om at begrænse CO₂-udledningen,
2. et andet scenarie, der sandsynligvis ville være gavnlige for både det lokale og globale miljø, men samtidig ville møde stor modstand, og
3. et tredje scenarie, som umiddelbart kan virke som det bedste fra begge verdener, men som i sidste ende måske kan vise at indbefatte store investeringer i det kollektive uden stor virkning og en fortsat stigning i biltrafikkens CO₂-udledning.

Som fremført tidligere kan det diskuteres, hvorvidt det er nok at tilbyde befolkningen en række (dyrtkøbte) gulerødder for at gøre det mere attraktivt at benytte de kollektive transportmidler. Få grupper ville måske ændre deres transportvaner på baggrund heraf, men der vil sandsynligvis være tale om et fåtal i det store hele, hvorfor investeringerne ikke står mål med resultaterne i passagertal. Hans Ole sætter kort ord på problemstillingen, da han giver udtryk for, at det ikke er de kollektive transportmidlers ulemper, der gør, at han ikke benytter sig af dem. Det er i stedet bilens fordele, der får ham til at vælge bilen. I tråd med Gärling & Schuitema (2007) og Teknologirådet (2007) må det derfor ses som en nødvendighed at reducere fordele ved at køre bil, hvilket kan gøres på forskellig vis, som afsnit 7.2.2 har demonstreret.

I den brede befolkning eller blandt politikere ønsker man ikke bilisterne 'straffet' med ekstra afgifter, hvilket er den officielle begrundelse for, hvorfor man fra politisk side er tilbageholdende med at indføre restriktioner på biltrafikken. Hvis der ser på de omfattende eksterne omkostninger, der er forbundet med bilkørslen, kan det som tidligere nævnt argumenteres, at det er for billigt at køre bil. Derudover er fordelingen i budgetteringen helt skæv med fordel for bilen. Umiddelbart kan det måske undre, at der er denne prioritering i tider, hvor der tales så meget om CO₂-besparelser, og hvor der er opsat et erklæret mål om dansk uafhængighed af fossile brændstoffer i 2050. Her forlader man sig fra politisk side tilsyneladende på teknologiske fremskridt.

Fra mange sider lyder argumentet, at det skal være folks egen frie vilje, der gør, at de vælger et transportmiddel i forhold til et andet. For mange almindelige mennesker vil det være et stort indgreb i deres hverdag, hvis der blev lagt omfattende restriktioner på bilkørsel, hvilket er en af grundene til, at de nationale politikere ikke allerede har lagt øgede afgifter på bilkørslen. Runa fortæller eksempelvis, at de ikke ville have bil nr. 2, hvis det var dobbelt så dyrt at have bil. I dette tilfælde ville familiens hverdag være svær at få til at hænge sammen, som den ser ud på nuværende tidspunkt. I familier er ofte både faderen og moderen arbejdende, og det er ikke altid i samme by, hvorfor den ene må pendle. Når børn skal hentes i institutioner og skoler, som måske ikke ligger i nærheden af hinanden, kan det være stort set umuligt at nå med kollektive transportmidler. Det er forståeligt, at mange ser sig selv som afhængige af bilen.

7.4.1 Afhængighed af bilens frihed?

Bilen udgør et vigtigt bindeled, der får hverdagen til at hænge sammen for mange mennesker, og særligt uden for de større byer, hvor det kollektive transportnetværk ikke er så udbygget, og dermed også en stor del af Billund Airports kundeopland. Samfundet som hele kan ses som baseret på et transportsystem afhængigt af bilen, og sammenkoblingen mellem bilen og frihed/uafhængighed kan derfor ses som paradoks.

Ifølge Urry differentierer det bilafhængige transportsystem på syv måder fra alle andre tidligere og eksisterende transportsystemer. 1) Bilindustrien kan ses som det fuldkomne indbegreb af kapitalisme, hvor udbud og efterspørgsel bestemmer, hvad og hvor meget der produceres. 2) Bilen er et prioriteret hvermandseje på trods af den store økonomiske byrde, som det lægger på husholdningsbudgettet. 3) Omkring bilismen ses der et gigantisk net af brancher, industrier og instanser, som kun eksisterer, fordi bilen er opfundet. 4) Det bilafhængige transportsystem er den dominerende form for mobilitet, der sætter agendaen for, hvordan vi lever vores liv. Færdselsreglerne er som eksempel herpå udformet efter bilismen. 5) I samfundet findes en diskurs, hvor bilen forbindes med det gode liv. Bilen og det liv, der leves i og afhængigt af bilen, har desuden været inspirationskilde for forfattere, kunstnere og musikere. 6) Aldrig før har et mobilitetssystem forbrugt så mange ressourcer og forurennet så meget som det bilafhængige. Dertil kommer, at bilismen er skyld i flere ulykker og dødsfald end andre transportsystemer. 7) Hvor bilen opfattes som forlængelse af den menneskelige krop, sker der en fusion mellem menneske og maskine, der gør det muligt for mennesket at bevæge sig, hvorhen det ønsker. Bilismen er et til stadighed voksende system, der selvgenererende skaber forudsætninger for dets videreudvikling. (Urry 2007, pp. 115-119)

At så mange funktioner i samfundet er bygget op omkring bilismen, gør, at mange stærke kræfter på makro- og mikroniveau arbejder for en øget bilisme. Samfundets bilafhængighed kan ikke ændres fra den ene dag til den næste. Urry peger desuden på, at bilen har været med til at bidrage til en samfundsmæssig desynkronisering og påtvinger folk en vis fleksibilitet. Det forventes, at man kan komme, hvorhen det skal være, hvornår det skal være – med den forudindtagede formodning, at det er muligt for enhver at benytte sig af bil, hvilket relaterer sig til problemstillingen omkring den sociale ulighed i mobilitet som nævnt i afsnit 3.3. Derudover ses denne desynkronisering at sprede sig til andre områder, hvor færre måltider bliver indtaget sammen med andre mennesker, men i

stedet efter, hvordan det passer ind i arbejdsdagen. Der er ikke nødvendigvis et fælles TV-program, som familien ser samtidig, og udsendelser kan optages så de kan ses hvornår de passer. Mængden af individuelle rejsende er stigende, og folk planlægger selv deres ferie fra ende til anden, som det også er tilfældet for Leah og Hans Ole. Og endeligt har folk svært ved at affinde sig med det kollektives tidsskemaer. (Urry 2007, pp. 120-122)

Ifølge Malene Freuendal-Pedersen kan der peges på en række diskurser i samfundet, som retfærdiggør bilismen, og som luller folk ind i en tro på, at intet andet transportmiddel er muligt at benytte i deres hverdag. Disse 'strukturelle fortællinger', som Freuendal-Pedersen kalder dem, er med til at berettiggende det transportmiddelvalg, som i sidste ende er det nemmeste: bilen. "Når man har børn, har man brug for en bil", "mit arbejde tvinger mig til at have bil", og "samfundet er indrettet på bilisme, og derfor kan man ikke leve uden bil" er nogle af de forklaringer, som ofte lægges til grund for brugen af bil. Fortællingerne bygger dog på myter, og et fåtal har undersøgt og prøvet at benytte sig af andre transportmidler i hverdagen. Eftersom fortællingerne er alment accepterede, behøver den enkelte sjældent forsvare og genoverveje sit valg af transportmiddel. (Teknologirådet 2006)

Også på individniveau ses der således en bilafhængighed. Det hænger til dels sammen med det tidspres, som de fleste oplever i hverdagen, se afsnit 3.2. De færreste ser sig selv som havende tid til at tage andre veje end den hurtigste i det daglige. Derudover bliver den enkelte bundet til bilen på en måde, som gør, at hvis man først har erhvervet sig bilen, ligger det også i én, at den skal benyttes, som Katrine blev citeret for i kapitel 6. En bil er en stor belastning på husholdningen selv, når bilen holder stille, og det kan vække den tanke i én, at så skal den også bruges. Dette kunne tale for, at bilafgifterne skal omstruktureres, så afgifterne er forbundet med kørsel og ikke det at have en bil stående, som også flere forskere og politikere har argumenteret for (Lund n.d., p. 24; Politiken.dk 2008). Dertil kommer, at der kan stilles spørgsmålstejn ved den frihed, som bilisten oplever, hvis denne kører på mere trafikerede veje, hvor det er svært at overhale, og bilisten derfor ikke selv kan bestemme farten. Her kan bilisten føle sig lænket til rattet og føle, at tiden bliver spildt på at køre i karavane/holde i kø (Lupton 2002).

I fremtiden kan det være muligt, at der tænkes mere i netværk, som tidligere berørt, og dermed viser sig en mulighed for at få de almindelige arbejdende menneskers hverdag til at hænge sammen med de kollektive transportmidler. Hvis det gøres muligt at tilbringe noget af sin arbejdstid i transportmidlerne med en computer med internetopkobling, vil tiden ikke ses som spildt, men i stedet brugt fornuftigt på arbejde. Dette kræver dog en omstrukturering af samfundet, hvor der er færre skift forbundet med rejsen med det kollektive, da det ikke er muligt at arbejde effektivt, hvis der er skifte hvert 15.-30. minut. Dette kan ske via en markant udvidelse af netværket og via en omstrukturering af placeringen af arbejdspladser og boligområder.

Alle de interviewede gav udtryk for, at bilen tilbød en form for frihed og uafhængighed, fordi de selv kunne bestemme, hvornår de ville af sted. Paradoksalt nok er dette ikke tilfældet med fly. Her afgår flyet på et bestemt tidspunkt og venter ikke, hvis en passager er forsinket. I flyet er de rejsende underlagt mange af de samme vilkår som i den kollektive trafik, og komforten er som regel

ikke særlig høj, men alligevel opnår flyet en særstatus som et transportmiddel, hvis tidsplan man gerne indretter sig efter. Grunden hertil må være, at flyet tilbyder så hurtig en transport, at fordelene herved overgår ulemperne, som Tommy også gav udtryk for. Dette er igen relateret til tid som en vigtig faktor, samt hvad Urry betegner som forpligtelser, som bagvedliggende årsager til, hvorfor den enkelte rejser, som nævnt i kapitel 4.

I det bilafhængige samfund, hvor tiden er af allerstørste vigtighed, er flyet ligeledes yndet et transportmiddel. Selvom langt de fleste er klar over, hvilke konsekvenser denne transportadfærd har for miljøet/ CO_2 -udledningen og også interesserer sig for miljø i forbindelse med transport (Jensen 1997 b, pp. 66-68), har dette dog ringe effekt på transportmiddelvalget.

7.4.2 Miljøholdninger og -handlinger

Miljøbevidstheden blandt danskerne stiger og har været stigende siden 2000 (DMU 2011). Eksempelvis køber danskerne mere økologi og miljøvenlige dagligvarer med f.eks. EU-Blomsten eller det nordiske miljømærke Svanen. Og alligevel kører danskerne mere i bil, og transporten udleder stadig mere CO_2 . (Danmarks Statistik 2011; Energistyrelsen n.d.; Miljømærkning Danmark 2011)

Når det kommer til den rejsendes holdning til miljø i forbindelse med transportmiddelvalget, opstår der problemer, for her hænger holdninger og handlinger sjældent sammen. De fleste mennesker svarer, at miljøet ligger dem meget på sinde, og at miljøet skal skånes i videst muligt omfang. Samtidig falder de kollektive transportmidlers andel af det samlede transportarbejde til fordel for bilen, og undersøgelser har vist, at kun 6 % af de kollektivt rejsende/cyklister har valgt denne transportform af hensyn til miljøet. Der tages således hensyn til miljøet på mange andre punkter end i forbindelse med transport. (Jensen 1997 a, pp. 102-104; Transportforskningsgruppen 1997, pp. 11+150; Urry 2007, pp. 115-120) I relation til Freuendal-Pedersens teori omkring bilrelaterede diskurser i samfundet, udtrykker Katrine sig således:

Okay, nogle gange kan jeg godt tænke "gud, du burde have taget cyklen", men alligevel så ender jeg med at tage bilen. Bare fordi jeg er doven. Fordi jeg har den til rådighed, hvor jeg så gerne køber økologisk. Igen alt er ikke økologisk, igen jeg er også studerende, men jeg synes også en pæn del af det igen. Det handler om prioriteringer. Men hvorfor man så fortsætter med at tage bilen? Det må være, fordi det er nødvendigt. Man bilder sig ind, at det er nødvendigt. (Katrine, fra minut 41:36)

Ifølge en socialpsykologisk teori af Festinger opstår der en kognitiv dissonans, når handling og holdning ikke hænger sammen, og denne dissonans medfører ubehag hos den enkelte. Festinger hævder, at ubehaget efterfølgende enten skulle føre til, at holdningen tilpasses adfærden, eller at adfærden tilpasses holdningen. Dermed skulle der være banet vej for håbet om, at de rejsendes adfærd med information og tiden vil blive mere miljørigtig, og mere trafik vil flyttes over i de kollektive transportmidler uden brug af bilrestriktive virkemidler. (Festinger 1957 in Magelund 1995, pp. 7-8) Dette kan der dog stilles spørgsmålstejn ved.

For det første kan bilisten opleve, at de kollektive transportmidler og cyklen ikke er et alternativ i hans/hendes hverdag, og således føle, at de reelt ikke har noget valg. Denne følelse af ikke at have kontrol men at være presset til et bestemt transportmiddelvalg gør, at bilisten kan slippe den dårlige samvittighed over, at handlinger ikke matcher holdninger. Der vil således være bilister, som går meget op i miljø, og som ønsker at se den kollektive trafik styrket. (Magelund 1995, p. 6)

Skal der for det andet placeres en skyld for, at bilisten ikke ser det muligt at handle i overensstemmelse med sine holdninger, står politikerne som regel for skud. Som et debatindlæg på politiken.dk lyder:

Jeg bor faktisk ikke i udkantsdanmark, men i den tredjestørste by i landet og jeg føler mig nødsaget til at tage bilen, da en tur med den kollektive ville øge min rejselængde med 30 min. eller mere, da bussen stopper 2 km fra vuggestuen, og cyklen har jeg brugt på den første del af rejsen til overhovedet at komme til bussen! Jeg vil gerne tage bussen noget mere, så forbedringer er mere end velkommen. Og jeg regner da med, at politikerne taler for hele landet, når de snakker kollektiv trafik! (Sjögreen 2012)

For det tredje kan det være svært for den enkelte at se den store nytteværdi af at ændre adfærd, hvis ingen andre bilister gør det. Den enkelte kan se det som et stort offer at stige ud af den magelige bil og kæmpe sig vej gennem vej og vind på cykel eller stige ind i en bus. Og er dette offer blot en dråbe i havet, som ikke gør den store forskel for miljøet, så kan det være ekstra svært for den enkelte at træffe dette valg. (Magelund 1995, p. 8)

Det er således ikke let at ændre transportstrukturen i samfundet, og det er ikke noget, der gøres hen over en enkelt nat. Der er ingen nem løsning. Selvom scenarie nr. 2 indeholdt nogle dilemmaer i forhold til, hvordan de forskellige restriktive virkemidler rammer, ses dette scenarie dog som umiddelbart som indeholdende flest perspektiver, når tilgængeligheden til Billund Airport søges øget, og det samtidig er ønsket at begrænse transportens CO₂-udledning.

7.5 BESVARELSE AF UNDERSPØRGSMÅL 4

Dette kapitel har haft til formål at besvare underspørgsmål 4 og diskutere relevante emner for at opnå en dybere forståelse af, hvad der ligger bag og yderligere komplicerer problemstillingen. Tre scenarier blev opstillet på baggrund af tre forskellige præmisser, hvormed der blev belyst forskellige problematikker ved de forskellige løsningsmodeller, da ingen af disse er uden stridsemner. Mange af diskussionerne har været på et generelt samfundsmæssigt plan og omhandle mere end blot tilgængeligheden til Billund Airport, hvilket er relateret til Billund Airport som indskrevet i en bilkultur, som nævnt i indledningen.

Scenarie nr. 1: Det første scenarie er baseret på en konventionel tilgang til trafikplanlægningen, hvor det formodes, at de rejsende fremover også ønsker at benytte bilen, når flyrejsen afgår fra Billund Airport. Derfor ses der hermed på, hvordan tilgængeligheden kan øges for bilisterne. Som erfaret i kapitel 5 er der nogle strækninger, hvor vejene er forholdsvis smalle sammenlignet med ÅDT, og som følgelig kunne udbygges. Derudover ville tilgængeligheden til lufthavnen også kunne øges igennem

anlæggelsen af en hærvejsmotorvej, som beskrevet i indledningen. Denne løsningsmodel ville have mange tilhængere i lokalområdet blandt politikere, borgere og erhvervsliv, og stærke kræfter arbejder også for anlæggelsen af motorvejen. Den helt store ulempe ved dette scenarie er, at det vil medføre betydelige omkostninger for natur og miljø. CO₂-udledningen vil stige som følge af den øgede hastighed på motorvejen, og bedre veje tiltrækker desuden mere trafik.

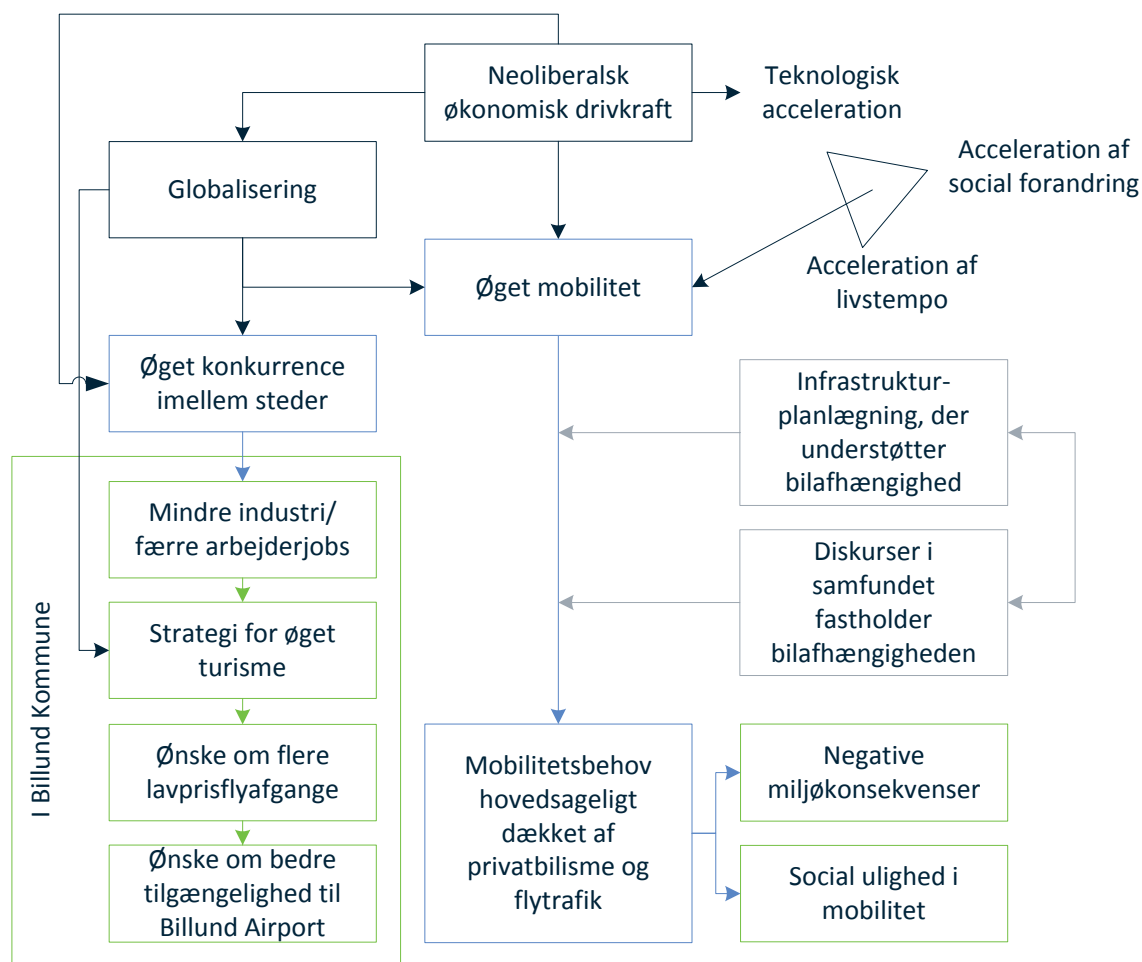
Scenarie nr. 2: Dette andet scenarie er modsætningen til det første og benytter sig af mere radikale metoder med det formål at nedsætte CO₂-udledningen fra trafikken til Billund Airport. Her blev de mobilitetssociologiske fund fra kapitel 6 inddraget for at finde frem til, hvordan der bedst muligt både kunne benyttes gulerod og pisk for at få bilister over i det kollektive. Det er nødvendigt at tilbyde gode muligheder inden for det kollektive transportnetværk, før det kan forsvares at lægge restriktioner på bilkørslen. En problematik herved er, at restriktionerne risikerer at ramme skævt og dermed føre til en større social ulighed i mobilitet. Dette kunne dog overkommes f.eks. ved differentieret road pricing. Den største barriere for gennemførelse af scenariet ligger i den modstand der ville være blandt befolkningen, lokalpolitikere og erhvervsliv. Denne modstand afspejler sig op på nationalpolitisk niveau, hvor der bredt set er stor tilbageholdenhed med at indføre bilrestriktive tiltag.

Scenarie nr. 3: Det tredje og sidste scenarie kunne ses som et forsøg på at kombinere det bedste fra to verdener: vej- og motorvejsbygning kombineret med forbedringer i den kollektive trafik, hvormed der lægges op til, at den enkelte selv kan vælge, hvordan han/hun ønsker at komme til Billund Airport. Dette ville sandsynligvis være en populær løsning blandt aktørerne. Den åbenlyse største barriere for gennemførelsen af dette scenarie er den økonomiske, da begge projekter er bekostelige. Dette kan betyde, at der spares på et af områderne, og da en motorvej koster det, den gør, synes det mere sandsynligt, at der bliver skåret i omfanget af kollektive forbedringer. Hypotetisk set ville realiseringen dog også have den risiko, at det kollektive ikke ville blive benyttet i større omfang, da bilens fordele er for store. Det kan lade sig gøre at vende udviklingen i det kollektive og tiltrække flere passagerer som set i Tyskland, Østrig og Schweiz, men det kræver betydelige investeringer og stor politisk opbakning på trods af underskud, der foreslås finansieret gennem øget beskatning af bilisterne. Derudover er det svært at sammenligne europæiske millionbyer med Billund Airport. Passagergrundlaget er ikke stort nok til, at der kan udbygges et kollektivt transportnetværk omfangsrigt nok til at tiltrække bilisterne, når deres nuværende fordele er så mange, som de er.

Samfundet som bilafhængigt: Samlet set er der ingen af de opstillede scenarier, der er uden problemer. Et af de mere centrale spørgsmål, der melder sig, er, om brugen af de kollektive transportmidler kan øges uden at reducere fordelene, der er ved bilkørslen. Det er dog svært, eftersom manges hverdag kun hænger sammen pga. bilen, og det giver derfor mening at tale om samfundet som bilafhængigt. Derudover kan der peges på nogle diskurser i samfundet, som luller folk ind i en tro på, at de er mere afhængige af bilen, end hvad der reelt er tilfældet.

Som præsenteret i kapitel 4 kunne casen og problemstillingen om en utilstrækkelig infrastruktur til Billund Airport relateres til flere forskellige strukturer og mekanismer i samfundet, som blev udpeget

særligt igennem kapitel 3. Endnu var det dog ikke muligt på daværende tidspunkt at pege på, hvad der gør bilen til transportmidlet, der opfylder størstedelen af menneskets mobilitetsbehov. Nogle bud på svar er fundet i dette kapitel, og spørgsmålstegnet på figur 4.4 kan således erstattes med to strukturer/mekanismer, se figur 7.7.



Figur 7.7. Strukturer, mekanismer og effekter relateret til problemstillingen. Umiddelbart kan strukturer ses som angivet med sortblå streg, mens mekanismer er markeret med blå streg. Endelig er effekterne angivet med grøn streg, mens andre mekanismer er markeret med grå. Disse prædikater afhænger dog meget af det anlagte perspektiv, og de kan diskuteres. Figuren er en videreudvikling af figur 4.4 med en belysning af, hvad der spiller ind i forhold til, at mobilitetsbehovene hovedsageligt dækkes af privatbilisme på trods af forsøg på at ændre dette. (egen figur)

Miljøholdninger og handlinger: Endelig blev sammenhængen mellem holdninger og miljøhensyn også behandlet, og der blev forsøgt fundet en forklaring på, hvorfor folk handler i overensstemmelse med deres holdninger til miljøet i så mange henseender end i transportmiddelvalget. Når man skubber miljøansvaret fra sig, når det kommer til transportmiddelvalget, hænger det til sammen med, at det synes som et stort tidsmæssigt offer for den enkelte at opgive bilens fordele til gengæld for at tage det kollektive. Det har til dels sammenhæng med strukturerne og diskurserne i samfundet, som gør os bilafhængige, og til dels sammenhæng med tanken om, at den enkeltes handlinger ikke gør en stor forskel i det store billede, og det store offer ikke står mål med resultatet. Det er derfor nødvendigt at reducere offeret ved at gøre det mere attraktivt at tage det kollektive, bl.a. ved at gøre den forlængede transporttid mere anvendelig, samt at gøre mindre attraktivt at køre bil.

I det efterfølgende kapitel reflekteres og evalueres der på projektet som helhed, samt teorierne og metoderne brugt undervejs for bl.a. at vurdere projektets reliabilitet og validitet. Herved opnås der en læring, som kan benyttes fremover af forfatteren og andre, der overvejer at kaste sig ud i lignende projekter.

8. REFLEKSIONER OG EVALUERING

The most important action for learning from mistakes is reflection
(Bauer et al., 2008)

Dette kapitel bidrager med en refleksion over og diskussion af problemstillingen, de anvendte teorier og metodologien. Herefter sker der en evaluering af projektets reliabilitet og validitet. Kun igennem sådan en refleksion er det muligt at lære og komme med forslag til, hvordan lignende projekter i fremtiden kunne udformes og optimeres, og hvilke teorier og metoder der ses som mere eller mindre anvendelige. Dette er således til gavn for både forfatteren og læsere.

I det efterfølgende afsnit 8.1 tages et paradoks i selve problemstillingen op. Da flytrafik i højere grad end nogen anden transportform pr. personkilometer bidrager til klimaforandringerne, kan det virke selvmodsigende at undersøge, hvordan tilgængeligheden til Billund Airport kan forbedres på en måde, hvorpå transportens CO₂-udledning minimeres. Derfor ses dette som relevant at diskutere nærmere. Herefter bidrager afsnit 8.2 med en kort diskussion af udvalgte teorier anvendt i projektet dog uden, at der her gøres nogle forestillinger om, at disse teorier kan videreudvikles, eller der kan opstilles alternative teorier, på baggrund af dette projekt. Der kan højst peges på nogle problematikker ved teorierne. Afsnit 8.3 vil kritisk evaluere på de benyttede metoder og komme med mulige forbedringer heraf samt bidrage med en diskussion af, hvad valgene af metoder betyder for resultaterne. Endelig vil afsnit 8.4 komme nærmere ind på projektets reliabilitet og validitet, hvormed den videnskabelige værdi af projektet belyses.

Først vil fokus dog vendes mod flytrafikken og dens miljøkonsekvenser samt en diskussion af, hvad der kan gøres for at dæmpe op for CO₂-udledning fra fly.

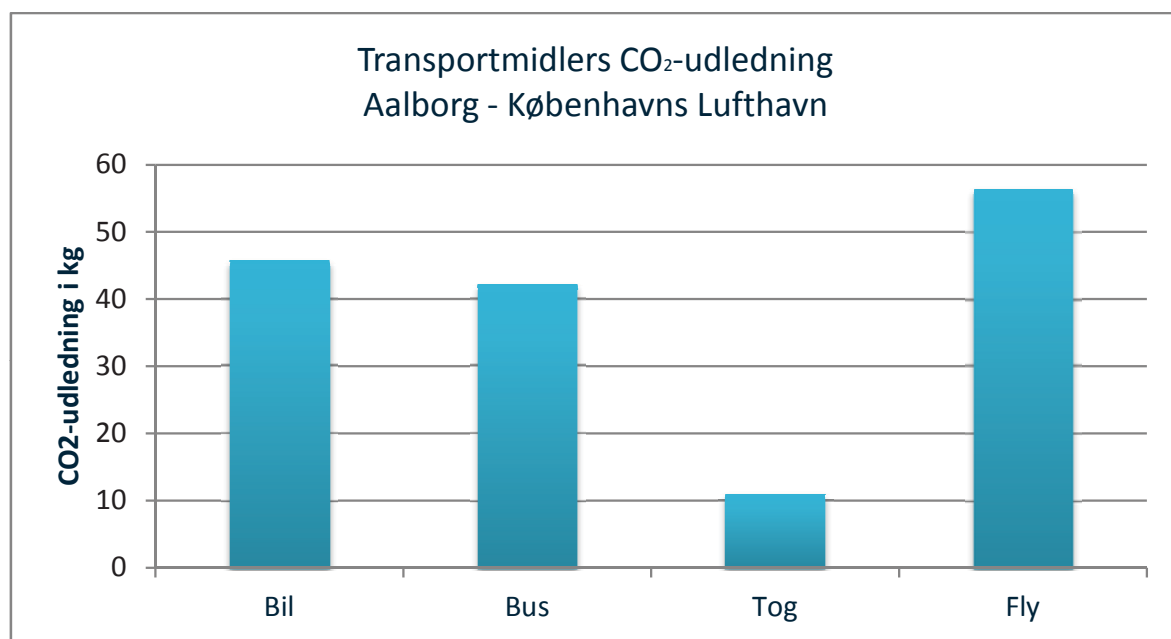
8.1 PARADOKS I PROBLEMSTILLINGEN

Taget i betragtning, at flytrafikken bidrager væsentligt til klimaforandringerne, kunne det synes som bedre ud fra et miljøperspektiv at forsøge at gøre det mere vanskeligt at komme til lufthavnen. I dette afsnit diskuteres dette paradoks i projektet nærmere.

8.1.1 Flyrejser er forbundet med en stor drivhuseffekt

Aeromobiliteten er steget voldsomt siden dens indpas omkring 2. verdenskrig, og i den 20-årige periode fra 1980 til 2000 er der sket en stigning i flytrafikkens transportarbejde i Danmark på omkring 300 % (Jensen 2004, p. 43). Det er en tendens, som ser ud til at fortsætte, eftersom den internationale flytrafik ikke er lagt ind under Kyoto-protokollen og dermed ikke reguleres på samme

vis som andre transportformer. Dette er særligt uheldigt med tanke på de klimaforandringer, som følger af udledningen af drivhusgasser. CO_2 i sig selv gør ikke mere skade i højden end på landjorden, men effekten af de forskellige andre drivhusgasser, som udledes af fly, forstærkes, ligesom dannelsen af cirrusskyer medfører en stor drivhuseffekt. Det er uvist, hvor meget mere emissioner i højere luftlag bidrager til drivhuseffekten, men omregnes disse andre gassers drivhuseffekt til CO_2 -ækvivalente mængder, antager flere forskellige instanser, at effekten forværres i størrelsesordenen faktor 2-5. Samtidig med, at flys emissioner har en større drivhuseffekt end andre transportmidlers, kan det også konstateres, at CO_2 -udledningen er større på en rejse foretaget med fly end med andre transportmidler. Dette demonstreres af figur 8.1. (IFEU pp. 17-20; IPCC 1999; Olsthoorn 2001)



Figur 8.1. Der er stor forskel på, hvor meget CO_2 de forskellige transportmidler udleder. Her ses der på en tilfældig rejse fra Aalborg C til København H. Her kan man som rejsende vælge at transportere sig via bil, tog, bus eller fly, og det er tydeligt, at flyet udleder mest CO_2 på trods af, at det er det transportmiddel, som skal tilbagelægge den korteste afstand. Der er tale om gennemsnitlige belægningsgrader og gennemsnitlige transportmidler på strækningen. Bilrejsen er over Storebæltsbroen, mens der ved busrejsen benyttes Molslinien. I flyrejsen er der inkluderet transport med tog til og fra lufthavnene. (rejseplanen.dk n.d.; eco-passenger.org)

8.1.2 Flyrejser kan og bør ikke afskaffes generelt, men antallet kan reduceres

Ud fra dette miljøperspektiv synes det meningsgivende at forsøge at dæmme op for en stigning i flytrafikken, og det kan bl.a. gøres ved at undlade at forbedre tilgængeligheden til Billund Airport. Det er dog tvivlsomt, at det vil få folk til at undlade at rejse med fly, at det tager 15-30 minutter længere at komme til og fra lufthavnen. At være til stede face-to-face/-place vil højst sandsynligt også fremover være en prioritet og forpligtelse i de højmobile menneskers liv, hvilket hænger sammen

med indretningen af vores samfund, som det ser ud i dag, og den forhåndenværende teknologi (som uddybet i afsnit 3.2 og 7.4) (Urry 2007, p. 49). De rejsende vil enten vælge at rejse via Billund Airport uanset besvær og tidsspilde, eller også vil de måske vælge en anden lufthavn.

Det er nærmest utænkeligt, at mennesket skulle holde op med at flyve fra den ene dag til den anden, og der er også mange fordele ved at kunne flyve. Når nødhjælp i katastrofesituationer skal ud til steder på den anden side af jordkloden, som ved f.eks. tsunamien i Det Indiske Ocean i 2004 eller hungersnøden på Afrikas Horn i 2011, eller når der sker en personulykke i en ende af landet, som kræver behandling på et bestemt hospital i den anden ende, er det livsnødvendigt at kunne flyve. At kunne flyve redder menneskeliv, men det er også fundamentet for mange lokale og regionale økonomier. Der er mange steder i verden, som er afhængige af den globale turisme, og som ikke har andre mulige indtægtskilder. Der er ikke altid muligt at nå disse destinationer uden brug af fly inden for det tidsrum, der er til rådighed i forbindelse med en ferie, og at stoppe eksempelvis al charterflyvning inden for en kort årrække ville betyde en økonomisk krise i disse lande. (Frances 2006)

I stedet for at forbyde alle flyrejser bør der ske en begrænsning af antallet af flyrejser, og særligt de flyrejser, som ikke er nødvendige, og hvor andre mindre forurenende transportmidler kan benyttes. Eksempelvis ville det begrænse CO₂-udledningen fra rejser, hvis der kun blev afholdt en enkelt årlig ferie, der til gengæld var længere. Taget flytrafikkens vækstrate og den fremadstormende økonomi i befolkningsrige udviklingslande som Indien og Kina i betragtning (hvormed endnu flere får økonomi til at foretage flyrejser), må det ses som nødvendigt med en anden tilgang end predict and provide (Nielsen 2001). Som det blev set i kapitel 3, er der en række mekanismer i de vestlige samfund, som bevirker, at folk rejser mere, længere og hurtigere. Det er dog ikke (nødvendigvis) noget, der bliver forceret ned over hovedet på de rejsende, da de også selv som regel har incitamenter for at rejse, som det blev belyst i afsnit 3.2 samt i kapitel 6. Der findes desuden diskurser i samfundet, som understøtter en øget mobilitet: en højmobilitet og fleksibel arbejdskraft bliver sammenkædet med økonomisk vækst og international konkurrencedygtighed, og derfor ses der generelt et ønske om at fremme arbejdskraftens mobilitet, hvilket kan eksemplificeres af det danske befordringsfradrag. På trods af transportens miljøbelastning ses der således flere kræfter, der arbejder for mere mobilitet, end kræfter, der søger en reduktion af transportmængderne. (Danske Regioner 2009, p. 15; Jespersen 2007, pp. 8-14; Lassen 2005, p. 335; Richardson & Jensen 2000, pp. 512-513)

8.1.3 Aktørers villighed til at begrænse flytrafikken

I en konkurrencepræget, globaliseret verden er det begrænset, hvor villige de enkelte lande er til at indføre nationale restriktioner på flytrafikken. Hvert enkelt land befinder sig i et 'fangens dilemma', hvor det umiddelbart er let at høste fordelene ved at handle efter egen vinding, men hvor der er en større gevinst at opnå ved at gøre en investering i kollektivets bedste – en investering, som dog er afhængig af, at alle andre ligeledes investerer i det fælles gode (Klosterman 1985, pp. 8-9). Ingen lande tør implementere restriktioner over flytrafikken af frygt for, at landet er det eneste, der handler således, hvormed landet taber markedsandele. For at imødegå dette dilemma er der derfor behov for internationale aftaler for bl.a. at indføre en beskatning af den internationale flytrafiks

udledning af drivhusgasser, fjerne subsidier og skattefordele til flysektoren samt øge forskning og vidensdeling inden for renere flyteknologi. (Lassen 2005, pp. 333-341; Nielsen 2001)

Billund Kommune kan på samme måde ses som fastholdt i et 'fangens dilemma' i forhold til at handle så miljørigtigt som muligt. Det er ikke i Billund Kommunes umiddelbare interesse at lægge restriktioner på trafikken på vejene omkring lufthavnen, bl.a. af hensyn til planerne om den øgede turisme. Billund Kommune kan moralsk set pålægges et ansvar for potentielt at bidrage til nedbringelsen af antallet af flyrejsende (og dermed også indirekte flytrafikens CO₂-udledning) ved at undlade at forsøge at forbedre tilgængeligheden til Billund Airport. Dette vil samtidig være med til at nedsætte fremkommeligheden på vejene generelt og tilgængeligheden med kollektiv trafik til Billund og måske gøre Billund mindre attraktiv for turister, virksomheder, investorer og potentielle borgere. Derved underminerer Billund Kommune sit planlagte fremtidige levebrød, og spørgsmålet er, om dette nogensinde ville ske.

Endnu en vigtig overvejelse i denne forbindelse er det faktum, at en kommune ikke er en stor homogen organisme, men består af embedsmænd med mange forskelligartede fagligheder og personlige holdninger og en række folkevalgte lokalpolitikere, som ofte langt hen ad vejen forsøger at gøre det, som de finder bedst for kommunens borgere. Politikerne, der som beslutningstagere i sidste ende har ansvaret for den førte politik, er desuden afhængige af at blive genvalgt og søger derfor at gøre, hvad de tror, borgerne vil blive mest tilfredse med. Dermed kan ansvaret i sidste ende lægges ud på den enkelte stemmeberettigede borger. Embedsmænd kan forsøge at påvirke politikernes beslutninger i en bæredygtig retning, men der er grænser for, hvor radikale (set i forhold til konventionel planlægning) forslag, en planlægger kan komme med, for at blive taget seriøst. Det kan diskuteres, hvor meget "helt" den enkelte embedsmand eller lokalpolitiker kan forventes at være. (Swierstra & Jelsma 2006)

Intet af det ovenstående skal naturligvis ikke bruges som undskyldning for at fralægge sig ansvaret for det globale miljø på lokalt niveau, men belyser, at det er vanskeligt at skifte til mere bæredygtige transportsystemer i et samfund præget af globalisering og hovedsagligt styret af en kapitalistisk/neoliberal økonomisk logik. Da det sandsynligvis også fremover vil og skal være muligt at flyve i et vist omfang, bør det i højere grad være muligt at komme til Billund Airport på en miljøvenlig og samtidig attraktiv måde.

8.1.4 Opsamling på afsnit 8.1

At forestille, at al flytrafik vil ophøre fra den ene dag til den anden, er utopisk. I stedet bør flytrafikken i højere grad beskattes, så der betales for de eksternaliteter, som flysektoren kan påpeges at have, hvorigennem antallet af flyrejser sandsynligvis vil reduceres. En overførsel af disse eksterne omkostninger på flysektoren vil øge incitamentet til at mindske flysektorens miljøkonsekvenser. Det skal for luftfartsselskaber mfl. økonomisk set kunne svare sig at forsøge at minimere miljøforureningen. En sådan ændring i flysektorens vilkår må dog komme igennem en international aftale grundet det pres, som de forskellige aktører er underlagt som følge af den globaliserede verdens konkurrencevilkår.

Når dette projekt handler om at øge tilgængeligheden til en lufthavn, handler det således i høj grad om, hvordan transport til og fra lufthavnen kan gøres mindre klimabelastende med en accept af, at folk også fremover vil flyve i et vist omfang. Selvom projektet vedr. Billund Airport på nogle punkter adskiller sig fra andre tilgængelighedsoptimerende projekter, vil der også være paralleller, særligt da Billund Airport anses som værende indskrevet i en bilkultur, som så mange andre lokaliteter i Danmark.

8.2 DISKUSSION AF UDVALGTE TEORIER

Der er igennem projektet benyttet mange forskellige teorier til at forstå og fortolke det samfund, som problemstillingen er en del af. Det er dog muligt at finde andre teorier, der modsiger de anvendte teorier, og næsten ingen teorier kan derfor ikke siges at være en perfekt afspejling af verden, som ingen kan erklære sig uenig i (hvilket er relateret til det kritisk realistiske syn på teorier, som nævnt i afsnit 2.1). Her er der valgt at kommentere på et par af de i rapporten præsenterede teorier og sætte spørgsmålstejn herved. Flere teorier kunne behandles på samme måde, men af hensyn til omfanget af rapporten er dette fravalgt.

8.2.1 Konkurrence imellem steder

I kapitel 4 blev Mäding figur over de forskellige konkurrenceforhold, der gør sig gældende i forhold til byer og kommuners konkurrence, præsenteret. Derudover blev der kort redegjort for, hvordan dette konkurrenceforhold ifølge Mäding kan ses som noget positivt, der får steder til at yde deres bedste til gode for beboere, virksomheder, besøgende og investorer. Dette må betragtes som et neoliberalistisk syn på konkurrence, hvor det er overbevisningen, at markedskræfterne bør slippes fri fra statslig kontrol (se evt. også tekstboks 3.1) for at sikre den enkelte mest mulig frihed. Enhver er sin egen lykkes smed, og kommunerne skal således selv være opfindsomme og dygtige nok til at tiltrække vækst til deres område.

Konkurrencens uheldige konsekvenser: Den stigende konkurrence mellem steder kan dog peges på at have en række mindre heldige følgevirkninger. Kommuner kan have for stor fokus på konkurrenceevnen på et bestemt område for f.eks. at vinde en pris som året flotteste handelsby, så det trækker for mange af kommunens ressourcer, der hentes fra andre områder. Dette kan vise sig som en investering, som giver positiv omtale, men ikke nødvendigvis har betydning for antallet af handlende fremover eller væksten i kommunen generelt. I en skarp konkurrence om ressourcestærke borgere og virksomheder vil der være nogle kommuner, som ikke på samme måde formår at tiltrække de attraktive typer borgere og virksomheder som andre. Da der ofte også ses klynger (eng: clusters), hvor f.eks. flere virksomheder inden for samme branche placerer sig i nærheden af hinanden for dermed at opnå en synergieffekt, betyder det, at visse andre områder sækker bag ud i konkurrencen og får sværere ved at skabe vækst. (Martensen 2001; Pihl 2010)

De svageste led: I Danmark tales der om et udkantsområde, som geografisk set er placeret uden for vækstområderne i Østjylland og Ørestadsregionen. Da prædikatet "den rådne banan" blev sat på randområderne i Danmark i forbindelse med en artikelserie i Weekendavisen i 2007, var det

med til at skabe en negativ spiral, hvor de dårlige historier i stigende grad fylder avisoverskrifterne, og hvor fordommene gennemsyrrer det mentale billede af provinsen som kedelig, trist og uden fremtidsudsigter. Konkurrencen er svær for disse kommuner (Billund Kommune ser sig selv som havende lighedspunkter med udkantskommunerne), og for dem er der ikke meget, der kan gøres for at vende udviklingen, selvom næsten alt forsøges. (Bjerregaard 2011; Jensen & Steensgaard 2007)

Konsekvenser for borgere: For borgerne i disse kommuner betyder det bl.a. faldende huspriser og færre arbejdspladser samlet set, eftersom vidensvirksomhederne rykker teltpælene op, når de har svært ved at få kvalificeret arbejdskraft, og produktionsvirksomheder flytter dele af eller hele produktionen til udlandet, hvor arbejdskraften er billigere. Husene bliver sværere at sælge, og borgerne kan se sig selv som stavnsbundne til et område, hvor det kan være svært at få arbejde. De unge flytter væk for at få en uddannelse og kommer ikke tilbage, mens der til gengæld flytter et stigende antal borgere på overførselsindkomst til kommunen bl.a. pga. de billigere huspriser. Disse borgere betyder dog en øget udgift for den pågældende kommune. Med et samlet set faldende indbyggertal og en dårligt stillet kommunal økonomi kan der ikke opretholdes en tilstrækkelig kollektiv trafik, som gør det svært at klare sig uden bil. Disse problemer betyder, at flere udkantskommuner har fokus på andet end klimaforandringer og det fælles ansvar, vi alle har for at nedsætte CO₂-udledningen, og hvis bilkørsel gøres dyrere, som det foreslås med scenarie nr. 2, vil udkantsområderne blive ramt i og med, at mange pendler ind og ud i forbindelse med arbejde. Konkurrencen mellem steder må derfor siges at have negative konsekvenser for både borgere og miljøet. (Pihl 2010)

8.2.2 Er rum af svindende betydning?

I afsnit 3.2 blev rum beskrevet som af svindende betydning i overensstemmelse med teorier af bl.a. Harvey. Dette blev igen anfægtet i afsnit 6.1 af Castells. Nok kan vi tilbagelægge store afstande over kortere og kortere tid, og det derfor ses som en relativt kort tur at flyve fra København til Aalborg og retur samme dag, men det er svært at fastholde, at rum mister sin betydning i en verden, hvor nationer og folkeslag bekriger hinanden pga. territorier, som det er tilfældet i konflikten mellem israelerne og palæstinenserne. Her er særligt byen Jerusalem et stridspunkt. Rum har historie og betydning for mennesker. Et sted kan vække minder og være et hjem. Rum må derfor siges at være af betydning.

Afstanden til udkanten: Selv hvis der tænkes på afstande i stedet for rum, kan teorien anfægtes, særligt når der tænkes på ovennævnte eksempel med udkantsområderne. Her betyder afstande meget mentalt, og når de fleste ønsker at bosætte sig et sted i vækst, vil områder, der lægger langt herfra, opleve tilbagegang. Her kan det igen diskuteres, om det i virkeligheden er tiden, som det tager at rejse i dagligdagen, der udgør et problem for udkantsområderne. Hvis folk i København kunne købe et hus i Vestjylland og stadig være på arbejde i hovedstaden i løbet af en 30 minutters tid, ville flere sikkert købe et hus i Vestdanmark til en betydeligt lavere pris end den, de skulle betale i København. Hertil kommer selvfølgelig andre overvejelser end rejsetiden.

8.3 REFLEKSIONER OVER DE ANVENDTE METODER

I dette afsnit gøres der nogle overvejelser omkring de anvendte metoder, og hvordan disse kunne have været forbedret. Dette gøres til dels som en del af en læringsproces for forfatteren og til dels for at videregive disse refleksioner til andre, der skal lave lignende analyser.

8.3.1 Feltstudie, desk research, litteraturstudier og dokumentanalyse

Subjektivitet/objektivitet: I forbindelse med feltstudiet, desk researchen og de dermed forbundne litteraturstudier og dokumentanalyse er der risiko for, at forfatterens egen normative holdninger og evt. fejltolkninger har præget resultaterne. Det er forfatterens holdning, at fuldstændig objektivitet ikke er mulig, og at forskeren altid vil være præget af kultur, tidligere erfaringer og holdninger. Derfor er det i stedet valgt at lade projektet være så gennemsigtig som muligt ved på et tidligt tidspunkt i rapporten at fremlægge forfatterens normative standpunkt og herefter forsøge at være så objektiv som muligt. Det er således bl.a. forsøgt at forstå problemstillingens kompleksitet fra de forskellige aktørers side for derigennem også at afdække, hvor vanskeligt det er at give et præcist og uproblematisk svar på problemformuleringen om, hvordan tilgængeligheden til Billund Airport kan forbedres.

Inddragelse af udenforstående: Da risikoen for subjektivitet i analyserne er ekstra høj som følge af, at forfatteren har arbejdet alene på projektet igennem hele projektperioden, kunne der i højere grad været inddraget andre mennesker for derved at mindske denne risiko. Der kunne eksempelvis have været gennemført interviews med medarbejdere ved Billund Kommune vedr. deres turismestrategi og deres syn på Billund Airports rolle i den forbindelse. Der kunne også have været inddraget mobilitetseksperter til at vurdere fundene og komme med deres bud på, hvilke strukturer og mekanismer der er på spil i forhold til casen. At der har været en vejleder tilknyttet projektet, som løbende har kommenteret på projektets antagelser og slutninger, har dog været med til at højne troværdigheden af projektets resultater. Da projektets resultater skal deles med Billund Airport og samarbejdspartnerne COWI og Billund Kommune, betyder dette desuden, at forfatteren i høj grad skal sikre sig, at resultaterne er skabt på gennemskuelig vis på baggrund af objektive fakta. Her spiller en 'thick' beskrivelse en vigtig rolle, som beskrevet i afsnit 2.3.

Påpegede strukturer og mekanismer: Igennem projektet og i særdeleshed af figur 7.7 er der peget på en række strukturer og mekanismer, der har nogle uheldige effekter. Sammenhængen herimellem virker sandsynlig med forfatterens øjne, men det er svært endegyldigt at pege på, hvilke strukturer og mekanismer i samfundet der influerer problemstillingen, og det er derfor en risiko for, at endnu andre betydningsfulde kausale mekanismer mangler at blive afdækket.

8.3.2 Interviews

Med hensyn til udførelsen og tolkningen af interviewene gør sig nogle af disse samme risici for subjektivitet gældende som nævnt i foregående afsnit, og dette er også forsøgt undgået på samme vis.

Interviewede som selvstændige: Ved udvælgelsen af interviewpersoner var der særligt fokus på deres fordeling mht. geografi, køn, alder og profession, og først efterfølgende er der set på det faktum, at uforholdsvist mange af de interviewede er selvstændige eller har en partner, der er selvstændig. Tommy, Leah og Hans Ole har således alle deres eget firma, mens Runa er gift med en selvstændig bogtrykker.

Forskere har tidligere peget på, at selvstændige ofte har en helt bestemt livsform, hvor der ofte er en flydende grænse mellem at være på arbejde og have fri. Den selvstændige har måske bedst temperament til at bestemme selv og har svært ved at indordne sig under andres regler – særligt hvis disse regler ikke forekommer dem logiske. Bureaukrati passer traditionelt set ikke typen, og de befinder sig godt med, at de selv bestemmer tempoet i deres egen forretning og lige nu og her kan lave om på ting, de ikke bryder sig om. (Christensen 1988, pp. 33-37; Højrup 1983, p. 13; Jacobsen & Outzen 2005, pp. 32-33) Af samme grund kan det tænkes, at denne type ikke ville synes om at skulle vente på en bus og indfinde sig under en bestemt køreplan.

Der er i forbindelse med interviewene ikke stillet spørgsmål med henblik på at opklare, hvilke livsformer den interviewede kunne tænkes at bære træk af, og det kan derfor ikke vides, hvor mange ud af de fem der primært har træk af en selvstændig livsform. Der kan dog hermed stilles spørgsmålstegn ved om nogle af svarene, hvori der blev udtrykt en modvilje i forhold til de kollektive transportmidler, havde været anderledes positive, hvis der havde været interviewet personer med en karriere- eller arbejderlivsform, der måske ikke har samme utålmodighed som den selvstændige.

Forretnings- eller ferierejsende: Som beskrevet i kapitel 2 og 6 er fire ud af de fem interviewede normalt ferierejsende, hvilket kan påvirke deres valg af transportmiddel til og fra lufthavnen. Det kan derfor tænkes, at udfaldet af interviewene havde været anderledes, hvis det havde været valget udelukkende at fokusere på forretningsrejsende som Tommy. Omvendt kunne der også have været interviewet ene af ferierejsende, og fokuset i kapitel 6 havde været en smule anderledes. Dette valg var dog ikke truffet på forhånd, eftersom det ønskedes belyst, hvordan tilgængeligheden til lufthavnen kunne øges generelt og ikke blot for en enkelt type rejsende. Fordelingen af forretnings- og ferierejsende fra Billund Airport er sandsynligvis også med en overvægt af ferierejsende, selvom det ikke umiddelbart har været muligt at indhente tal herpå.

Interviewguide/brugen af interviewpersoner: Katrine blev som den sidste interviewet, og her udviklede samtalen sig i slutningen af interviewet i en interessant retning, hvor Katrine bl.a. kom ind på, hvorfor hun tror, at folk fortsat tager bilen, selvom de på andre områder er meget miljøbevidste. Det belyste, hvordan interviewpersonerne i højere grad kunne have været brugt til at belyse forskellige problematikker og løsninger i forbindelse med diskussionerne i kapitel 7. Derudover kunne der have været inddraget flere sociologiske baggrundsspørgsmål, som kunne have givet en bedre forståelse af interviewpersonen og dennes prioriteringer i hverdagen sammenholdt med transportvanerne og -holdningerne. Det var i første omgang fravalgt, eftersom den interviewede ikke skulle føle, at denne skulle forsvare sine holdninger og handlinger, men retrospekt er det tanken, at denne type spørgsmål burde have været taget med, og at det blot krævede forsigtighed og diplomati i formuleringen af

spørgsmålet. Udbyttet herved kunne have været stort.

Værdien af interviewene har alligevel været betydelig og bidraget med gode perspektiver og eksemplificeringer på generel teori i en konkret kontekst. Så på trods af, at interviewene kunne have været brugt til at belyse yderligere emner, vurderes interviewene, som de blev udført, i sig selv at være værdifulde.

8.3.3 Scenariebygning

Der er en stor grad af usikkerhed forbundet med bygningen af fremtidsscenarier, da der er mange variable, der kan være anderledes i fremtiden, og når det kommer til at forstå menneskers komplekse tankegang og rationaler, viser der sig ligeledes vanskeligheder.

Andre scenarier: Andre scenarier kunne have været opbygget med andre resultater. Det kunne eksempelvis have været indlagt det præmis, at der skulle laves udbygninger af det kollektive i alle scenarier, hvorved der også kunne være set en konventionel tilgang til den kollektive transport. Her havde man således muligvis indsat flere busser, men uden brug af de mobilitetssociologiske data og de deraf erfarede muligheder for forbedringer, ville busserne dog have svært ved at tiltrække flere passagerer. Der var muligvis også analyseret på den samfundsøkonomiske værdi af en baneforbindelse til Billund Airport med de traditionelle forudsætninger, hvor tid tilbragt i kollektive transportmidler i stedet for i en bil ikke prissættes, men en sådan forbindelse har ikke stor samfundsmæssig værdi, bl.a. fordi passagertallet ikke vurderes at blive så højt. Benyttes der andre antagelser i de samfundsøkonomiske beregninger, kunne billedet måske have set anderledes ud. De pågældende scenarier er valgt udformet, således at de bedst muligt demonstrerer forskellen mellem den konventionelle 'predict and provide' tilgang og en miljøoptimerende mobilitetssociologisk tilgang, samt hvorfor den umiddelbart mest tillokkende tilgang ikke vil have den ønskede effekt.

Scenariernes konsekvenser: De forskellige scenarier ville have flere konsekvenser end dem, der peges på i kapitel 7. Alle sandsynlige påvirkninger skal vurderes, før der endelig tages stilling til, hvilke tiltag der skal gøres for at forbedre tilgængeligheden til Billund Airport. Der er naturligvis økonomiske hensyn der skal tages, ligesom natur- og miljøpåvirkningerne ved anlægsarbejdet ved og driften af forskellige infrastrukturelle projekter skal vurderes. Derudover bør der inddrages en vurdering af de forskellige tiltags betydning for den sociale lighed i mobilitet, som blev beskrevet nærmere i afsnit 3.3.

8.4 VURDERING AF RELIABILITET OG VALIDITET

Reliabiliteten refererer til de indsamlede datas pålidelighed, mens niveauet af validitet fortæller noget om, hvor gyldige og relevante dataene er – eller med andre ord, om der undersøges det, der ønskes undersøgt. (Andersen 2005, pp. 80-81) Disse begreber er originalt udviklet til kvantitative dataindsamlinger, og flere teoretikere peger på deres utilstrækkelighed i forhold til kvalitative data. Særligt kritiseres målene for forskningens værdi for at bygge på den antagelse, at der er én sandhed, som forskningen skal afdække. Derfor er der også sket en videreudvikling af disse begreber for at

skabe bedre sammenhæng med kvalitativ forskning, som der her tages udgangspunkt i. (Bryman 2008, pp. 376-377) Derfor suppleres der undervejs med andre parametre parallelle med de traditionelle:

Intern reliabilitet/pålidelighed: Dette parameter for forskningens værdi bestemmes af, hvor mange der har fulgt med i forskningen og dermed har haft noget at sige her i forhold til, og hvor objektivt, forskningen kan siges at være som følge heraf. Som allerede behandlet i afsnit 8.3.1 er den mulige problematik i, at forfatteren alene har udarbejdet projektet forsøgt imødegået med bl.a. inddragelse af vejleder og udenforstående, ligesom forfatteren har forsøgt at vende og dreje problemstillingen for at undgå en ensidet tilgang. Den interne reliabilitet vurderes derfor at være tilstrækkelig høj.

Ekstern reliabilitet/pålidelighed: Kan defineres, som i hvor høj grad det er muligt at gentage undersøgelsen. Dette må siges at være et problem i forhold til de fleste kvalitative undersøgelser. Det kan dog som i dette projekt forsøges at gøre det muligt at gennemskue lighedspunkter mellem den pågældende case og andre cases ved i omfattende grad at beskrive omstændighederne ved casen og metoderne, hvormed den eksterne reliabilitet vurderes så høj som mulig.

Intern validitet/ troværdighed: Dette parameter for forskningens værdi omhandler, hvorvidt der er god overensstemmelse mellem det observerede og forskerens deraf uddragede teorier/antagelser. Dette parameter kunne have været øget ved at inddrage spørgeskemaundersøgelser og derved benytte flere typer metoder til at belyse problemstillingen. Da der ikke har været ressourcer til at udføre sådanne kvantitative analyser, er der i stedet benyttet omfattende litteratur for herigennem at benytte generelle teorier på den konkrete case og supplere disse med kvalitative interviews for at demonstrere sammenhængen mellem de kontekstafhængige data og de generelle teorier. Undervejs i interviewene blev der således spurgt ind til den interviewedes mening med tanke på at af- eller bekræfte teorierne. Der var god overensstemmelse mellem de interviewedes udsagn og de generelle teorier, som det også var hypotesen. Den interne validitet vurderes derfor at være høj.

Ekstern validitet/overførbarehed: Omhandler den grad, hvormed resultaterne kan generaliseres til andre steder i andre sammenhænge. Dette er sjældent muligt i kvalitative undersøgelser. Dette casestudie har dog alligevel lighedspunkter med andre cases. Som tidligere nævnt er der identificeret en række strukturer og mekanismer i dette projekt, som vil gøre sig gældende i lignende projekter vedr. infrastruktur. Vha. den omfattende beskrivelse af casen og tilgangen hertil, kan andre derfor gentage lignende undersøgelser for at afdække samme strukturer og mekanismer, som de bagvedliggende årsager til problemstillingerne. Den eksterne validitet ses derfor også som høj taget i betragtning, at der er tale om et kontekstafhængigt studie.

Opsamling på kapitel 8

Inden der i næste kapitel konkluderes på projektet, gøres her en kort opsamling på dette kapitel 8, der har haft til formål at præsentere forskellige refleksioner og en evaluering af projektet som helhed.

- Flytransporten bør reguleres og begrænses via internationale aftaler, men kan og bør ikke afskaffes helt fra dag til anden
- Det skal derfor stadig være muligt at komme til Billund Airport på forholdsvis let og helst på en CO₂-besparende vis
- Konkurrencen mellem steder har betydelige negative konsekvenser for uheldigt stillede kommuner og borgere
- Det kan diskuteres, hvorvidt rum/afstande mister deres betydning, eller om det blot er spørgsmålet om tid, som er altafgørende
- Objektivitet er tilstræbet i feltstudie, desk research, litteraturstudier og dokumentanalyser
- Det kan have betydning, at uforholdsvis mange af de interviewede var selvstændige
- Resultaterne kunne også have været anderledes, hvis det var valgt udelukkende at lave interviews med forretningsrejsende
- Interviewpersonerne kunne have været brugt i større omfang til at diskutere mere ømtålelige emner
- Scenarierne kunne have set anderledes ud med andre resultater, men er designet til at demonstrere tre af projektets hovedpointer:
 - at en predict and provide tilgang er uhensigtsmæssig ud fra et miljøperspektiv
 - at den konventionelle tilgang misser vigtige oplysninger om, hvad der kan få folk til at benytte de kollektive transportmidler
 - at det er nødvendigt at fjerne nogle af bilens fordele for at få vanebilisterne over i de kollektive transportmidler
- Projektets reliabilitet og validitet vurderes at være tilstrækkelig høj.

Som afslutning på rapporten følger herefter konklusionen, som samler op på, hvad der er lært igennem projektet, og besvarer de fire underspørgsmål og problemformuleringen.

9. KONKLUSION

*Vision without action is merely a dream.
Action without vision just passes the time.
Vision with action can change the world.*
Joel A. Barker, amerikansk forretningsmand

Som det sidste kapitel i denne rapport har denne konklusion til formål at kort at redegøre for motivationen bag projektet og give et svar på problemformuleringen, som det er blevet tilvejebragt igennem besvarelsen af underspørgsmål 1-4.

Motivationen for projektet

Udgangspunktet for projektet har været Billund Kommunes udsagn om, at tilgængeligheden til Billund Airport er utilstrækkelig – et udsagn, der bl.a. skal ses i lyset af Billund Kommunes turismestrategi. Tilgængeligheden kan udbedres på flere forskellige måder, men ikke alle vil være lige hensigtsmæssige – særligt ikke fra et miljøperspektiv. Da det er forfatterens normative standpunkt, at transportens CO₂-udledning skal søges mindsket, er det ønsket med projektet at belyse, hvilke forskellige konsekvenser forskellige tiltag vil have. Samtidig har det været ønsket at kombinere de mere traditionelle tilgængelighedsanalyser med et mobilitetssociologisk perspektiv for derigennem at vise, hvad andet og mere sidstnævnte tilgang kan bidrage med til sådanne undersøgelser. Det var på baggrund af denne motivation, at der blev formuleret en forholdsvis bred problemformulering, som efterfølgende blev konkretiseret igennem fire underspørgsmål. Hver af disse underspørgsmåls besvarelser belyser vigtige aspekter af problemstillingen, ligesom de har udgjort rettesnore for projektet, og på baggrund heraf er det i sidste ende muligt at besvare problemformuleringen.

Besvarelse af underspørgsmål 1

At den videnskabsteoretiske tilgang er kritisk realisme, kommer bl.a. til udtryk i ordlyden af underspørgsmål 1: *Hvilke strukturer og mekanismer i samfundet har betydning for den øgede mobilitet, og hvilke konsekvenser har dette i samfundet og for casen?* Igennem rapportens kapitel 3 og 4 blev der bygget videre på indledningens introduktion til problemstillingen, hvormed underspørgsmål 1 kunne besvares, og der blev peget på flere forskellige strukturer og mekanismer i samfundet, som influerer problemstillingen. Globaliseringen foranlediget af en neoliberal økonomi betyder bl.a. en skærpet konkurrence mellem steder. Billund Kommune er således sat under pres i forhold til at ruste kommunen mod konkurrence på flere forskellige områder og flere forskellige kanter, hvor noget af denne konkurrence kan siges at være 'skæbnen', mens andet er strategi. Kommunen har således i samarbejde med LEGO og Lalandia bl.a. udviklet en turismestrategi, hvori

Billund Airport spiller en vigtig rolle som udlandets port til Billund. Da antallet af billige flyafgange til og fra Billund er bestemt af lufthavnens passageropland, bliver tilgængeligheden til Billund Airport dermed af stor betydning for en række aktører.

Derudover har den neoliberale økonomiske struktur den konsekvens, at der sker en acceleration af den teknologiske udvikling. Samtidig foranlediger en strukturel drivkraft en social acceleration, mens en kulturel drivkraft medfører en acceleration af livstempoet. Hermed hvirvles samfundet ind i en accelerationens cyklus, der bl.a. også medfører, at folk rejser oftere, længere og hurtigere end tidligere. Globaliseringen bidrager yderligere denne tendens til øget mobilitet. Alle disse rejser betyder dog også en øget belastning af miljøet, specielt fordi mobilitetsbehovene hovedsageligt bliver dækket af privatbilisme. Nogle ser desuden mobilitet som den nye stratificerende faktor i samfundet, hvor de, der ikke kan følge med til det høje tempo, og de mobilitetsfattige er taberne, mens den nye magtelite er de højmobile. Det er således i denne samfundsmæssige og case-specifikke sammenhæng, som de senere opstillede scenarier skal holdes op imod.

Besvarelse af underspørgsmål 2

Hvor det første underspørgsmål bidragede med en baggrundsviden, der ses som vigtig for den problemløsende del af projektet og for at kunne vurdere de senere opstillede scenarier, var formålet med underspørgsmål 2 at belyse den nuværende situation: *Hvordan er tilgængeligheden til Billund Airport i dag ud fra et netværksperspektiv?* Ved analyserne blev der taget udgangspunkt i projektets definition af tilgængelighed bestående af seks kriterier, som hver især blev behandlet i løbet af kapitel 5. Som en teoretisk forståelsesramme benyttedes netværksteorier og relationel geografi, hvorefter der analyseredes på vejnettet og det kollektive transportnetværk inden for de seks kriterier.

Det var som forventet tydeligt, at bilisten har større valgfrihed mht. rute og afgangstidspunkter end kollektivbrugeren. Sidstnævnte er desuden ofte nødt til at skifte transportmiddel undervejs, eftersom der kun er få direkte ruter, og dette forværres kun i weekenderne, hvor der ellers er mange der flyver. Det blev desuden klarlagt, at bilisten kommer meget hurtigere frem til Billund Airport end kollektivbrugeren, som dog kan nedkorte rejsetiden betydeligt ved at benytte sig af tog. Til gengæld er det dyrere at benytte sig af bilen end det kollektive, hvormed bilisten kan ses som betalende dyrt for den sparede tid. Tid og rum er dog særlige størrelser i netværkssamfundet, da den rejsende via IKT har mulighed for at udnytte sin rejsetid. Dermed kan rejsetiden ikke i samme omfang ses som spildtid.

Besvarelse af underspørgsmål 3

Som det også blev fremhævet i afsnittet omkring relationel geografi i kapitel 5, er det nødvendigt at inddrage de rejsende i analyserne. Kun de kan lære os, hvad der skal til for, at de vil benytte de kollektive transportmidler i et større omfang, og derfor besvarer kapitel 6 på mobilitetssociologisk vis underspørgsmål 3: *Hvilke oplevelser og rationaler spiller ind i de rejsendes transportmiddelvalg, når de skal til Billund Airport?* Da Billund Airport ses som indskrevet i en samfundsrelateret, bilafhængig transportkultur, som også svaret på underspørgsmål 5 kunne bekræfte, var perspektivet

igennem kapitlet det, at der vil være mange paralleller mellem dagligdagens transportmiddelvalg og transportmiddelvalget, når turen går til Billund Airport. Dette perspektiv gør megen generel litteratur om emnet relevant.

Ud fra en formodning om, at en lufthavn dog ikke er hvilken som helst destination for de rejsende, blev Billund Airport skildret som et lokalt sted. Billund Airport er både en lufthavn som så mange andre med alt, hvad det indebærer af glæde og ubehag, men den er også lokalt forankret og har en særlig betydning for de rejsende. Valget af transportmiddel til lufthavnen kan afhænge heraf. Det har dog også meget at sige, hvem den rejsende er, og den samme rejsende kan have rationale for at vælge forskelligt i varierende situationer. Der findes en lang række parametre, der kan skrues på i forhold til at ændre transportvalget til Billund Airport. Tidligere undersøgelser har f.eks. vist, at prisnedsættelser alene på de kollektive rejser ikke har stor betydning, men hvis dette tiltag kombineres med andre virkemidler, vil folk højst sandsynligt skifte transportmiddel på et tidspunkt. Hvor meget der skal til, varierer fra person til person. Parametrene fortæller dog ikke i sig selv meget om den oplevelse, som den rejsende får ved at benytte et transportmiddel. Turen med bil, tog eller bus indebærer mere eller mindre positive sanseindtryk for den rejsende, som ligeledes er vigtig at have in mente ved tilgængelighedsplanlægning for Billund Airport, og det særligt, når det ønskes, at de kollektive transportmidler skal overtage en større del af transportarbejdet.

Besvarelse af underspørgsmål 4

Med de foregående redegørelser på baggrund af underspørgsmål 1-3 blev trådene samlet i kapitel 7, der kom med en besvarelse af underspørgsmål 4: *Hvilke fordele og ulemper kan identificeres ved tre forskellige scenarier opstillet på baggrund af varierende planlægningsmæssige tiltag med henblik på at øge tilgængeligheden til Billund Airport?* Som det fremgår af underspørgsmålet, blev der opstillet tre scenarier, ud fra hvilke det kunne diskuteres, hvordan tilgængeligheden til Billund Airport kan forbedres. Det var med scenarierne bl.a. ønsket at demonstrere, hvad den konventionelle 'predict and provide' tilgang ville medføre til forskel for et scenarie, hvor alle midler tages i brug for at mindske bilismen og dermed CO₂-udledningen. Hertil skulle et tredje scenarie bruges til at diskuteres nødvendigheden af nogle af de mere radikale virkemidler. Derudover skulle scenarierne anskueliggøre værdien af de mobilitetssociologiske undersøgelser.

Scenarie nr. 1: den konventionelle tilgang: Da stort set alle rejsende pt. kommer til lufthavnen i bil, og trafikken på vejene forventes at stige op mod 70 % de næste 15-20 år, vil den konventionelle respons herpå være at forsøge at øge bilisternes tilgængelighed til lufthavnen. Igennem analyserne i kapitel 5 blev det klart, at tilgængeligheden for bilisterne næsten ikke kunne øges på anden måde end at udbygge vejene få steder og ved at anlægge motorveje. Derfor indeholdt det første scenarie en vejudbygning på fire udpegede strækninger (en udbygning til motorvej er allerede planlagt på en af disse strækninger) samt anlæggelsen af en hærvejsmotorvej. Hvor populært dette scenarie end måtte være i den brede befolkning, har det den store ulempe, at de bedre veje medfører flere bilister og højere fart, hvilket resulterer i en øget CO₂-udledning. Ud fra forfatterens normative standpunkt og med tanke på Danmarks ansvar for det globale miljø, er dette problematisk.

Scenarie nr. 2: den radikale/grønne tilgang: Som modsætning hertil blev scenarie nr. 2 opstillet. Her var målet med scenariet at skære ned på CO₂-udledningen fra transporten til Billund Airport. Derfor blev der med scenariet sat ind med lokkemidler i forhold til busserne, hvor der forslås forskellige indsatser som f.eks. nye luksusbusser og gratis busbilletter med flybilletten. Derudover blev perspektiverne i en letbaneforbindelse mellem Vejle og Billund diskuteret. Dertil kommer, at dette scenarie også indeholdt en række bilrestriktive virkemidler såsom forhøjede priser på færre parkeringspladser ved lufthavnen og road pricing. Scenariet indbefatter således en række virkemidler, som vil have effekt i forhold til at påvirke transportmiddelvalget i en mere grøn retning. Ud over, at de bilrestriktive tiltag i dette scenarie sandsynligvis ville møde stor modstand blandt den brede befolkning, erhvervsliv og politikere på forskellige niveauer, vil der også være andre problemstillinger forbundet hermed. Eksempelvis vil en fordyrelse af pendling betyde problemer for visse borgere og virksomheder i udkantsområder.

Særligt ved udformningen af radikale/grønne scenaries virkemidler blev de mobilitetssociologiske erfaringer benyttet. Ud fra interviewene og teorierne præsenteret i kapitel 6 blev der fundet frem til, hvad der er tiltalende ved bilen, og hvad der gør de kollektive transportmidler mindre populære. Det er således ikke nok eksempelvis blot at sætte flere busser ind – det er nødvendigt at forstå de rejsendes rationaler og oplevelser for at kunne reagere hensigtsmæssigt herpå i forhold til at øge de kollektive transportmidlers tiltræknings-effekt. Det var derudover bl.a. erfaringen, at vanens magt og bekvemmelighed/magelighed havde meget at sige i forhold til transportmiddelvalget. De rejsende tænker simpelthen ikke over, at de kunne benytte sig af andre transportmidler end bilen. Der skal derfor ske noget, som betydeligt øger incitamentet for at bryde denne vane, hvilket taler for at indføre bilrestriktive tiltag.

Scenarie nr. 3: den behagende tilgang: Da scenarie nr. 2's restriktioner på biltrafikken sandsynligvis vil være så upopulære, at de langt hen ad vejen forekommer uigennemførlige, præsenteres desuden et tredje scenarie indeholdende alene populære tiltag for dermed at lægge op til en diskussion af de bilrestriktive virkemidlers nødvendighed. Dette scenarie indeholdt således en kombination af vejudbygning, motorvejsanlæggelse og forbedringer af den kollektive trafik i overensstemmelse med den fremherskende tankegang blandt partierne repræsenteret i Folketinget om, at skiftet til kollektiv trafik skal ske via frivillighedens vej alene. En gennemførelse af scenariet er økonomisk urealistisk, men scenariet er taget med for diskussionens skyld.

Som det blev argumenteret, ville et flertal sandsynligvis fortsat benytte sig af bilen til lufthavnen ved gennemførelsen af dette tredje scenarie, selvom der skete betydelige forbedringer i det kollektive transportnetværk. Dette sker til dels, fordi Billund Airport er indskrevet i en bilafhængig transportkultur, og til dels fordi forbedringer i det kollektive ikke i sig selv skaber incitament nok til, at folk ændrer deres transportvaner. Igennem de mobilitetssociologiske undersøgelser blev det klart, at det i høj grad handler om, at bilen har for mange og for store fordele i forhold til de kollektive transportmidler, og at det således ikke er de kollektive transportmidlers ulemper, der gør, at folk fravælger dem. Et andet fund var, at der synes at være nogle diskurser i samfundet, som omtaler bilen som det eneste transportmiddel, der kan opfylde vores mobilitetsbehov, mens der samtidig

ses nogle negative fortællinger om de kollektive transportmidler. Disse diskurser har således ikke altid hold i virkeligheden.

Hvor holdninger og image blev præsenteret som et parameter i transportmiddelvalget, synes det dog ikke at være tilfældet for flertallet, når miljøholdninger og transportmiddelvalg sammenholdes. Selvom miljøbevidstheden stiger generelt på andre områder, kommer det ikke til udtryk i forbindelse med den daglige transport, hvor tendensen er, at folk gennemsnitligt transporterer sig stadig længere – og det i bil. I stedet skubbes den dårlige samvittighed væk med (oftest sandfærdige) forklaringer om, at deres hverdag ikke kunne hænge sammen uden bilen. Desuden bliver politikerne ofte beskyldt for ikke at sørge for ordentlige kollektive transporttilbud, og samfundet får skylden for at være bilafhængigt.

Besvarelse af problemformulering

Som nævnt ses projektets problemformulering som besvaret igennem underspørgsmål 1-4, der hver især belyste vigtige aspekter ved den forholdsvis brede problemformulering. I det efterfølgende vil derfor kun kort blive kommenteret på problemformuleringen:

Det undersøges, hvordan tilgængeligheden til Billund Airport kan forbedres igennem planlægningsmæssige tiltag.

Det er muligt at komme med mange forskellige svar til ovenstående problemformulering, da der er mange forskellige tiltag, som kunne gøres for at forbedre tilgængeligheden til Billund Airport. Men når der først ses på den virkelighed/kontekst, som tiltagspakkerne skal fungere i, bliver antallet af svarmuligheder begrænset væsentligt, og det kan herefter konkluderes, at ikke en løsningsmodel vil være uden problemer, som også demonstreret ved besvarelsen af underspørgsmål 4.

Vælges en løsningsmodel efter den konventionelle fremgangsmåde, vil det have negative konsekvenser for naturen og miljøet, både på lokalt og globalt plan. Gennemføres alene tiltag med henblik på at forbedre den kollektive trafik, er der en risiko for, at passagerantallet og dermed gevinsten for miljøet ikke står mål med de økonomiske udgifter. Hvis der suppleres med tiltag, der har til formål at reducere bilens fordele, er der en større sandsynlighed for, at flere ville benytte sig af det kollektive transportsystem, bl.a. fordi der dermed skabes et incitament for at ændre transportvanerne. Sidstnævnte tiltagspakke vil dog sandsynligvis møde stor modstand blandt den brede befolkning, erhvervsliv og politikere, og er heller ikke uden problemstillinger i forhold til, hvordan de bilrestriktive tiltag rammer.

Som det allerede i indledningen blev meldt ud, er det forfatterens normative standpunkt, at CO₂-udledningen fra transportsektoren generelt skal søges mindsket, hvilket også tydeligt fremgår igennem rapporten. Derfor ses scenarie nr. 2 da også som den umiddelbart mest anbefalelsesværdige løsningsmodel, selvom denne også er forbundet med problemer, som bør søges omgået bedst muligt.

Der er dog også fordele ved dette scenarie. Selve ønsket om at forbedre infrastrukturen til Billund Airport skal bl.a. ses i forhold til Billund Kommunes turismestrategi. For at kunne tiltrække udenlandske turister til Billund skal der kunne tilbydes en vifte af forskellige seværdigheder/underholdningstilbud, og her er det ikke sikkert, at Billunds egne tilbud vil være nok til en længere ferie. Hvis disse turister, der flyver ind til Billund, også skal have mulighed for at komme videre ud i det danske ferieland efter besøget i LEGOLAND og Lalandia taler dette for en udbygning af det kollektive transportnetværk. Dette vil være en udbygning, som sandsynligvis kun vil kunne lade sig gøre, hvis passagertallet er tilstrækkeligt højt, og dette vil sandsynligvis kun være muligt, hvis der lægges restriktioner på biltrafikken.

I sidste ende vil forbedringer af tilgængeligheden til Billund Airport afhænge politiske prioriteringer. Handling er nødvendig. Upopulære handlinger er også nødvendige, hvis Danmarks målsætning om at være uafhængig af fossile brændstoffer i 2050 skal nås – også på transportområdet. Vores transportadfærd skal ændres til det grønnere, men hvorvidt dette kan ske uden reduktion af bilens goder, anses for tvivlsomt.

REFERENCELISTE

- Aalborg Lufthavn n.d., Gratis parkering. [online] Tilgængelig på <http://www.aal.dk/Forside/Transport-til-fra/Gratis-Parkering> [Fundet 12. april 2012]
- Aarhus Lufthavn n.d., Parkering. [online] Tilgængelig på <http://www.aar.dk/default.asp?id=51> [Fundet 12. april 2012]
- Andersen, HC 1859, Et Stykke Perlesnor. [online] Tilgængelig på http://adl.dk/adl_pub/pg/cv/ShowPg-Text.aspx?nnoc=adl_pub&p_udg_id=96&p_sidenr=143 [Fundet 6. februar 2012]
- Andersen, I 2005, Den Skinbarlige Virkelighed. Forlaget Samfundslitteratur, Frederiksberg.
- Andersen, K 2012, 'Bredt trafikforlig: Slut med halsløse VVM-undersøgelser af broer og motorveje', Ingeniøren, 8. februar. [online] Tilgængelig på <http://ing.dk/artikel/126496-bredt-trafikforlig-slut-med-halsloese-vvm-undersogelser-af-broer-og-motorveje> [Fundet 27. maj 2012]
- Andersen, U 2010, 'EU-rapport: Sænk farten på motorveje til 100 km/h' Ingeniøren, 29. juli. [online] Tilgængelig på <http://ing.dk/artikel/110625-eu-rapport-saenk-farten-paa-motorveje-til-100-kmh> [Fundet 29. maj 2012]
- Audi R8 [image] n.d. Tilgængelig på <http://meet-audi-r8.info/> [Fundet 28. april 2012]
- Augé, M 1995, Non-Places. Verso, London
- Banedanmark 2011, Bilag 3, Jernbaner i Danmark. [online] Tilgængelig på http://www.bane.dk/db/filarkiv/6034/Bilag_03_2011.pdf [Fundet 10. april 2012]
- Banister, D 1999, 'Planning More to Travel Less: Land Use and Transport'. The Town Planning Review, vol. 70, no. 3, pp. 313-338.
- Banister, D 2002, Transport Planning: Transport, development and sustainability. Taylor & Francis, New York.
- Bauer, J., Gruber, H. & Harteis, C. (2008). The culture of learning from mistakes: How employees handle mistakes in everyday work. International Journal of Educational Research, 47, 223 – 231.
- Bauman, Z 1998, Globalization: the Human Consequences. Polity Press, Cambridge.
- Bennekou, G n.d., Infrastrukturkommissionen. Mindretalsudtalelse fra medlem af Infrastrukturkommissionen Gunver Bennekou, Danmarks Naturfredningsforening. [online] Tilgængelig på <http://www.dn.dk/Default.aspx?ID=3350> [Fundet 25. maj 2012]
- Beveridge, WIB 1951, The art of scientific investigation. William Heinemann, London.
- Billund Airport 2007, Årsrapport for 2007. [online] Tilgængelig på http://bll.dk/Lufthavnsinfo/Om_lufthavnen/~media/Billund_Lufthavn/PDF/Aarsrapport/Aarsrapport_2007.ashx [Fundet 10. april 2012]
- Billund Airport 2010, Trafik til/fra Billund by (inkl. Legoland og Lalandia) opgjort i mio. rejser pr. år (2010). Billund Airport, Billund.
- Billund Airport 2011, Trafikstatistik. [online] Tilgængelig på http://www.billund-airport.dk/Lufthavnsinfo/Om_lufthavnen/Statistikker/Aarsstatistikker.aspx [Fundet 30. januar 2012]
- Billund Airport 2012, Fakta og tal, Vestdanmarks internationale lufthavn, December 2011. [online] Tilgængelig på http://www.billund-airport.dk/Lufthavnsinfo/Om_lufthavnen/~media/Billund_Lufthavn/PDF/Fakta/Faktaark.ashx [Fundet 31. januar 2012]
- Billund Airport n.d., P1- flere priser. [online] Tilgængelig på http://www.bll.dk/Rejseinfo/Til_og_fra_lufthavnen/Parkering/P-side_FlerePriser.aspx?pom=p1_b&id={130409E4-ECB8-44C8-8369-6B2C2-D4378AC} [Fundet 12. april 2012]
- Billund Kommune 2008, Udviklingsplan for Billund Kommune 2008-2018. Billund Kommune, Billund.
- Billund Kommune 2012 a, Infrastruktur i Billund Kommune/Trekantsområdet. [online] Tilgængelig på <http://www.5vejertilvaekst.dk/?q=content/infrastrukturen-i-billund-kommunetrekantsomr%C3%A5det>

[Fundet 17. maj 2012]

- Billund Kommune 2012 b, Billund Kommune vil... [online] Tilgængelig på <http://www.5vejertilvaekst.dk/?q=content/billund-kommune-vil> [Fundet 17. maj 2012]
- Billund Kommune n.d. a, Agenda 21, jf. kapitel 9 i Udviklingsplan for Billund kommune 2008-2018. [online] Tilgængelig på <http://www.billund.dk/cms/site.aspx?p=7704> [Fundet 17. maj 2012]
- Billund Kommune n.d. b, 5 veje til vækst. Tilgængelig på <http://www.5vejertilvaekst.dk/> [Fundet 1. juni 2012]
- Bjerregaard, JK 2011, 'De kloge dropper provinsen', Avisen.dk, 1. november. Tilgængelig på http://avisen.dk/de-kloge-dropper-provinsen_154639.aspx [Fundet 2. maj 2012]
- Botin, L 2010, The Interpretative Tradition: Phenomenology and Hermeneutics. [online] Tilgængelig på <http://www.lsn.aau.dk/intranet/planogmiljo/em8/BilagTOS/slideslecture32010lb.pdf> Fundet 15. april 2012
- Brandsen 2012, 'Legoland søger 100 ekstra folk til den nye sæson'. Vejle Amts Folkeblad, 27. januar. [online] Tilgængelig på <http://www.vejleamtsfolkeblad.dk/artikel/415652:Billund--Legoland-soeger-100-ekstra-folk-til-den-nye-saeson> [Fundet 19. maj 2012]
- Bryman, A 2008, Social Research Methods. 3rd edn, Oxford University Press, Oxford.
- Castells 2010, The Rise of the Network. 2nd edn, John Wiley & Sons Ltd, West Sussex.
- Castells, M, Fernandez-Ardevol M, Qiu, JL & Sey, A 2007, Mobile Communication and Society: A Global Perspective. MIT Press, Cambridge.
- Catton, B 1981, from Reflections on the Civilwar. [online] Tilgængelig på http://scholar.googleusercontent.com/scholar?q=cache:jlH15uCXAMWJ:scholar.google.com/+%22never+been+anywhere%22&hl=da&as_sdt=0,5 [Fundet 9. februar 2012]
- Christensen, L 1999, 'Betydningen af kollektiv trafiks service for transportmiddelvalg', paper præsenteret på konferencen Trafikdage På Aalborg Universitet, 30.-31. august 1999. Tilgængelig på http://www.trafikdage.dk/td/papers/papers99/papers/paper/kmbok/l_christ/l_christ.pdf [Fundet 26. april 2012]
- Christensen, LR 1988, Livsformer i Danmark, Samfundsfagsnyt, cop. 1988, København.
- Crozet, Y 2005, 'Time and Passenger Transport'. [online] Time and Transport, Roundtable 127, ECMT. Tilgængelig på http://hal.inria.fr/docs/00/19/45/83/PDF/ECMT_CROZET.pdf [Fundet 9. februar 2012]
- Czajkowski, F 2011, 'Københavnernes får kinesiske elbusser i fuld størrelse'. Ingeniøren, 10. marts. [online] Tilgængelig på <http://ing.dk/artikel/117244-koebenhavnerne-faar-kinesiske-elbusser-i-fuld-stoerrelse> [Fundet 28. maj 2012]
- Danmarks Miljøportal n.d. Danmarks Miljøportal – Data om miljøet i Danmark. [online] Tilgængelig på <http://kort.arealinfo.dk/> [Fundet 18. maj 2012]
- Danmarks Statistik 2011, Detailomsætning af økologiske fødevarer 2010. [online] Tilgængelig på http://www.dst.dk/pukora/epub/Nyt/2011/NR191_1.pdf [Fundet 28. april 2012]
- Dansk Handicap Forbund n.d., Bus/Handicapørsel. [online] Tilgængelig på http://danskhandicapforbund.dk/det_arbejder_vi_for/transport/bus_handicapkoersel/ [Fundet 26. april 2012]
- Danske Regioner 2009, Kvalificeret arbejdskraft – forudsætning for regional vækst. Danske Regioner. [online] Tilgængelig på <http://www.e-pages.dk/regioner/29/15> [Fundet 28. februar 2012]
- Den Store Danske n.d. a, identitet. [online]. Den Store Danske, Gyldendals åbne encyklopædi. Tilgængelig på http://www.denstoredanske.dk/Samfund,_jura_og_politik/Filosofi/Menneskets_grundvilk%C3%A5r/identitet?highlight=identitet [Fundet 2. februar 2012]
- Den Store Danske n.d. b, neoliberalisme. [online]. Den Store Danske, Gyldendals åbne encyklopædi. Tilgængelig på http://www.denstoredanske.dk/Samfund,_jura_og_politik/Samfund/Statsl%C3%A6re_og_politisk_videnskabsteori/neoliberalisme_-_idstr%C3%B8mninger [Fundet 7. marts 2012]

- Den Store Danske n.d. c, Manuel Castells. [online] Tilgængelig på http://www.denstoredanske.dk/Rejser,_geografi_og_historie/Geografi/Kulturgeografi/Byplanl%C3%A6ggere_og_-_geografer/Manuel_Castells [Fundet 16. marts 2012]
- Dicken, P 1998. *Global Shift: Transforming the World Economy*. Paul Chapman Publishing, London.
- DMU 2011, 10.4 Befolkningens miljøbevidsthed. [online] Tilgængelig på <http://naturogmiljoe.dmu.dk/miljoepolitik/103/> [Fundet 28. april 2012]
- DTU 2011, Transportøkonomiske Enhedspriser. Data- og Modulcenter, Institut for Transport, DTU. [online] Tilgængelig på <http://www.dtu.dk/centre/modelCenter/Samfunds%C3%B8konomi/Transport%C3%B8konomiske%20Enhedspriser.aspx> [Fundet 11. april 2012]
- Energi- og olieforum 2012, Prisudvikling – benzin. [online] Tilgængelig på <http://www.eof.dk/Priser-og-Forbrug/Benzin-udvikling.aspx> [Fundet 29. april 2012]
- Energistyrelsen 2002, Transport. Tilgængelig på http://193.88.185.141/Graphics/publikationer/statistik/stat_01/fig3a_transp.htm [Fundet 29. maj 2012]
- Energistyrelsen 2007, Transportens energiforbrug og CO2-emissioner. [online] Tilgængelig på <http://www.ens.dk/da-dk/klimaogCO2/transport/genereltomtransportogenergiforbrug/Sider/Forside.aspx> [Fundet 16. februar 2012]
- EnergiTjenesten n.d., Hvad? [online] Tilgængelig på <http://www.energitjenesten.dk/?id=2793> [Fundet 20. februar 2012]
- 'Fear of Airports...Normal??' n.d., Fear of Airports...Normal?? [online] Tilgængelig på [Fundet 1. maj 2012]
- Festinger, L 1957, *A Theory of Cognitive Dissonance*. Stanford University Press, Stanford.
- Flyruter [image] 2012. [online] Tilgængelig på <http://openflights.org/demo/openflights-routedb-2048.png> [Fundet 17. marts 2012]
- Folketinget 2011, Kollektiv transport. Tilgængelig på <http://www.ft.dk/Demokrati/Partier/partierne-sPolitik/detMenerPartierneOm/Trafik%20og%20transport/Kollektiv%20transport.aspx> [Fundet 29. maj 2012]
- Førrude i bil [image] 2005. Tilgængelig på <http://plus.maths.org/content/whats-so-special-about-special-relativity> [Fundet 7. maj 2012]
- Frances, J 2006, Flying in the Face of Global Warming. [online] Tilgængelig på <http://www.responsibletravelreport.com/trade-news/spotlight/climate-corner/2340-flying-in-the-face-of-global-warming> [Fundet 28. februar 2012]
- Friedmann, J 1993, 'Toward a Non-Euclidian Mode of Planning', *Journal of the American Planning Association*, vol. 59, nr. 4, pp. 482-485.
- Gärling, T & Schuitema, G 2007, 'Travel Demand Management Targeting Reduced Private Car Use: Effectiveness, Public Acceptability and Political Feasibility', *Journal of Social Issues*, vol. 63, no. 1, pp. 139-153. Tilgængelig på <http://web.ebscohost.com.zorac.aub.aau.dk/ehost/pdfviewer/pdfviewer?sid=246db393-4dbd-47cc-89ca-ca712906f9e8%40sessionmgr12&vid=2&hid=8> [Fundet 29. maj 2012]
- Google 2009, Maps. [online] Tilgængelig på <http://maps.google.dk/maps?hl=da&tab=ll> [Fundet 10. april 2012]
- Graham, S & Marvin, S 2001, *Splintering Urbanism*. Routledge, London.
- Grindal, BT 1973, 'Islamic Affiliations and Urban Adaptation: The Sisala Migrant in Accra, Ghana'. *Africa: Journal of the International African Institute*, vol. 43, no. 4, pp. 333-346. [online] Tilgængelig på <http://www.jstor.org.zorac.aub.aau.dk/stable/1159260?seq=11> [Fundet 9. februar 2012]

- Grübler, A 1989, *The Rise and Fall of Infrastructures*. Thesis, Physica Verlag, Heidelberg.
- Gustafson, P 2002, *Place, Place Attachment and Mobility*. Department of Sociology, Göteborg University, Göteborg. [online]. Tilgængelig på <http://www.ibf.uu.se/PERSON/perg/publi/place.pdf> [Fundet 13. marts 2012]
- Hamburg Airport n.d., *Parking Fees*. [online] Tilgængelig på http://www.hamburg-airport.de/en/parking_fees.html [Fundet 13. april 2012]
- Hansen, F & Simonsen, K 2004, *Geografiens videnskabsteori*. Roskilde Universitets Forlag, Frederiksberg.
- Harvey, D 1989, *The Urban Experience*. Basil Blackwell Ltd, Oxford.
- Haukrogh, LL & From, L 2008, 'Kollektiv transport i dyb krise', JP, 9. august, [online]. Tilgængelig på <http://jp.dk/indland/trafik/article1407058.ece> [Fundet 22. februar 2012]
- Healey, P 2004, 'The Treatment of Space and Place in the New Strategic Spatial Planning in Europe'. *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 28, nr. 1, pp. 45-67.
- Hilty, LM, Lohmann, W & Huang, EM 2011, 'Sustainability and ICT – an overview of the field', *PO-LITEIA*, vol. 27, pp. 104-121. [online]. Tilgængelig på <http://publicationslist.org/data/lorenz.hilty/ref-111/2011%20Hilty%20Lohmann%20Huang%20Politeia%20Preprint.pdf> [Fundet 22. maj 2012]
- Houben, F 2003 F. Houben & L. M. Calabrese (ed.), *Mobility, A Room with a View*, NAi Publishers, Rotterdam
- Hørvejskomiteén [image] n.d. b. Tilgængelig på http://haervejskomiteen.dk/linux10.curanetserver.dk/wp-content/uploads/H%C3%A6rvejsl%C3%B8sning_2_NY-copy.png [Fundet 26. maj 2012]
- Hørvejskomiteén n.d. a, *Hørvejsmotorvej.nu*. [online] Tilgængelig på <http://haervejskomiteen.dk/> [Fundet 26. maj 2012]
- Højrup, T 1983, *Det glemte folk: livsformer og centraldirigering*, Statens Byggeforskningsinstitut, Hørsholm
- IFEU 2010, *EcoPassenger, Environmental, Methodology and Data*. IFEU (Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH, Heidelberg. [online] Tilgængelig på http://ecopassenger.hafas.de/hafas-res/download/Ecopassenger_Methodology_Report.pdf [Fundet 27. februar 2012]
- Illustrerede Videnskab 2011, 'Vi er verdens mest nysgerrige pattedyr'. *Illustrerede Videnskab*, vol. 4, nr. 13, pp. 54-57.
- Information 2001, *Ny SFI-rapport: Kvinder kan det hele*. [online], 8. december. Tilgængelig på <http://www.information.dk/61654> [Fundet 3. februar 2012]
- IPCC 1999, *Aviation and the global atmosphere: Special Report of IPCC Working Groups I and II*, Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge University Press, Cambridge.
- IPCC 2001, *Climate Change 2001: The Scientific Basis. Contribution of Working Group I to the Third Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* [Houghton, J.T., Y. Ding, D.J. Griggs, M. Noguer, P.J. van der Linden, X. Dai, K. Maskell, and C.A. Johnson (eds.)]. Cambridge University Press, Cambridge. [online] Tilgængelig på http://www.csun.edu/~hmc60533/CSUN_630E_S2004/climate%20change/climate_change_2001_tech_summary.pdf [Fundet 17. februar 2012]
- Jacobsen, B & Outzen, O 2005, *Liv i Danmark – grundbog til samfunds-fag på c-niveau*, Columbus, København.
- Jensen, JL 2007, *Når samfundet bliver et netværk*. [online] Tilgængelig på <http://www.kommunikation-ogsprog.dk/moduler/Magasiner/frontend/index.asp?id=277&type=10&MagasinId=209&articleId=2661> [Fundet 13. april 2012]
- Jensen, JV & Steensgaard, P 2007, 'De lagde 42.000 kroner til enken', *Weekendavisen*, 23. marts, 1. sek-

- tion, p. 14.
- Jensen, M 1996, 'Transporten og hverdagslivet', paper præsenteret på konferencen Trafikdage På Aalborg Universitet, 19.-20. august 1996. Tilgængelig på http://www.trafikdage.dk/td/papers/papers96/tr_og_ad/jensen/jensen.pdf [Fundet 1. maj 2012]
 - Jensen, M 1997 a, Benzin i Blodet, Kvalitativ del, ALTRANS. Danmarks Miljøundersøgelser, Roskilde. [online] Tilgængelig på http://www2.dmu.dk/1_viden/2_publicationer/3_fagrapporter/rapporter/FR191.pdf [Fundet 27. april 2012]
 - Jensen, M 1997 b, Benzin i Blodet, Kvantitativ del, ALTRANS. Danmarks Miljøundersøgelser, Roskilde. [online] Tilgængelig på http://www2.dmu.dk/1_viden/2_publicationer/3_fagrapporter/rapporter/FR200.pdf [Fundet 27. april 2012]
 - Jensen, M 2001, Tendenser i tiden – en sociologisk analyse af mobilitet, miljø og moderne mennesker. Samfundslitteratur, Frederiksberg.
 - Jensen, OB 2000, Sociologisk Arbejdsrapport, Nr. 5, Castells & Rummet – En tematisk læsning af "The Information Age". [online] Tilgængelig på http://www.soc.aau.dk/fileadmin/user_upload/CASTOR/Arbejdsrapporter/Arbapapir_nr5.pdf [Fundet 21. marts 2012]
 - Jensen, SU 2004, Fremtidens Mobilitet. [online] Tilgængelig på <http://trafitec.dk/pub/mobilitet.pdf> [Fundet 27. februar 2012]
 - Jespersen, PH 2007, 'Mobilitet uden måde'. Global økologi, vol. 14, no. 4, pp. 8-14. [online] Tilgængelig på http://www.ecocouncil.dk/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=118&Itemid=219 [Fundet 28. februar 2012]
 - JP.dk 2011, 'DN: Hærvejsmotorvej er den dårligste løsning', JP.dk, 28. januar. [online] Tilgængelig på <http://jp.dk/indland/trafik/article2321116.ece> [Fundet 27. maj 2012]
 - Kahneman, D 1994, 'New challenges to the rationality assumption', Journal of Institutional and Theoretical Economics, vol. 150, no. 1, pp. 18–36.
 - Kaufmann, V 2002, Re-thinking Mobility. Ashgate, Aldershot.
 - Kavaratzis, M 2005, 'Place Branding: A Review of Trends and Conceptual Models'. The Marketing Review, vol. 5, no. 4, pp. 329-342. [online] Tilgængelig på <http://web.ebscohost.com.zorac.aub.aau.dk/ehost/pdfviewer/pdfviewer?sid=04e80ea0-9343-4f20-8e46-f02d1239223d%40sessionmgr14&vid=2&hid=108> [Fundet 17. februar 2012]
 - Kjeldsen, C 2004, Modernitet, tid, rum og økologiske fødevarenetværk. [online] Tilgængelig på http://orgprints.org/4005/1/Edition02_A4a.pdf [Fundet 6. februar 2012]
 - Klausholm, J., jkl@bll.dk 2012, Rapport vedr. letbane?. [email] Besked til Vestergaard, M. (majsigvestergaard@gmail.com). Sendt 19. april.
 - Klosterman, RE 1985, 'Arguments for and against Planning'. The Town Planning Review, vol. 56, no. 1, pp. 5-20. [online] Tilgængelig på <http://www.jstor.org.zorac.aub.aau.dk/stable/40112168?seq=3> [Fundet 28. februar 2012]
 - Knowles, RD 2006, 'Transport shaping space: differential collapse in time-space'. Journal of Transport Geography, vol. 14, no. 6, pp. 407-425
 - Krawack, S & Lindegaard, M 2009, Højere hastighed og klima, Notat af den 24. april, Concito. [online] Tilgængelig på http://www.concito.dk/sites/concito.dk/files/dokumenter/nyheder/notat-_hoejere_hastighed_og_klima_co2ogfart.pdf [Fundet 26. maj 2012]
 - Krogh, B, Løbner, K & Vestergaard, MS 2009, Sociology of the motorway, The influence on the social sustainability of North-western Jutland, 7. semester projekt, Aalborg Universitet
 - Kurzweil, R 2001, The Law of Accelerating Returns. [online] Tilgængelig på <http://www.kurzweilai.net/the-law-of-accelerating-returns> [Fundet 2. februar 2012]

- Kyhn, DB 2009, Viden kurerer flyskræk. [online] Tilgængelig på <http://www.dr.dk/sundhed/dinsundhed/artikler/2008/1229191617.htm> [Fundet 1. maj 2012]
- Københavns Lufthavne n.d., -P-priser. [online] Tilgængelig på <http://www.cph.dk/CPH/DK/MAIN/Parkering+og+transport/Parkering/Se+din+parkeringspris.htm> [Fundet 12. april 2012]
- Københavns Universitet n.d., Bacheloruddannelser. [online] Tilgængelig på <http://studier.ku.dk/bacheloruddannelser/> [Fundet 2. februar 2012]
- Lahrmann, H & Lohmann-Hansen, A 2009, 'Trafikale planbesværgelser', JP.dk, 25. januar. [online] Tilgængelig på <http://jp.dk/opinion/breve/article1581727.ece> [Fundet 11. april 2012]
- Lalandia 2012, Lalandia – Så er legen i gang, Lalandia i Billund – Pressekritik 2012. [online] Tilgængelig på http://www.lalandia.dk/MediaList/Presse/Kit/Pressekritik_Billund2012.pdf [Fundet 18. maj 2012]
- Landsorganisationen i Danmark n.d., Frit valg på alle hylder. [online] Tilgængelig på http://www.skolekontakt.lo.dk/mit_fremtidige_job/fakta/fritvalg.aspx [Fundet 12. marts 2012]
- Larsen, G 2002, 'Nye forbrugere og nye fællesskaber i forbruget', Fremtidsorientering, 14. november. [online] Tilgængelig på <http://www.cifs.dk/scripts/artikel.asp?id=728> [Fundet 27. april 2012]
- Larsen, L 2008, 'Mig, mig, mig! Er du klar til at se dig selv i øjnene?', Information, 31. januar. [online] Tilgængelig på <http://www.information.dk/154042> [Fundet 27. april 2012]
- Lassen, C 2006, Den mobiliserede vidensarbejder – en analyse af internationale arbejdsrejsers sociologi. Phd ved Institut for Samfundsudvikling og Planlægning, Aalborg Universitet. [online] Tilgængelig på <http://vbn.aau.dk/files/2004495/ClausLassen.pdf> [Fundet 28. februar 2012]
- Lassen, C, Smink, CK & Smidt-Jensen, S 2009, 'Experience Spaces, (Aero)mobilities and Environmental Impacts'. European Planning Studies, vol. 17, no. 6, pp. 887-903.
- Laurier, E 2004, 'Doing Office Work on the Motorway', Theory, Culture & Society, vol. 21, no. 4/5, pp. 261-277.
- LEGO 2009, LEGO Koncernen afskediger 66 medarbejdere i Billund. [online] Tilgængelig på <http://aboutus.lego.com/da-dk/news-room/2009/november/lego-koncernen-afskediger-66-medarbejdere-i-billund/> [Fundet 19. maj 2012]
- LEGOLAND 2012, Presse kit 2012. [online] Tilgængelig på http://www.legoland.dk/Documents/About/Press/LL_Pressekit2012_DA.pdf [Fundet 18. maj 2012]
- Lindevall, L & Nordin, N 2011, 'En times transport til arbejde? Nej tak!' 24.dk, 10. oktober. [online] Tilgængelig på <http://www.24.dk/article.jsp?articleId=14027> [Fundet 9. februar 2012]
- Lov om planlægning, LBK nr 937 af 24/09/2009. [online] Tilgængelig på <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=127131> [Fundet 16. februar 2012]
- Lucas, K (ed.) 2004, Running on Empty – Transport, social exclusion and environmental justice. The Polity Press, Bristol.
- Lund, H n.d., Grøn skattereform. [online] Tilgængelig på http://www.google.dk/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CFAQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.henrikherloevlund.dk%2Fartikler%2FGroenskattereform.doc&ei=uX_IT4fIGIL4QSO1_wk&usq=AFQjCNFvaCGq8zWI9WxLaaBZjNkSYGsSPw&sig2=DG2MaRgLxRU4F9qqWILZiA [Fundet 1. juni 2012]
- Lupton, D 2002, 'Road rage: drivers' understandings and experiences', Journal of Sociology, vol. 38, no. 3, pp. 275-290. [online] Tilgængelig på <http://jos.sagepub.com.zorac.aub.aau.dk/content/38/3/275.full.pdf+html> [Fundet 27. april 2012]
- Lyons, G & Urry, J 2004, The use and value of travel time. [online] Tilgængelig på http://www.bne.uwe.ac.uk/traveltimuse/downloads/lyonsurry_usevaluetraveltime_2004.pdf [Fundet 30. april 2012]
- Lyons, G & Urry, J 2005, 'Travel time use in the information age'. Transport Research Part A, vol. 39, no. 2-3, pp. 257-276. [online] Tilgængelig på <http://pdn.sciencedirect.com.zorac.aub.aau.dk/sci->

ence?_ob=MiamilImageURL&_cid=271795&_user=632453&_pii=S0965856404000977&_check=y&_origin=article&_zone=toolbar&_coverDate=31-Mar-2005&view=c&originContentFamily=serial&wchp=dGLzVIV-zSkzS&md5=10dcf9e1f85f88e715ed0fa2e31091de/1-s2.0-S0965856404000977-main.pdf [Fundet 9. marts 2012]

- Måding 2006, 'Cities and Regions in Competition – an Outline'. Lettere revideret udgave af et paper præsenteret i W. Jann, M. Röber & H. Wollmann (eds), Public Management – Grundlagen, Wirkungen, Kritik. Festschrift für Christoph Reichard zum 65. Geburtstag, edition sigma, Berlin. [online] Tilgængelig på <http://www.difu.de/publikationen/cities-and-regions-in-competition-an-outline.html#fn1> [Fundet 24. februar 2012]
- Magelund, L 1995, 'Har holdninger en betydning for transportmiddelvalget? Storbybefolkningens valg mellem kollektiv transport og personbil', paper præsenteret på konferencen Trafikdage På Aalborg Universitet, 21.-22. august 1995. [online] Tilgængelig på http://www.trafikdage.dk/td/papers/papers95/tr_og_ad/mage/mage.pdf [Fundet 27. april 2012]
- Marchetti, C 1994, 'Anthropological Invariants in Travel Behavior'. Technological Forecasting and Social Change, vol. 47, no. 1, pp. 75-88. [online] Tilgængelig på http://pdn.sciencedirect.com.zorac.aub.aau.dk/science?_ob=MiamilImageURL&_cid=271733&_user=632453&_pii=0040162594900418&_check=y&_origin=article&_zone=toolbar&_coverDate=30-Sep-1994&view=c&originContentFamily=serial&wchp=dGLzVIB-zSkzS&md5=ee04ad515df37c83db686fd63f3efa73/1-s2.0-0040162594900418-main.pdf [Fundet 9. februar 2012]
- Martensen, MB 2001, 'Lærerkreds forstår ikke Årets by-kåring', Folkeskolen.dk, 25. juni. Tilgængelig på <http://www.folkeskolen.dk/17746/laererkreds-forstaar-ikke-aarets-by-kaaring> [Fundet 2. maj 2012]
- Maslow, AH 1943, 'A Theory of Human Motivation'. Psychological Review, vol. 50, no. 4, pp. 370-396. [online] Tilgængelig på <http://psycnet.apa.org.zorac.aub.aau.dk/journals/rev/50/4/370.pdf> [Fundet 13. februar 2012]
- Metz, D 2008, The Limits to Travel. Earthscan, London. [online] Tilgængelig på <http://www.earthscan.co.uk/Portals/0/Files/Sample%20Chapters/9781844074938.pdf> [Fundet 9. februar 2012]
- Midttrafik 2012 a, Priser i Midttrafik Vest gældende fra 15. januar 2012. [online] Tilgængelig på <http://www.midttrafik.dk/priser+og+billetter/priser/midttrafik+vest?> [Fundet 2. april 2012]
- Midttrafik 2012 b, Priser i Midttrafik Øst, Midt og Syd gældende fra 15. januar 2012. [online] Tilgængelig på <http://www.midttrafik.dk/priser+og+billetter/priser/midttrafik+%C3%B8st+syd+midt?> [Fundet 2. april 2012]
- Midttrafik 2012 c, Priser for rejser i zone 1-4 Aarhus Kommune. [online] Tilgængelig på <http://www.midttrafik.dk/priser+og+billetter/priser/aarhus+kommune?> [Fundet 2. april 2012]
- Midttrafik 2012 d, Rute- og zonekort. [online] Tilgængelig på http://www.midttrafik.dk/files/Midttrafik/PDF-koreplaner/RuteZonekort/2011-2012/Rutezonekort%20A0_web_2011-2012.pdf [Fundet 2. april 2012]
- Midttrafik 2012 e [telefonisk kontakt]. Pris på busrejse med Xbus 913 fra Aarhus til Billund Lufthavn. Oplyst pr. telefon 86128622 den 9. maj 2012.
- Miljømærkning Danmark 2011, Danskerne køber ind med miljø in mente. [online] Tilgængelig på <http://www.ecolabel.dk/NR/exeres/D70698E9-02C2-4C78-8F2C-7E6B90EAB38A,frameless.htm?NRMODE=Published> [Fundet 28. april 2012]
- Miljøministeriet 2009, Bekendtgørelse af lov om planlægning, § 33. Tilgængelig på <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=127131> [Fundet 20. februar 2012]
- Morris, J n.d. Jan Morris Quotes.[online] Tilgængelig på <http://www.brainyquote.com/quotes/quotes/j/janmorris116213.html> [Fundet 2. februar 2012]

- Mumbai Lufthavnsterminal [image] n.d. [online] Tilgængelig på <http://www.tekla.com/in/solutions/references/Pages/MumbaiAirportTerminal1B.aspx> [Fundet 19. marts 2012]
- Nahin, PJ 2011, *Time Travel. A Writer's Guide to the Real Science of Plausible Time Travel*. The Johns Hopkins University Press, Baltimore.
- Newman, P 2004, *Why we're reaching our limits as a one-hour city*. [online] The Sydney Morning Herald's redigerede version af tale. [online] Tilgængelig på <http://www.smh.com.au/articles/2004/04/25/1082831435063.html> [Fundet 2. februar 2012]
- Nicolaisen, MS & Næss, P 2009, 'Et yndigt land under asfalt', *Plan*, no. 3-4, pp. 68-71
- Nielsen, KD 2010, 'Billund skal forske i turisme', *Berlingske Business*, 21. december. [online] Tilgængelig på <http://www.business.dk/raadgivning/billund-skal-forske-i-turisme> [Fundet 19. maj 2012]
- Nielsen, SK 2001, *Flytrafik – et overset miljøproblem*. [online] Tilgængelig på <http://www.tekno.dk/subpage.php3?article=301&toppic=kategori2&language=dk> [Fundet 28. februar 2012]
- Noah 2011, *Nej til flere motorveje*. Tilgængelig på <http://noah.dk/trafik/nej-til-flere-motorveje/> [Fundet 27. maj 2012]
- Nowotny, H 1994, *Time. The Modern and Postmodern Experience*. Polity Press, Cambridge.
- Oldrup, HH 2000, 'Mod en sociologisk forskning i transportadfærd', *Dansk Sociologi*, vol. 11, no. 1, pp. 73-80. [online] Tilgængelig på <http://rauli.cbs.dk/index.php/dansksociologi/article/viewFile/598/633> [Fundet 17. maj 2012]
- Olsén, P, Nielsen, BS & Nielsen, KA 2003, *Demokrati og Bæredygtighed*. Roskilde Universitetsforlag, Frederiksberg.
- Olsgaard, G 2011, 'Ingen plan for miljørigtig flytrafik'. DR.dk, 23. november. Tilgængelig på <http://www.dr.dk/Nyheder/Indland/2011/11/22/194324.htm> [Fundet 27. maj 2012]
- Olsthoorn, X 2001, 'Carbon dioxide emissions from international aviation: 1950-2050', *Journal of Air Transport Management*, vol. 7, no. 2, pp. 87-93 [online]. Tilgængelig på http://pdn.science-direct.com.zorac.aub.aau.dk/science?_ob=MiamiImageURL&_cid=271915&_user=632453&_pii=S0969699700000314&_check=y&_origin=article&_zone=toolbar&_coverDate=31-Mar-2001&view=c&originContentFamily=serial&wchp=dGLbVBA-zSkWA&md5=110f4034dce82a1fb88e7a6935accb10/1-s2.0-S0969699700000314-main.pdf [Fundet 27. februar 2012]
- Pihl, MD 2010, *Udkantsdanmark. Hvorfor? Hvad gør vi? Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, fremlægelse 24. august*. Tilgængelig på <http://www.bl.dk/media/734514/Mie%20Dalskov.pdf> [Fundet 2. maj 2012]
- Politiken.dk 2008, 'S vil fjerne registreringsafgift på biler', *politiken.dk*, 12. august. Tilgængelig på <http://politiken.dk/politik/ECE550993/s-vil-fjerne-registreringsafgift-paa-biler/> [Fundet 1. juni 2012]
- Psykiatrifonden n.d., *Udbredelse og forløb*. Tilgængelig på <http://www.psykiatrifonden.dk/forside/projekter/Landsindsatsen+om+Angst/Mere+om+angst/Udbredelse+og+forlo%C3%B8b> [Fundet 26. april 2012]
- Pucher, J & Kurth, S 1996, 'Verkehrsverbund: the success of regional public transport in Germany, Austria and Switzerland', *Transport Policy*, vol. 2, no. 4, pp. 279-291. http://ac.els-cdn.com/0967070X95000221/1-s2.0-0967070X95000221-main.pdf?_tid=5ab17981efcad9a279650b2a4d695fb6&acdnat=1338362309_86da423f786697c1f192dc1672d9cbb7 [Fundet 30. maj 2012]
- Rasmussen, AB & Keiding, P 2007, 'Klimadronning for et halvt kongerige', *Information.dk*, 23. november. Tilgængelig på <http://www.information.dk/150909> [Fundet 25. maj 2012]
- Regeringen 2008, *Bæredygtig transport – bedre infrastruktur*. December 2008. [online] Transportmin-

- isteriet, København. Tilgængelig på http://www.mst.dk/NR/rdonlyres/25E9BFF9-2298-4783-9416-641A2F1A5C4E/0/TRM_Infrastruktur_publication.pdf [Fundet 6. februar 2012]
- Regeringen 2011, Energistrategi 2050 – fra kul, olie og gas til grøn energi. Tilgængelig på http://www.ens.dk/Documents/Netboghandel%20-%20publikationer/2011/Energistrategi_2050.pdf [Fundet 28. maj 2012]
 - Region Syddanmark 2010, KONTUR – Kommunale nøgletal for udvikling i Region Syddanmark, Billund Kommune 2010. [online] Tilgængelig på <http://epaper.mediegruppen.net/regionsyddanmark/2010/14/1/> [Fundet 18. maj 2012]
 - Rejseplanen n.d., Den enkelte rejse. Tilgængelig på http://info.rejseplanen.dk/hjaelp/hjaelp/mest_stillede_spoergsmaal/rejsen/ [Fundet 26. maj 2012]
 - rejseplanen.dk n.d., [online] Tilgængelig på <http://www.rejseplanen.dk/> [Fundet 6.+20. februar]
 - Richardson, T & Jensen, OB, 'Discourses of Mobility and Polycentric Development: A Contested View of European Spatial Planning'. *European Planning Studies*, vol. 8, no. 4, pp. 503-520 [online]. Tilgængelig på <http://web.ebscohost.com.zorac.aub.aau.dk/ehost/pdfviewer/pdfviewer?sid=89f08980-0b4f-496b-b07d-2fec0755caac%40sessionmgr112&vid=2&hid=104> [Fundet 7. marts]
 - Robbins, J 2002, 'Technology, Ease and Entropy: A Testimonial to Zipf's Principle of Least Effort'. *Glottometrics*, vol. 5, pp. 81-96. [online]. Tilgængelig på <http://kornai.com/Papers/glottot5.pdf#page=84> [Fundet 11. marts]
 - Rosa, H 2003, 'Social Accveleration: Ethical and Political Consequences of a Desynchronized High-Speed Society'. *Constellations*, vol. 10, no. 1, pp. 3-33 [online]. Tilgængelig på <http://onlinelibrary.wiley.com.zorac.aub.aau.dk/doi/10.1111/1467-8675.00309/pdf> [Fundet 2. februar 2012]
 - Ryberg, T 2009, Globalisering og netværkssamfund. [online] Tilgængelig på <http://www.slideshare.net/ryberg/globalisering-og-netvrkssamfund> [Fundet 19. marts 2012]
 - SACTRA 1994, Trunk roads and the generation of traffic. Department of Transport, London. [online] Tilgængelig på <http://www.cts.cv.imperial.ac.uk/documents/publications/iccts00151.pdf> [Fundet 22. februar 2012]
 - SACTRA 1994, Trunk roads and the generation of traffic. The Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment, The Department of Transport, London. Tilgængelig på <http://assets.dft.gov.uk/publications/trunk-roads-and-the-generation-of-traffic/trunk-roads-traffic-report.pdf> [Fundet 26. maj 2012]
 - Samuelsen, A 2012, Nyhedsbrev fra Anders Samuelsen 23. februar 2012. <http://www.liberalalliance.dk/presse/nyhedsbreve/nyhedsbrev-fra-anders-samuelsen-23-februar-2012> [Fundet 30. april 2012]
 - Sayer, A 2000, *Realism and Social Science*. Sage, London.
 - Scenarios for Sustainability n.d., Forecast vs. Backcast. Tilgængelig på http://scenariosforsustainability.org/scenarios_foreback.php#forecast [Fundet 2. juni 2012]
 - Sjøgreen, K 2012, 'Aktivitet', kommentar til indlægget 'Er det rigtigt at droppe betalingsringen?', *Politiken*.dk, 22. februar. Tilgængelig på <https://politiken.dk/mitpolitiken/4984bcc4-2da6-433a-a62e-f28c-c1ae23a5/.action> [Fundet 30. april 2012]
 - Sørensen, H 2002, Fremkommelighed og serviceniveau for veje. Paper præsenteret ved Trafikdage på Aalborg Universitet. [online] Tilgængelig på <http://www.trafikdage.dk/td/papers/papers02/Paper22.pdf> [Fundet 9. april 2012]
 - Stevens 2003, Bourdieus betydning for praksis i socialt arbejde. Tilgængelig på <http://www.leestevens.dk/files/documents/bourdieu.betydning.praksis.akf.artikel.pdf> [Fundet 30. april 2012]
 - Stevnhoved, LM 2006 a. 'Globaliseringens kendetegn'. JP Undervisning, 14. marts [online]. Tilgæn-

- gelig på <http://viden.jp.dk/undervisning/sites/altomglobalisering/indsigt/temaartikler/default.asp?cid=10172> [Fundet 31. januar 2012]
- Stevnhoved, LM 2006 b. 'Globaliseringens historie'. JP Undervisning, 15. marts [online]. Tilgængelig på <http://viden.jp.dk/undervisning/sites/altomglobalisering/indsigt/temaartikler/default.asp?cid=10183> [Fundet 7. marts 2012]
 - Stevnhoved, LM 2006 c. 'Reaktion mod globaliseringen'. JP Undervisning, 15. marts [online]. Tilgængelig på <http://viden.jp.dk/undervisning/sites/altomglobalisering/indsigt/temaartikler/default.asp?cid=10180> [Fundet 7. marts 2012]
 - Stevnhoved, LM 2006 d. 'Miljøet – et globalt problem'. JP Undervisning, 15. marts [online]. Tilgængelig på <http://viden.jp.dk/undervisning/sites/altomglobalisering/indsigt/temaartikler/default.asp?cid=10177> [Fundet 7. marts 2012]
 - Stevnhoved, LM 2006 e. 'De fattige lande og globaliseringen'. JP Undervisning, 15. marts [online]. Tilgængelig på <http://viden.jp.dk/undervisning/sites/altomglobalisering/indsigt/temaartikler/default.asp?cid=10176> [Fundet 7. marts 2012]
 - Stradling, S, Carreno, M, Rye, T & Noble, A 2007, 'Passengers perceptions and the ideal urban bus journey experience', *Transport Policy*, vol. 14, pp. 283-292.
 - Sydtrafik 2012 a, Prisen for billetter i kroner pr. 15/1 2012. [online] Tilgængelig på <http://www.sydtrafik.dk/Default.aspx?ID=2880> Fundet 2. april 2012
 - Sydtrafik 2012 b, Nye zoner 2012 – Sydtrafik. [online] Tilgængelig på http://www.sydtrafik.dk/Files/Billeder/takster/Nye%20zoner_060112_A0.pdf Fundet 2. april 2012
 - Sydtrafik 2012 c, Sydtrafik. [online] Tilgængelig på <http://www.zonerisydtrafik.dk/> Fundet 2. april 2012
 - Teknologirådet 2004, Teknologidebat nr. 4 - 2004: Det er netværkstid. Tilgængelig på <http://www.tekno.dk/subpage.php3?article=1097&category=2&language=dk&toppic=kategori2> [Fundet 25. april 2012]
 - Teknologirådet 2006, Afliv myterne! – om biler og kollektiv transport. Tilgængelig på <http://www.tekno.dk/subpage.php3?article=1331&toppic=kategori2&language=dk> [Fundet 30. april 2012]
 - Teknologirådet 2007, Perspektiver ved indførelse af gratis offentlig transport – vurderinger og anbefalinger fra en arbejdsgruppe under Teknologirådet. Teknologirådet, København. Tilgængelig på http://www.tekno.dk/pdf/projekter/gratis_offentlig_transport/p06_gratis_offentlig_transport_rapport.pdf [Fundet 31. maj 2012]
 - The Sydney Morning Herald 2004, Why we're reaching our limits as a one-hour city. [online] Redigeret version af tale af Peter Newman. Tilgængelig på <http://www.smh.com.au/articles/2004/04/25/1082831435063.html> [Fundet 9. februar 2012]
 - Theobald WF 2005, 'The meaning, scope, and measurement of travel and tourism' in WF Theobald (eds), *Global Tourism*, 3rd edn, Elsevier, Oxford.
 - Thorsen, DE 2009, *The Neoliberal Challenge, What is Neoliberalism?* Tilgængelig på <http://folk.uio.no/daget/neoliberalism2.pdf> [Fundet 7. marts 2012]
 - Thyssen, O 2004. 'Mobilitet uden grænser?' Samferdsel, August [online]. Tilgængelig på <http://samferdsel.toi.no/article18776-342.html> [Fundet 2. februar 2012]
 - Togvindue [image] 2011. Tilgængelig på http://www.froegaardalle.dk/frantzen_i_mnchen.6 [Fundet 7. maj 2012]
 - Toronto Lufthavnsterminal [image] n.d. [online] Tilgængelig på <http://www.toronto-travel-tips.com/toronto-airport-terminal-3.html> [Fundet 19. marts 2012]
 - Trafikministeriet 1999, Bustrafik 1999, Rapport, November 2000. [online] Tilgængelig på <http://www.>

- trm.dk/~media/Files/Publication/2000/Bustrafik%201999.ashx
- Trafikstyrelsen 2009, Aftale mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om: En grøn transportpolitik. Trafikstyrelsen, København.
 - Transportforskningsgruppen 1997, Indholdsfortegnelse. [online] Tilgængelig på <http://www.trg.dk/transportraadet/pup/NT/NT-97-03.doc> [Fundet 27. april 2012]
 - Transportministeriet 2009, Mobilitet der skaber værdi, Transportministeriets strategiske grundlag. [online] Tilgængelig på <http://www.trafikministeriet.dk/~media/Files/Publication/2009/Mobilitet%20der%20skaber%20v%C3%A6rdi%20netversion.ashx> [Fundet 27. maj 2012]
 - Transportministeriet 2010 b, Status for anlægsprojekter på Transportministeriets område, 1. halvår 2011. Tilgængelig på <http://www.ft.dk/samling/20101/almdel/tru/bilag/398/1018489/index.htm> [Fundet 28. maj 2012]
 - Transportministeriet 2010 a, Togets konkurrenceevne – ”En jernbane i vækst.” Kundeparametre og udvalgte instrumenter. [online] Tilgængelig på http://www.trm.dk/~media/Files/Publication/2010/Rapport_Kundeparametre%20og%20udvalgte%20instrumenter%20v1-51.ashx [Fundet 22. maj 2012]
 - Transportministeriet n.d., Transportminister Henrik Dam Kristensen. Tilgængelig på <http://www.trafikministeriet.dk/da/ministeren/ministerens+cv/> [Fundet 27. maj 2012]
 - Trekantområdet Danmark 2011, Mål- og handlingsplan for Trekantområdet Danmark 2011. Tilgængelig på http://www.trekantomraadet.dk/fileadmin/user_upload/trekantomraadet/synlig/M_og_H_2011-_endelig_version.pdf [Fundet 28. maj 2012]
 - Trekantområdet Danmark n.d., Transport og infrastruktur. Tilgængelig på http://www.google.dk/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&ved=0CFMQFjAB&url=http%3A%2F%2Fwww.trekantomraadet.dk%2Ffileadmin%2Fuser_upload%2Ftrekantomraadet%2Fsynlig%2Ffiler%2FOplaegtiltemadroeftelseomtransportoginfrastruktur.ppt&ei=uFTDT7XOBYnY4QT_kcn8CQ&usg=AFQjCNFLHI6t53b9U-YcvfwRsmUIP MJEHw&sig2=RtQax5RXEZal8OlmbiixnQ [Fundet 28. maj 2012]
 - TV Syd 2011, 'Daniscos ansatte kan sove roligt'. TV Syd, 16. maj. [online] Tilgængelig på <http://www.tvsyd.dk/artikel/93770:Daniscos-ansatte-kan-sove-roligt> [Fundet 19. maj 2012]
 - Urry, J 2002, 'Mobility and Proximity', Sociology, Vol. 36(2), pp. 255-274 [online]. Tilgængelig på <http://soc.sagepub.com.zorac.aub.aau.dk/content/36/2/255.full.pdf+html> [Fundet 6. februar 2012]
 - Urry, J 2007, Mobilities. Polity Press, Cambridge.
 - van Dijk, J 2006, The Network Society, 2nd edn, SAGE Publications Ltd, London.
 - van Schooten, M, Vanclay, F & Slootweg, R 2003, 'Conceptualizing social change processes and social impacts', in HA Becker & F Vanclay (eds.), The International Handbook of Social Impact Assessment, Conceptual and Methodological Advances, Edward Elgar Publishing Limited, Cheltenham.
 - van Wee, B, Rietveld, P & Meurs H 2005, A constant travel time budget? In search for explanations for an increase in average travel time. Faculteit der Economische Wetenschappen en Econometrie, Vrije Universiteit, Amsterdam. [online]. Tilgængelig på <http://dspace.uvu.vu.nl/bitstream/1871/1667/1/20020031.pdf> [Fundet 9. marts 2012]
 - Vejdirektoratet 2004, Hastighedsrapport 1999-2002, Rapport 284. [online] Tilgængelig på <http://www.vejdirektoratet.dk/imageblob/image.asp?objno=78346> [Fundet 10. april 2012]
 - Vejdirektoratet 2010 a, Det rutenummererede vejnet. [online] Tilgængelig på <http://www.vejdirektoratet.dk/imageblob/image.asp?objno=268758> [Fundet 10. april 2012]
 - Vejdirektoratet 2010 b, Kørebanebredder på motortrafikveje og landeveje (ultimo 2010). [online] Tilgængelig på <http://www.vejdirektoratet.dk/imageblob/image.asp?objno=289973> [Fundet 10. april 2012]

- Vejdirektoratet 2010 c, Årsdøgntrafik på statsvejnettet i 2010 (alle køretøjstyper). [online] Tilgængelig på <http://www.vejdirektoratet.dk/imageblob/image.asp?objno=291215> [Fundet 10. april 2012]
- Vejdirektoratet 2011, Strategiske valg for udvikling af vejnettet i Jylland. Tilgængelig på http://www.trm.dk/da/rss+feeds/publikationer+rss/~media/Files/Publication/2011/Transportens%20dag%202011/4_Per%20Jacobsen%20Transportens%20dag%202011.ashx [Fundet 26. maj 2012]
- Vejdirektoratet 2012, Hastighedsbarometer April 2012. [online] Tilgængelig på http://vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/statistik/trafikken%20i%20tal/hastighedsbarometer/Documents/Hastighedsbarometer%20april%202012.pdf [Fundet 26. maj 2012]
- Vejdirektoratet n.d., Hæfte 3, Tværprofiler. [online] Tilgængelig på <http://vejregler.lovportaler.dk/Show-Doc.aspx?docId=vd-anlaeg-tvaerprofiler3-pkt7-pkt7.2-pkt7.2.1> [Fundet 10. april 2012]
- Vejle Amts Folkeblad 2010, 'Bag Facaden, På vej mod en million gæster årligt'. Vejle Amts Folkeblad, 6. oktober. [online] Tilgængelig på <http://www.vejleamtsfolkeblad.dk/artikel/268975:Bag-Facaden--Paa-vej-mod-en-million-gaester-aarligt> [Fundet 19. maj 2012]
- Voergaard, P 2011, 'Billetpriser i tog og bus overhaler benzinprisen', Politiken.dk. [online] Tilgængelig på <http://politiken.dk/tjek/penge/dinepenge/ECE1216599/billetpriser-i-bus-og-tog-overhaler-benzinprisen/> [Fundet 11. april 2012]
- Volkswagen Beetle [image] n.d. Tilgængelig på <http://auto.howstuffworks.com/1945-1959-volkswagen-beetle3.htm> [Fundet 28. april 2012]
- Volkswagen golf 2 [image] n.d. Tilgængelig på http://www.bilgalleri.dk/gal_visbil.aspx?ID=154573 [Fundet 28. april 2012]
- Warhol, A 1975, The Philosophy of Andy Warhol: (From A to B and Back Again). Harcourt Brace Jovanovich, San Diego.
- Wellman, B 2001, 'Physical Place and Cyberspace: The Rise of Personalized Networking'. International Journal of Urban and Regional Research, vol. 25, nr. 2, pp. 227-252. [online] Tilgængelig på <http://onlinelibrary.wiley.com.zorac.aub.aau.dk/doi/10.1111/1468-2427.00309/pdf> [Fundet 16. marts 2012]
- Wellman, B 2002, 'Little Boxes, Glocalization, and Networked Individualism' in M. Tanabe, P. van den Besselaar, T. Ishida (eds), Digital Cities. Springer-Verlag, Berlin. [online] Tilgængelig på <http://www.itu.dk/~petero/EA/fulltext.pdf> [Fundet 21. marts 2012]
- Wikipedia 2012, Billund. [online] Tilgængelig på <http://da.wikipedia.org/wiki/Billund> [Fundet 18. maj 2012]
- Winther, B 2010, 'Skinnebåret trafik tiltrækker passagerer – man taler om skinneeffekten', Berlingske Tidende, Tema: Metro & letbaner i Danmark, Annoncetillæg november, p. 11. Tilgængelig på <http://www.e-pages.dk/berlingskesektioner/66/11> [Fundet 7. maj 2012]
- Woolridge, BL & Lindahl, P 2008, 'Rejseplanen fra dør til dør', Perspektiv, vol. 14, pp. 28-34. [online] Tilgængelig på http://scholar.googleusercontent.com/scholar?q=cache:cqIpkAwhLfIJ:scholar.google.com/+skifte+transportmiddel&hl=da&as_sdt=0,5 [Fundet 12. april 2012]
- Zahavi, Y, Beckmann MJ & Golob, TF 1981, 'The UMOT/Urban Interactions'. Mobility Systems, Maryland [online]. Tilgængelig på <http://babel.hathitrust.org/cgi/pt?view=image;size=100;id=mdp.39015040744347;page=root;seq=3> [Fundet 9. februar 2012]
- Zahle, M 2009, 'Vrede over kø ved Vejlefordbroen'. JP Indland, 28. december [online]. Tilgængelig på <http://jp.dk/indland/trafik/article1931106.ece> [Fundet 6. februar 2012]
- Zipf, GK 1949, Human behavior and the principle of least effort - An introduction to human ecology. Addison-Wesley Press, Oxford.
- Østergaard, C 2012 c, 'Eksperter: Roadpricing slå betalingsring', Ingeniøren, 23. januar. [online] Tilgæn-

gelig på <http://ing.dk/artikel/126020-eksperter-roadpricing-slaar-betalingsring> [Fundet 29. maj 2012]

- Østergaard, N & Andersen, U 2012, 'Kassen er tom: Ministeriet har spildt millioner på dødfødte bro- og vejprojekter', Ingeniøren, 20. januar. [online] Tilgængelig på <http://ing.dk/artikel/125970-kassen-er-tom-ministeriet-har-spildt-millioner-paa-doedfoedte-bro-og-vejprojekter> [Fundet 27. maj 2012]
- Østergaard, N & Andersen, U 2012, 'Millioner kastet i dødfødte bro- og vejprojekter'. Ingeniøren, 20. januar, p. 1.
- Østergaard, N 2012 a, 'Forskere: Det skal være slut med at lefle for bilisterne', Ingeniøren, 28. april. [online] Tilgængelig på <http://ing.dk/artikel/128777-forskere-det-skal-vaere-slut-med-at-lefle-for-bilisterne> [Fundet 29. maj 2012]
- Østergaard, N 2012 b, ' Bilglade danskere kvæler planen om en oliefri fremtid', Ingeniøren, 27. april. [online] Tilgængelig på <http://ing.dk/artikel/128765-bilglade-danskere-kvaeler-planen-om-en-oliefri-fremtid> [Fundet 29. maj 2012]

BILAG 1

GUIDE TIL INTERVIEW MED ANDERS NIELSEN, REPRÆSENTANT FRA BILLUND AIRPORT

- **Hvem er du?** Hvad består dit job ved lufthavnen i?
- **Hvordan kommer passagerne til lufthavnen?** Har I data over, hvordan kunderne kommer til lufthavnen? Hvis ikke, tror du så, at det er bil eller bus, og hvordan tror du, at fordelingen herimellem er?
- **Bus:** Har du en fornemmelse af, hvor mange tager bussen til lufthavnen? Er der forskel på, hvor bussen kommer fra – er der f.eks. flere der tager bussen fra Aarhus end fra Herning? Er der nogen busruter, der mangler efter din mening? Kan du umiddelbart pege på nogen mulige forbedringer i busnettet, som ville være til fordel for Billund Airports passagerer?
- **Vejnettet:** Er der nogen vejstrækninger, som trænger til en opgradering efter din mening? Hvorfor? Tror du, at dårlige vejstandarde kan have en betydning for passagerens valg af lufthavn? Tror du, at det ville have nogen betydning for passagerernes tilfredshed, at vejnettet blev forbedret?
- **Parkering:** Det er Europark, der står for LufthavnsParkering. Hvordan foregår samarbejdet heromkring? Er det din opfattelse, at der er nok parkeringspladser? Nogle steder kan man læse, at det er billigere at parkere i Hamburg, hvilket skulle være en medvirkende årsag til, at nogle vælger at rejse herfra. Hvordan bestemmes priserne på parkering i Billund Airport?
- **Tilgængeligheden til lufthavnen:** Hvad synes du om tilgængeligheden til lufthavnen? Billund Kommune beskriver infrastrukturen som utilstrækkelig - er det også din opfattelse? Hvad er det største problem efter din mening, og hvad vil du helst have ændret, således at tilgængeligheden til lufthavnen øges? Kan du evt. lave en prioriteret rækkefølge, hvis der er flere forslag til ændringer? Hvorfor netop denne prioritering?
- **Billund Airports egen indsats for at forbedre tilgængeligheden:** Hvordan forsøger man fra Billund Airports side at forbedre tilgængeligheden til lufthavnen? Har man løbende kontakt med trafikselskaberne og kommune? Har I nogensinde kontakt med landspolitikerne i forbindelse med spørgsmålet om tilgængelighed, f.eks. ifbm. spørgsmålet om modulvogntog?
- **Letbane:** Tror du, at det ville udgøre en betydelig fordel for lufthavnens passagerer, at de evt. kunne tage en letbane til Billund Airport? Tror du, at de ville benytte sig heraf? Hvorfor/hvorfor ikke? Ville du foretrække en omlægning af Vejle-Herning banen via Billund i stedet?
- **Hærvejsmotorvej:** Tror du, at det ville udgøre en betydelig fordel for lufthavnens passagerer, at de evt. kunne benytte sig af den muligvis fremtidige hærvejsmotorvej? Tror du, at det ville betyde en forskel for antallet af rejsende fra Billund Airport? Hvorfor/hvorfor ikke?

BILAG 2

GUIDE TIL INTERVIEW MED DE REJSENDE

Den interviewede

- Fortæl lidt om dig selv: profession, alder, børn, ægtefælle/kæreste, deres alder og profession
- Hvor arbejder du i forhold til dit hjem? Hvordan kommer du normalt på arbejde? Hvorfor vælger du at transportere dig på den måde?
- Hvilken rolle spiller miljø i din hverdag?
- Hvor tit flyver du? Hvilke typer rejser foretager du?
- Er det altid fra Billund, du flyver? Hvorfor vælger du en lufthavn frem for en anden?
- Hvordan synes du om Billund Lufthavn?

Transport til lufthavnen

- Hvornår begynder rejsen til lufthavnen rent mentalt?
- Hvordan kommer du normalt til lufthavnen?
- Hvorfor vælger du/I den transportmåde?
- Hvis bilen benyttes: Hvilken vej kører du til lufthavnen? Hvorfor?
- Parkerer du ved lufthavnen? Hvad synes du om forholdene generelt og prisniveauet?
- Ville du stadig tage bilen til lufthavnen, hvis det var dobbelt så dyrt?
- Har du nogensinde taget/overvejet at tage bussen?
- Hvorfor i det tilfælde?/Hvorfor ikke?

Oplevelsen af de forskellige transportmidler

- Kan du lide at rejse med fly? Hvorfor/hvorfor ikke?
- Kan du lide at rejse med bil? Hvorfor/hvorfor ikke?
- Kan du lide at rejse med bus? Hvorfor/hvorfor ikke?
- Kan du lide at rejse med tog? Hvorfor/hvorfor ikke?
- Når du kører bus/tog, er du sådan én der sludrer med folk? Hvorfor/hvorfor ikke?
- Hvad synes du ellers om folk, der sådan snakker til andre i offentlige rum, som busser og tog nu er?

Fremtid

- Synes du, at det er nemt og bekvemt nok at komme til lufthavnen? Kan du pege på noget, som du kunne ønske dig anderledes?
- Hvis der nu gik en hurtig togforbindelse fra 'BY' til Billund, ville du så overveje at benytte den? Hvorfor/hvorfor ikke?
- Hvad tænker du umiddelbart om planerne om en hærvejsmotorvej?
- Der er også tale om en letbane fra Vejle til Billund – hvad tænker du om det?
- Hvad skulle der til for, at du ville benytte bus til lufthavnen?

CD-ROM

INDHOLD

Bilag 3:

Lydfiler fra interviews

Appendiks A:

Fremgangsmåde for udarbejdelse af tid- og priskort i kapitel 5

