
Mellem autonomi og relationalitet

Fortællinger om identitet og hverdagsmobilitet¹

AF HELENE HJORTH OLDRUP

Mobilitet associeres oftest med autonomi og uafhængighed – begreber der samtidig er maskulint ladede. Men hvordan ser en feminin mobil identitet ud i hverdagslivets transportpraksis?

Mænd er mere mobile end kvinder. Mænd bruger oftere bil end offentlige transportmidler og de kører mere og længere end kvinder.² Selvom der sker forskydninger og forandringer, så graden og typen af kvinder og mænds mobilitet nærmer sig hinanden (Hjorthol 2004), er deres daglige mobilitet fortsat grundlæggende forskellig. Denne forskel kan ses i lyset af 'rejsen' som et maskulint projekt. Feministiske kritikere har påpeget, at rejsetraditioner har været forbeholdt mænd (Wolff 1993; Kaplan 1996; Enevold 2000), mens kvinder er 'blevet hjemme'. Fra Odyssen, til pilgrimsrejserne, over dannelserejsen og 1950'ernes 'beatgeneration' har 'rejsen' primært haft mænd som aktører (Enevold 2000). Samtidigt indgår 'rejsen' i et polariseret værdisæt, hvor den associeres med autonomi og uafhængighed, mens det hjemlige associeres med intimitet og stedbundenhed. Denne forståelse af bevægelsen som maskulin kan også overføres til vores hverdagslige mobi-

litet, hvor mænd er mere mobile end kvinder.

Ikke overraskende har et centralt spørgsmål indenfor køns og transportforskningen været at belyse årsagerne til og konsekvenserne af forskellen i mænds og kvinders mobilitet. Mens en international oversigtsartikel over feltet argumenterer, at det i høj grad er empirisk orienteret og efterlyser medtænkning af teori fra kønsforskning (Law 1999), er der i den skandinaviske transportforskning netop eksempler på udvikling af teori og begreber i forhold til dette felt. Hjorthol (1998, 2004) bidrager med udviklingen af et kritisk-materialistisk perspektiv, hvor kvinders og mænds forskellige mobile identitet ses som resultat af rumlige, temporale og teknologiske betingelser. Hun viser, hvordan kvinders mobilitet struktureres af disse. Polk (1998) bidrager med et socialkonstruktivistisk perspektiv, hvor kvinder og mænds identitet produceres og reproduceres gennem processer på det individuelle, det strukturelle og det symbolske niveau. Hun fokuserer især på mænd og kvinders identitet i forhold til bilen som en teknologi og viser, at bilen er en maskulin teknologi. Som forskningsstrategi anvender både Hjorthol og Polk survey-metoder til at belyse kvinder og mænds adfærd og holdninger. Begge undersøgelser belyser på forskellig vis de komplekse processer, der positionerer mænd og kvinder forskelligt i brugen af transport og dermed gør kvinder mindre mobile. I undersøgelserne fremstår kvinders alternative praksisser og egne fortolkninger af deres mobilitetspraksisser imidlertid ikke så tydeligt. Det gør de i et andet socialkonstruktivistisk bidrag. Enevold (2003, 2004) undersøger, hvordan kvindelige forfattere indenfor 'road-story'-genren fortolker og omfortolker det maskuline subjekt, der kendetegner denne tradition. Med denne kvalitative og fortolkende tilgang viser hun, at der i disse road-stories findes nye konfigurationer af det feminine mobile subjekt. Hvor 'rejsen' kulturhistorisk kan ses som et maskulint

projekt, så rejser kvinder i hverdagen. Kvinders liv er, som mænds, kendetegnet ved bevægelse til og fra arbejde, institution, indkøb osv. I denne artikel ønsker jeg at vise, hvordan feminin mobil identitet produceres og reproduceres i den hverdagslige mobilitet og mere specifikt, hvordan denne identitet udfolder sig i spændingsfeltet mellem autonomi og relationalitet. Jeg har valgt en forskningsstrategi, der ser mobil identitet som narrativ, fordi det er gennem fortællinger, at kvinder (og mænd) forstår og fortolker mobilitet. Jeg tager udgangspunkt i en konkret case: en analyse af fortællinger om daglig mobilitet i hverdagslivet blandt bilister i det storkøbenhavnske område. Før jeg præsenterer undersøgelsens analytiske begreber og metode, vil jeg i det følgende kort diskutere begreberne autonomi og relationalitet, som de forstås i nyere sociologisk teori.

MOBIL IDENTITET MELLEM AUTONOMI OG RELATIONALITET

Sociologer, kulturforskere og litterater anvender bredt mobile metaforer til at begribe og indkredse en nutidig identitet (Baudrillard 1988; Cresswell 1994, Urry 2000). Metaforerne karakteriserer det sen-/post-/hypermoderne subjekt som autonomt: det hører ikke 'hjemme' nogle steder, er kendetegnet ved en ekstrem individualisering og dets temporalitet har en episodisk og fragmenteret karakter. Et eksempel på en sådan anvendelse er Bauman, der blandt andet undersøger betingelserne for identitet og socialitet i sin analyse af de moderne og postmoderne livsstrategier (1994, 1995). Bauman benytter sig af den mobile metafor 'pilgrimmen' til at undersøge mulighederne for identitet. Pilgrimmen er en metafor for den moderne identitet, der henviser til en erfaring, hvor det ønskede sted altid er på afstand i tid og rum. 'Pilgrimmen' er derfor altid på vej mod dette mål. Hvor det traditionelle menneske fik identitet gennem lokale sociale fællesskaber, er det med den

moderne livsstrategi kun muligt at få identitet gennem individuelle projekter; 'rejsen' er derfor der, hvor identiteten opbygges. Pilgrimsrejsen involverer at leve mod nye mål, nye projekter og pilgrimmen må vælge sine målpunkter med selvtilid og rejse frem mod dem. På den ene side udtrykker figuren rastløshed og er altid på vej et nyt sted hen; på den anden side involverer figuren en kontinuitet, hvor hver ny begivenhed bidrager til en sammenhængende fortælling om identitet. Samtidigt er pilgrimmens rejse karakteriseret ved fravær af sociale relationer. Bauman antyder samtidig, at dette er en maskulin erfaring. Kvinder, skriver han, er med pilgrimsfiguren henvist til 'baggrunden': "to the landscape through which the itinerary of the pilgrim is plotted and we're cast in a perpetual 'here and now'; in a space without distance and time without a future" (1995, 87). Med de postmoderne mobile figurer 'turisten', 'vandrerens', 'spilleren' og 'flanøren' intensiveres bevægelsen. Disse figurer karakteriserer en identitet, der altid er 'på vej' et andet og nyt sted hen. Den konstante bevægelse indebærer, at det ikke længere er muligt at opbygge en kontinuerlig identitet, det, der er vigtigt, er at bevare og skabe identitet 'her og nu'. Det har konsekvenser for sociale relationer. Møder bliver til tilfældige møder, der er garanterede kortvarige. Når Bauman indkredser den moderne og postmoderne identitet gennem mobile metaforer, fremhæver han en identitet, der fremstår som autonom og uafhængighed, uden tætte sociale relationer og forpligtigelser. De postmoderne livsstrategier involverer et skift i temporalitet, fra kontinuitet og rastløshed til en fragmenteret og episodisk temporalitet, og det betyder, at det er endnu vanskeligere at skabe og opretholde sociale relationer, fordi de oftest er kortvarige.

Når Bauman ophøjer autonomi og mangel på sociale relationer som centrale træk ved den moderne og postmoderne identitet, kan man imidlertid spørge, om disse mobi-

le figurer er de eneste og de bedste til at indfange nutidens identitet? Man kan spørge, som Jokinen og Veijola (1998, 32) gør, om ikke nye typer relationer og sociale bånd falder udenfor analytisk fokus, når udgangspunktet er i individualiserede forståelser af mobilitet? Frem for at opgive de mobile metaforer og begreber, foreslår Jokinen og Veijola (1998) et konstruktions- og rekonstruktionsprojekt af mobile metaforer for at undersøge andre mobile erfaringer. De udvikler sæt af feminine mobile figurer, der er eksplicitte relationelle modstykker til Baumans autonome mobile figurer (1998). De foreslår fx 'au-pair'en' som et eksempel på en postmoderne erfaring. Med denne figur fremhæver de rejsens relationalitet. Au-pair'en forlader sit hjem, sine venner og familie. Hun bor i et fremmed hjem og får nye venner blandt andre au-pair-piger. Rejsen er karakteriseret ved nye og gamle relationer. Au-pair-pigens arbejde involverer pasning af fremmede børn og hendes nye relationer har derfor en særlig karakter; de er karakteriseret ved "emphatic proximity, intensive interconnectedness" (Jokinen og Veijola, 44). Ligeledes er en særlig temporalitet involveret. Inspireret af Kristeva foreslår de, at den temporalitet, som au-pair-pigen lever med, er 'monumental', en altoverskyggende tid uden mulighed for at undslippe. Jokinen og Veijolas kritik synliggør, at mobile identiteter ikke kun er autonome og uafhængige, men at de indgår i en polaritet med relationalitet. Den mobile identitet kan derfor forstås i spændingsfeltet mellem autonomi og relationalitet, der involverer forskellige rumligheder, temporaliteter og socialiteter. I det følgende vil jeg vende blikket mod den empiriske undersøgelse.

FORSKNINGSSTRATEGI: BEGREBER OG METODE

Jeg har valgt en kvalitativ og fortolkende forskningsstrategi, fordi jeg ønsker at undersøge den feminine mobile identitet in-

volveret i hverdagslig transport. Udgangspunkt for undersøgelsen er Urrys (2000) idé om, at begrebet 'samfund' i den sociologiske diskurs, må udskiftes med 'mobiliteter', idet materielle transformationer omfatter det sociale gennem processer, som han kalder "inhuman globalisation". Processerne har altså den effekt, at det samfundsmæssige må forstås som bevægelser i strømme snarere end som sæt af afgrænsede enheder som fx nationalstaten eller civilsamfundet. Det er gennem bevægelse, at identitet formes og gen-formes: "Overall I see such travellings as constitutive of the structures of social life – it is in these mobilities that social life and cultural identity are recursively formed and reformed" (49). Ifølge Urry, kan én af de 'strømme', som identiteten skabes gennem, afgrænses som hverdagsmobiliteten: vores daglige rejser på arbejde, indkøb, hentning og bringning af børn, besøg osv. Når Urry sætter 'mobiliteter' centralt i de samfundsmæssige processer, fremstår disse mobiliteter som strukturelle, idet de hænger tæt sammen med de materielle betingelser for det sociale liv. Urry udvikler ikke begreber for at forstå, *hvordan* det sociale liv reproduceres og reproduceres gennem mobiliteter. Det er derfor nødvendigt at udbygge hans teoriapparat.

Jeg har valgt en narrativ forståelse til at belyse, hvordan det er gennem fortællinger at den mobile identitet produceres og reproduceres.³ Nogle forfattere fremhæver, at fortællinger har fået særlig relevans i en kontekst med stigende mobilitet, acceleration af tid-rum-kompression og opsplitting af hverdagslivet (Dawson 1998). De konstante afbrydelser af lokale og individuelle livsverdner betyder, at der er behov for konstant revision af personlige fortællinger (Giddens 1991, 6). Hverdagsmobilitet er en praksis, der fragmenterer og spreder hverdagslivet i rum og fortællinger. Disse fortællinger kan ses som en måde, hvorpå mennesker skaber mening og helhed ud af en praksis. Virkeligheden er i sig selv kao-

tisk og uorganiseret, men gennem fortællingen skabes sammenhæng mellem de forskellige steder, som hverdagslivet er udsædelt over. Fortællingerne inkorporer begivenheder, mennesker og steder i en tematisk historie (fx er relevante temaer i denne analyse 'kontrol af tid', 'uafhængighed' og 'relationalitet'). Derved gives virkeligheden også en enhed gennem fortællingen, som den ikke i sig selv rummer så tydeligt (Riesman 2002, 698). Der findes ingen grundlæggende teori om narrativitet, men forskellige forståelser (Riesman 1993, 17). Når jeg her analyserer fortællinger om mobilitet, trækker jeg på Riessmans forståelse af narrative identiteter som 'performance'. Hun siger: "When we tell stories about our lives we perform our preferred identities" (2002, 701). Denne forståelse bygger på Goffman (1959), der foreslår, at det sociale liv må ses som dramaturgisk og at vi konstant spiller roller i forhold til de sociale kontekster, som vi befinder os i. Mere specifikt foreslår han, at sociale aktører iscenesætter og udøver fortrukne selv'er for at opretholde identitet i forskellige situationer. Det betyder ikke, at selvet er flydende og at vi frit kan 'vælge'. Sådanne udøvelser af fortrukne selv'er udtrykker fælles former for socio-kulturelle forståelser og kan ses som konkretiseringer af kulturelle antagelser (Chaney 1993). Ligeledes fortælles historierne inden for overordnede strukturelle rammer (Riesman 2002). De rammer, som jeg her inddrager, er mobilitetskonteksten, som historierne er situerede i, nemlig 'bundne' rejser og 'ubundne' rejser.⁴

Analysen tager udgangspunkt i 13 kvalitative interviews med kvindelige og mandlige bilister i det storkøbenhavnske område udført 2000-2001. Omdrejningspunkt for interviewene er hverdagspraksis med bil: hvordan bilen bruges i dagligdagen, baggrunden for bilens anskaffelse og hverdagsoplevelser med kørsel. I analysen undersøger jeg, hvilke fremstillinger af sig selv de interviewede giver og hvilke temporale og

rumlige erfaringer, de udtrykker. De interviewedes historier er situeret i den mobilitetskontekst, som de fortælles inden for, nemlig de bundne og ubundne rejser. De bundne rejser er de temporalt rutinemæssige og gentagende rejser, der går til faste steder i rummet (arbejde, indkøb, hentning af børn mv.). De ubundne rejser er rejser, der ikke foretages regelmæssigt og kan gå til forskellige steder i rummet (indkøb, besøg, fritidsaktiviteter mv.) (Wilhelmsson 1999). De interviewedes historier er udtryk for, hvilke historier der kan fortælles om feminine mobile identiteter i lyset af begreberne autonomi og relationalitet.

KONFLIKTHISTORIER OM MOBILITET I HVERDAGSLIVETS ORGANISERING

I de historier, der er situeret i konteksten af de bundne rejser, er der én type historie, der er dominerende blandt både kvinder og mænd.⁵ De fortæller om, hvor vigtigt det er at kunne kontrollere tid i deres daglige mobilitet (med bil). I historierne fremstår kontrol af tid som en måde at opnå uafhængighed og autonomi på, som samtidigt bliver en måde, hvorpå fortælleren opnår en ønsket identitet. I historierne er kontrol af tid fx nødvendig for at være en god arbejdstager eller for at kunne kombinere arbejdsidentitet med forældreidentitet. I enkelte historier er der imidlertid en konflikt mellem den daglige mobilitet og identiteten som forælder, en konflikt som kontrol af tid ikke kan løse. Denne konflikt er karakteristisk for kvinder og disse historier vil jeg se nærmere på.

Én konflikthistorie fortælles af Line. Hun bor på en ældre ejendom i det storkøbenhavnske område sammen med sine to børn, der går i daginstitution og sin mand, der er selvstændig håndværker. Line er i begyndelsen af 30'erne og arbejder i et marketingbureau i det centrale København, hvor hun kører ind hver dag. Line har en arbejdsrejse på cirka en time hver vej og hun har tidlige-

re brugt offentlige transportmidler til rejsen. Hun valgte at skifte til bil, da hun fik børn, så hun bedre kunne styre sin tid. Hun fortæller:

“Børnene, det var helt klart børnene... Og der prøvede jeg så nogle gange at køre ind [med bilen], fordi jeg så har skullet et eller andet om eftermiddagen eller sådan noget og fandt egentlig ud af, at om morgenen har det ikke nogen tidsmæssig betydning, men om eftermiddagen der sparer jeg en halv time ved at have bilen, fordi der er ikke den samme sådan meget voldsomme kødannelse og sådan noget på vej hjem, fordi folk alligevel kører hjem på så forskellige tidspunkter. Da vi så havde to børn, så betød det utrolig meget for mig at vinde den halve time” (Line, 3).

Lines historie handler om, hvordan mobilitet med bilen giver hende mulighed for større temporal kontrol og dermed uafhængighed i en situation, hvor hun får større forpligtigelser hjemme. Senere vælger hun at gå ned i arbejdstid, for at få mere tid til sine børn. I sin historie om mobilitet står Line imidlertid over for endnu et skift og brud i sin daglige mobilitet: hun vælger at sige sit arbejde op og få et deltidsjob med en lavere status i nærheden af sit hjem for at få mere tid til sine børn. I sin historie modstiller hun den daglige arbejdsrejse med sit behov og ønske om mere tid til børnene:

“Egentlig har jeg aldrig rigtig syntes, at det virker så langt, jeg synes det virker langt nu, altså, [] nu er jeg egentlig begyndt at synes det, fordi mine børn trækker utrolig meget i mig sådan mentalt og det har jeg sådan set også draget konsekvensen af, for jeg har faktisk sagt mit job op, så fremtiden bliver lidt anderledes” (Line, 12).

I sin historie nævner hun også, at det er et godt tidspunkt at holde op på sit arbejde. På hendes arbejdsplads er der sket en del omstruktureringer gennem de sidste par år og fra at være en lille arbejdsplads, er den

nu stor. Disse skift betyder, at hun er begyndt at føle sig 'gammel i gårde'. Den konkrete anledning til dette er imidlertid de lange dage væk fra børnene. Selvom hun opnår en større kontrol over sin tid ved at skifte til brug af bilen, er det ikke tilstrækkeligt til at give hende mere tid til børnene. I hendes historie fremstår den daglige mobilitet som en modsætning til hendes forældredidentitet, en modsætning som hun ikke kan ophæve eller reducere gennem mere 'kontrol' med mobilitet. Lines fravælger sin mobilitet til fordel for at drage omsorg for sin familie.

En anden konflikthistorie fortælles af Peter. Peter bor på Midtsjælland sammen med sin kone og deres tre børn. Både Peter og hans kone arbejder i København og begge har cirka en times kørsel til arbejde hver vej. Selvom det indebærer at de bruger lang tid på kørsel, er det, som han siger, et "bevidst valg" at bo på landet. Peter fortæller da også om de daglige tidspuslespil, som han og konen må gøre for at organisere deres hverdagsliv temporalt. Han fortæller fx, at han har en del arbejdsopgaver, der finder sted i Jylland og at han derfor må køre dertil. Selvom det indebærer mere kørsel, ser han det som en fordel, fordi, som han siger:

"Så selvom jeg kører 150 kilometer og halvdelen til to timer, i det øjeblik jeg skal til Jylland sparer jeg 150 kilometer, jeg konverterer den tid jeg ellers skulle køre på arbejde til arbejdstid, så når jeg kører den anden vej, så tjener jeg" (Peter, 8).

I Peters historie er det derfor ikke et problem, at han skal køre længere nogle dage; han vender det til en fordel, fordi det 'tæller' som arbejdstid. Arbejdsrejsen, mobiliteten, er en fordel for hans tid og dermed hans identitet hjemme. Men Peter fortæller også om, at hans kone er vendt tilbage til en ny og attraktiv, men tidsbegrænset, stilling efter at have haft forældreorlov i længe tid:

"Hun har fået job som projektsygeplejerske i Herlev. Et helt år. Hun skal være med til at kvalitetsudvikle. Det har hun taget for at gøre noget for sig selv også. Fordi ellers skal hun ikke arbejde i Herlev. Det er vi enige om." (Peter, 9).

Det indebærer en lang arbejdsrejse, hvis hans kone skal have en attraktiv stilling. I Peters historie om sin kones mobilitet modstiller han hendes lange arbejdsrejse med hendes behov/ønske om at være hjemme og afslutter med at understrege, at hun ikke skal fortsætte med at arbejde så langt fra hjemmet. For Peters kone er det derfor et valg mellem den attraktive stilling og tid til familien, et valg der gør, at hun kun kortvarigt tager denne stilling langt væk.

Lines og Peters historier er konflikthistorier, der handler om, hvad der sker, når kvinder ikke kan opnå kontrol over deres hverdagslivs temporale organisering gennem mobilitet. Der opstår en konflikt mellem kvindernes identitet hjemme og deres identitet på arbejdsmarkedet. Konsekvensen er, at arbejde og mobilitet opgives på kortere eller mellemlangt sigt. I kvindernes historier fremstilles denne konflikt som et valg mellem arbejde og familie, et valg hvor det er deres forpligtigelser over for børnene, der er det rigtige. Konflikten kan ses som en konflikt mellem autonomi og relationalitet; på den ene side giver mobilitet kvinder autonomi og uafhængighed i rum til fx at opnå adgang til attraktive og relevante arbejdspladser; på den anden side betyder mobilitet, at transporttiden er tid, der trækkes fra samværet med deres børn. Kvindernes relationalitet i forhold til børn fremhæves på bekostning af deres rumlige autonomi i disse historier. Denne konflikt ser forskellig ud for forskellige kvinder. I Peters historie er der en konflikt mellem mobilitet og arbejde, men når hans kone alligevel vælger at opretholde den store grad af mobilitet i en kortere periode, er det fordi,

hun har haft en længere periode med forældreorlov. Dermed har hun, som Peter siger, brug for at 'gøre noget for hende selv'. Hendes lange orlovsperiode betyder, at hun godt kan prioritere en høj grad af mobilitet og dermed hendes arbejde i en periode. I Lines historie oplever hun, at hun over en længere periode ikke har ydet nok omsorg hjemme, og at hun samtidig er træt af sin arbejdsplads. I disse historier fremstilles mobilitet som et valg mellem den uafhængighed, som mobiliteten giver i forhold til muligheder på arbejdsmarkedet og forpligtelserne hjemme. I historierne fremstilles dette valg på en måde, så det er deres identitet hjemme, som fremstår som det oplagte valg. Sådanne historier bliver ikke fortalt af mænd. Tværtimod ser vi i Peters historie, at høj grad af mobilitet er en fordel for hans forpligtelser hjemme. I historierne om mobilitet, i konteksten af de bundne rejser, er der tilsyneladende grænser for kvinders mobilitet. Kvinderne opgiver den rumlige autonomi og uafhængighed til fordel for en stedbunden relationalitet, nærhed og samvær med deres børn. Det betyder også, at relationalitet her fremstår stedbunden og som modsætning til mobilitet og autonomi.

HISTORIER OM FÆLLES REJSER I FRITIDEN

De interviewede kvinder fortæller en anden type historier situeret i konteksten af de ubundne ture. I interviewene fortæller både mænd og kvinder, at de fik bil, så de nemmere kan tage på besøg hos familie og venner. Sociale relationer og fællesskab er et vigtigt mål for mobilitet. Det er især kvinder, der fremhæver denne form for mobilitet og fortæller konkrete historier om sådanne ture.

Charlotte er i slutningen af 30'erne, bor sammen med sin mand i et ældre hus i en kommune nord for København. Hun er ingeniør og har en del arbejdskørsel. Hendes mand er selvstændig håndværker, har firma-

bil og kører ligeledes som del af sit arbejde, men familien bruger også bilen i weekenden. Charlotte fortæller om familiens ture i weekenden:

“Når vi om morgenen starten en weekend en lørdag formiddag, så kunne vi lige, også, vi kunne lige tage i byggemarkedet og lige, så kunne vi komme over at kigge i Ikea, og omkring det. ‘Nej, når vi nu lige er ude, skulle vi så ikke lige køre i Lyngby storcenter’, altså som ikke er lokale butikker. Der er Iso nede i Hellerup, der var jeg aldrig kørt ned hvis jeg ikke havde haft bil. Sådanne nogle ting gør vi. Og hvis vi alligevel ikke har [noget at lave], så kan vi lige tage en tur ud at besøge Pers forældre i Hvidovre, så bliver vi der og spiser. Det er jo ikke det samme at skulle hjem med to børn der sover i et tog. []det er så nemt, lige at sige nej og gøre det og det. Så er vi sammen med [min søster] så siger vi ‘skal vi ikke lige gøre dit’, ‘skal vi ikke gøre dat’. Det der, nej nu keder jeg mig lidt, det er ikke noget man spekulere på ret lang tid, så siger man ‘jeg har lige en halv times tid’” (Charlotte, ?).

En anden historie fortælles af Helle. Helle er i slutningen af 20'erne, sekretær og bor i det centrale København med sin kæreste. Hun bruger sin cykel for at komme på arbejde, mens hendes kæreste, der arbejder i en forstad til København, bruger bilen. Den umiddelbare årsag til, at de fik bil var, at hendes kærestes arbejdsrejse blev for tidskrævende, men for Helle var det også vigtigt, at øge muligheden for at besøge familien. Hun fortæller om, hvorfor hun gerne ville have bil:

“Så simpelthen for at kunne tage afsted bare en søndag uden at skulle planlægge den helt store udflugt [] Det primære for mig var at vi kunne komme ud til mine forældre, ud til min lillesøster, når vi havde lyst” (Helle, 2-3).

Lidt senere fortæller hun om, hvordan de bruger bilen:

“Sådan nogle handlemuligheder [har vi], alle de her bolighuse, det gør vi, så samler vi min lillesøster op på vejen og så tager vi ellers ud i det blå, også selvom jeg ved der ligger en Ikea herude ikke så langt herfra, så tager jeg som regel ud i Tåstrup alligevel, så hun kan komme med” (Helle, 3).

Det er markant, at både i Helles og Charlottes historier skifter det fortællende subjekt mellem ‘jeg’ og ‘vi’. Når de fortæller om familiens ture i weekenden, er det således gennemgående, at historiens handlende subjekt er et ‘vi’, der refererer både til dem selv og den nære familie, men i andre tilfælde også bredere til mor, søster og søsters børn. På den måde er det uklart i historien, hvem der er inkluderet. Når der i historierne optræder et ‘vi’, signalerer det, at handlingen er fælles. Brugen af ‘vi’ signalerer også, at subjektet indgår i tætte relationer med andre og er karakteriseret ved at være relationelt. I disse historier knytter kvinderne mobiliteten, den rumlige bevægelse, sammen med relationalitet; mobiliteten handler om at være sammen, at gøre ting sammen.

Spørgsmålet er imidlertid, om denne mobilitet kan ses som en ‘byrde’ for kvinder? Tidligere i artiklen diskuterede jeg relationalitet som en socio-kulturel og psykisk formation, men relationalitet hænger også sammen med kønsarbejdsdelingen. Den indebærer, at det primært er kvinder, der har ansvar for omsorgsarbejdet i familien. Når kvinderne fortæller om mobilitet, kan disse historier også ses i sammenhæng med kvindernes omsorgsforpligtigelser hjemme. Her er det vigtigt at fremhæve, at kvindernes historier er lystbetonede. Det, som de især fremhæver ved disse ture, er, at de kan rejse, *når* de vil. Charlottes historie lægger vægt på det spontane i familiens ture – at de kan gøre indkøb ét sted og så impulsivt beslutte, at de kan køre et andet sted hen. Ligeledes handler Helles historie om at kunne tage på familiebesøg uden en længe planlægning. Det er en særlig temporalitet

karakteriseret ved spontanitet, som fortællerne fremhæver ved mobiliteten. Dette kan ses i forhold til den postmoderne tidskultur, der, ifølge en række forfattere, er karakteriseret ved en stærk orientering mod nuet. Harvey taler om tid-rum-kompression (1989), Bauman om fragmentering og episodiskhed (1994) og Virilio om en tid, der er “intensely present” (1997). Kvindernes vægtning af spontanitet kan ses som udtryk for, at de oplever handlekraft i nuet. Disse historier kan derfor også ses som historier om autonomi, men oplevelsen af autonomi og uafhængighed er ikke i så høj grad knyttet til rumligheden (at man kan tage, hvorhen man vil), men snarere til temporaliteten: at mobiliteten (med bil) giver mulighed for at bevæge sig, når man selv vil, uafhængigt af ydre rammer og betingelser. Fremfor at se disse historier som udtryk for, at mobilitet i fritiden er en ny byrde for kvinder, kan de i stedet ses som udtryk for, at kvinderne oplever autonomi gennem mobilitet, fordi den giver mulighed for temporal uafhængighed.

I denne artikel har jeg undersøgt den feminine mobile identitet, som produceres og reproduceres i de daglige transportpraksisser i bil i Storkøbenhavn. De historier som kvinderne og mændene fortæller om deres daglige transportpraksisser, er et udtryk for de kulturelle antagelser, der eksisterer om mobilitet og femininitet. Samtidigt fortælles historierne inden for strukturelle rammer – i dette tilfælde i forhold til bundne og ubundne rejser. Der er to fremtrædende forståelser i det kvalitative datamateriale, som kan ses som aspekter ved den feminine mobile identitet.⁶ Historierne om hverdagsmobilitet fortælles i konteksten af henholdsvis bundne og ubundne rejser, som samtidigt sætter forskellige muligheder og begrænsninger for feminin mobil identitet.

I konteksten af de bundne rejser er der, i situationer med en høj grad af kvinders mobilitet, tilsyneladende grænser for mobilitet. I disse situationer fortæller kvinderne

historier om en konflikt mellem stor rumlig mobilitet og deres relationalitet hjemme, hvor fremstillingen af denne konflikt indebærer, at det er deres relationalitet hjemme og dermed immobilitet, de må vælge. Hermed fravælger de også den autonomi, som den rumlige mobilitet giver. I denne kontekst er der derfor grænser for kvinders mobilitet og mobilitet bliver dermed en maskulin praksis.

I historierne fortalt i konteksten af de ubundne rejser er relationalitet og mobilitet imidlertid ikke modsætninger. I disse historier er mobilitet en feminin praksis. Her indebærer mobilitet netop relationalitet: den handler om at være sammen eller om at tage på besøg. Men mobilitet handler også om at være mobil, når man vil; en temporal autonomi, hvor man er uafhængig af rammer og betingelser for mobilitet. Disse historier kan ses som udtryk for en særlig feminin mobil identitet, der er karakteriseret ved en særlig temporal autonomi og relationalitet. Når kvinderne på den måde producerer mobil identitet, er det interessant, at de ikke gør det ved at omfortolke rumlighed, men ved at omfortolke relationalitet og temporalitet involveret i rejsen.⁷

Med udgangspunkt i historierne om feminin mobil identitet i hverdagslige transportpraksisser kan man afslutningsvis sætte spørgsmålstegn ved brugen af individualiserede mobile figurer, som der er tendens til i sociologisk og kulturanalytisk teori. Fremfor at forstå mobile identiteter ud fra deres rumlighed er der god grund til at deltage i Jokinsens og Veijolas rekonstruktionsprojekt. Historierne i denne artikel viser, at (feminine) mobile identiteter er situerede og indebærer forskellige rumligheder, temporaliteter og socialiteter. Der er derfor behov for sociologiske teorier og metaforer for mobilitet, der afspejler dette.

NOTER

1. Denne artikel udspringer af et ph.d.-projekt ved Sociologisk Institut på Københavns Universitet med arbejdstitlen ”Fra rumlig frihed til selvkontrol – fortællinger og forestillinger om hverdagsmobilitet”.
2. Se Hjorthols artikel i dette temanummer. Selvom denne handler om norske forhold, kan man antage, at lignende forhold er gældende i Danmark. Der er ikke lavet kvantitative analyser, der har køn som centralt parameter om danske transportvaner.
3. Inden for mobilitets- og transportadfærdsforskning har flere forskere taget identitetsperspektivet op. Se for eksempel Uth (2001), Lassen (2003), Møller (2004).
4. I det følgende bruger jeg ’narrativ’ og ’fortælling’ som overlappende termer om den analytiske tilgang. I forhold til det empiriske materiale taler jeg om ’historier’.
5. Denne analyse indgår i min ph.d.-afhandling, der publiceres 2004.
6. I forlængelse af Haraways (1991) feministiske videnssubjekt, er det ikke muligt at lave en ’hel’ og integreret repræsentation af det feminine subjekt. Det betyder dog ikke, at det ikke er muligt at lave en valid repræsentation. Synliggørelse af valg og refleksivitet i forskningsprocessen er en central del af undersøgelsens validitet (Kvale 1996).
7. Se Enevold (2004). I hendes analyse af roadstories gen-fortolker de kvindelige forfatter rumligheden.

LITTERATUR

- Baudrillard, J. (1988): *America*. Verso, London.
- Bauman, Z. (1994): “Desert Spectacular”, in Keith Tester: *The Flâneur*. Routledge, London.
- Bauman, Z. (1995): *Life in Fragments*. Blackwell, Oxford.
- Chaney, D. (1993): *Fictions of Collective Life*. Routledge, London.
- Cresswell, T. (1997): “Imagining the Nomad”, in G. Benko og U. Strohmayer (red.): *Space and Social Theory*. Blackwell, Oxford.
- Dawson, A. og Rapport, N. (1998): *Migrants and Identity*. Berg, Oxford.
- Enevold, J. (2000): “Men and Women on the Move: Dramas of the Road”, in *European Journal of Cultural Studies* 2000/3.
- Enevold, J. (2003): *Women on the Road. Doktoraldissertation*. Blekinge Institute of Technology, Department of Human Work Science, Media Technology and Humanities and Göteborg Uni-

versity, Department of English.

- Enevold, J. (2004): "Regendered Narratives of Mobility: 'A Vroom With a View'", in *Kvinder, Køn & Forskning* 2004/1.
- Giddens, A. (1991): *Modernity and Self-identity*. Polity, Cambridge.
- Goffman, E. (1959): *The Presentation of Self in Everyday Life*. Doubleday, New York.
- Haraway, D. (1991): "Situated Knowledges", in D. Haraway: *Simians, Cyborgs and Women*. Free Association Books, London.
- Harvey, D. (1989): *The Condition of Post-modernity*. Blackwell, Oxford.
- Hjorthol, R. (1998): "Hverdagslivets reiser. En analyse av kvinners og menns daglige reiser i Oslo". *TØI rapport* 391/1998.
- Hjorthol, R. (2004): "Kan utviklingen i mobilitet og reisevaner fortelle noe om likestilling?", in *Kvinder, Køn & Forskning* 2004/1.
- Jokinen, E. og S. Veijola (1997): "The disoriented tourist", in C. Rojek og J. Urry: *Touring Cultures*. Routledge, London.
- Kaplan, C. (1996): *Questions of Travel. Postmodern Discourses of Displacement*. Duke University Press, London.
- Kvale, S. (1996): *Qualitative Interview*. Sage, London.
- Lassen, C. og Jensen, O. (2003): Mobilitet og arbeidsidentitet. Paper. *Dansk Sociologi Kongress, AUC, Mobilitetsworkshop* 2003.
- Law, R. (1999): "Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility", in *Progress in Human Geography* 1999/23/4.
- Møller, M. (2003): *Livsstil og trafikale handlinger: en fokusgruppeinterview-undersøgelse med unge bilister*. DTF, Lyngby.
- Polk, M (1998): "Gendered Mobility", in *Human Ekologiska Skrifter* 17. Göteborg Universitet, Göteborg.
- Riessman, C. (1993): *Narrative Analysis*. Sage, Newbury Park.
- Riessman, C. (2002): "Analysis of Personal Narratives", in J. Gubrium og J. Holstein (eds.): *Handbook of Interview Research: Context &*

Method. Sage Publications, London.

- Urry, J. (2000): *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the 21st Century*. Routledge, London.
- Uth, T. U. Thomsen (2001): *Persontransportens betydning for individet i et identitetsperspektiv – med fokus på transportmiddelvalg*. Ph.d.afhandling. Handelshøjskolen i Århus, Department of Marketing, Århus.
- Virilio, P. (1997): *Open Sky*. Verso, London.
- Wilhelmsson, B. (2000): "Daily Mobility and the use of time for different activities. The case of Sweden", in *GeoJournal* 2000/48.
- Wolff, J (1993): "On the Road Again: Metaphors of Travel in Cultural Criticism", in *Cultural Studies* 1993/7.

SUMMARY

Mobility is a concept and a practise that is associated with autonomy and independence, concepts that are connected to masculine identities. However, mobility is an integral part of everyday life and women are mobile in manifold ways. This article explores how feminine mobile identities are constructed in everyday practises and what happens with our understanding of mobility when women are mobile. The article draws on a qualitative study of everyday transport practises by car drivers in greater Copenhagen. This study understands mobile identity as a narrative construct. It is argued that feminine mobile identity is being reproduced as connected to immobility and relationality in the context of routine travel practises. However, in the context of leisure travel, women are producing mobile identities associated with relationality and temporality.