

# Transportadfærd og transportpolitik – en gensidig afhængighed

**Malene Freudendal-Pedersen**

**Adjunkt, Institut for miljø, samfund og rumlig forandring**

**Roskilde Universitet**

**malenef@ruc.dk**

Denne artikel belyser via forskellige sociologiske indgangsvinkler måder, hvorpå hverdagslivets transportadfærd kan analyseres, primært med udgangspunkt i dansk transportforskning. Hverdagslivets transport og mobilitet spiller en stor rolle i skabelsen og vedligeholdelsen af det moderne samfund, hvor de centrale dynamikker i det senmoderne samfund er omdrejningspunkter for det levede hverdagsliv, og hvor transporten spiller en stor og omfattende rolle. De forskellige tilgange til transportadfærd har samtidig forskellige blik på balancen mellem de kollektive betingelser og det individuelle/familiemæssige ansvar for omlægningen af transport/mobilitets-praksisserne. Denne viden er essentiel for en forståelse af, hvordan transportadfærd hænger sammen med individers forståelse af den hverdag, de befinder sig i og de muligheder de har for at omlægge vaner og rutiner.

*»At forbyde bilen ville være ligesom, hvis man forbød alle at dyrke sex, det gør man jo alligevel ...«.*

Dette er et citat stammer fra min PhD afhandling om transportadfærd »Mellem frihed og ufrihed«(2007), men det indrammer på malende vis stadig de følelser, der rører sig i individer, når ændring af transportadfærd bliver diskuteret. Dette skyldes i høj grad en begrænsning af frihed, som ofte er den første følelse, der dukker op, når talen falder på adfærdsregulering i forhold til bilkørsel. I Danmark har vi en længere tradition for diskussion om adfærdsregulering i forhold til bilkørsel, hvor registreringsafgiften, brændstofaf-

gifterne og den grønne ejerafgift er de mest gennemgribende. Derudover findes en række tiltag i forhold til fysisk planlægning, hvor fredeliggørelse af veje, ensretninger, opprioritering af cykelruter mm., er de mest benyttede. På trods af disse tiltag er det endnu ikke lykkedes at begrænse bilkørslen og dens påvirkning på CO<sub>2</sub> regnskabet væsentligt. I forhold til miljøpåvirkninger fra persontransporten er det derfor i dag teknologiske løsninger, der anses som det primære middel til begrænsningen af transportens påvirkninger på det globale miljø.

Økonomiske virkemidler, fysisk planlægning og nye teknologier spiller en vigtig rolle, og er vigtige elementer i ændring af transportadfærd. Det jeg vil fokusere på i denne artikel, er dog alt det, der ligger udenom. Alt det hverdagslige, som på forskellige skalaer, lige fra globale påvirkninger til lokale materialiteter, påvirker det levede hverdagsliv. Alt dette andet som spiller en vigtig rolle i individets tilvalg af transportmiddel og transportomfang, og om den kompleksitet transporten er indvævet i som en fundamental ting i det moderne samfund. Dermed analyseres adfærdsændringer på transportområdet via den sociologiske mobilitetsforskning, hvor de centrale dynamikker i det senmoderne samfund er omdrejningspunkter for det levede

hverdagsliv, og hvor transporten spiller en stor og omfattende rolle. Indlejret heri findes ligeledes et ønske om at sætte fokus på balancen mellem de kollektive betingelser og det individuelle/familiemæssige ansvar for omlægningen af transport/mobilitets-praksisserne, hvor transportbeslutninger tages i et hverdagsliv, som er betinget af det institutionelle og politiske niveau. Denne viden er essentiel for en forståelse af, hvordan transportadfærd hænger sammen med individers forståelse af den hverdag, de befinder sig i, og de muligheder de har. Fokus for min forskning, og dermed ligeledes indlejret i denne artikel, er, at afklare, hvordan transportadfærd kan forstås og ændres over mod mere bæredygtige transportformer, både i forhold til miljø, byliv og ikke mindst i forhold til de utilsigtede konsekvenser, som transporten også har for det levede hverdagsliv. Dette illustreres via en afklaring af forskellige tilgange til transportadfærd og deres planlægningsmæssige og politiske anvendelsesmuligheder.

### **Transportadfærd i transportforskningen**

Inden for transportforskningen har det være den rationelle forståelse af adfærd, der har været dominerende. Der har hovedsageligt været fokus på at undersøge, hvordan og hvorfor, individer vælger et bestemt transportmiddel med fokus på faktorer som tid, komfort og økonomi. Denne tilgang forholder sig til individer som rationelle aktører, der objektivt afvejer disse forskellige faktorer mod hinanden, når de vælger transportmiddel. Denne tilgang er gennem de sidste 15 år blevet udviklet og for at forstå, hvorfor individer bruger bilen, som de gør, bliver valg af transportmiddel med særligt fokus på bilen, ligeledes analyseret og forstået som social handling. I en erkendelse af, at der er mere og andet, der influerer på hverdagslivets transportmiddelvalg, har bl.a. Guro Berge (1997) og Lykke Maglund (1997) skelnet mellem objektive og subjektive forhold. De objektive forhold omhandler de elementer

ved rejsens funktion, der kan beskrives entydigt, uden at individets vurderinger eller opfattelser ændrer billedet væsentligt, som f.eks. rejsetid, regularitet, pris osv. De subjektive faktorer defineres som personens holdninger og præferencer. Jeg vil stille mig tvivlende over for en forestilling om, at rejsetid, regularitet og pris er objektive faktorer, da lige netop disse faktorer forstås i nøje sammenhæng med personlige holdninger og præferencer. Ikke desto mindre har disse typer af undersøgelser stor betydning for den øgede opmærksomhed på, at individers transportmiddelvalg ikke blot er et udtryk for rationelle til- og fravalg. Lykke Maglund (1997) viser f.eks. i sin undersøgelse af »Transportadfærd i København«, at de subjektive forhold giver en bedre forklaringskraft og ydermere, at nogle af de objektive forklaringer ingen betydning har. Der har siden 1990'erne været en øget international forskning om betydningen af disse andre faktorer. Vores nordiske nabolande har været en vigtig del af denne forskningstradition. Her kan især nævnes Transportøkonomisk Institut (TØI) i Norge og Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i Sverige. I Danmark er det mere sparsomt med transportadfærdsforskning, især for den del der ikke omhandler trafikssikkerhed. Med udgangspunkt i en erkendelse af, at »subjektive« faktorer spiller ind på de beslutninger, der tages i hverdagslivet om transportmiddelvalg, er der således de sidste 15 år produceret viden om transportadfærd hovedsageligt indenfor tre tilgange. Disse tilgange har søgt at forstå individers transportadfærd via idealtyper, livsstilskategorier eller bosætningsmønstre.

### **Idealtyper**

I Danmark var Mette Jensen (1997a, b) en af de første til at etablere idealtyper i forhold til transportadfærd i sin publikation »Benzin i blodet«. Her skaber Jensen forskellige idealtyper, såsom »den lidenskabelige bilist« eller »cyklist/kollektiv bruger af hjertet«. Mette Jensens idealtyper er inspireret af Weber, der

beskriver idealtyper som et redskab til at fange virkelighedens mangfoldighed (Weber, 1977). Idealtypen fremkommer, når forskeren vælger at betone én eller et par enkelte synsvinkler, som dermed bliver til et samlet tankebillede (Weber, 1977:139). Dette tankebillede skaber genkendelighed hos læseren, der kan se disse typer udspille sig i den omgivende verden. Det er vigtigt at understrege, at Weber påpeger, at idealtyper altid er et produkt, der ikke modsvares af virkeligheden, men som skabes for at fremhæve visse egenskaber på bekostning af andre. Trine Fotel (2007) arbejder i sin PhD afhandling »Mobilitet i børnehøjde« med forskellige idealtypiske familier, og hvordan deres transportadfærd har stor betydning for, hvornår transporten er en byrde, og hvornår det er en kapital. Anette Jerup arbejder også ud fra idealtyper og har på malende vis beskrevet resultaterne af sin forskning i trafikadfærd og moral ved at dele sine respondenter ind i fire dyretyper. Her skaber hendes idealtyper tydelige billeder, når gnuen lader sig kue af flokken, pingenin gør som alle andre, geparden går sine egne veje og æslet følger reglerne til punkt og prikke (Politiken, 2009). Idealtyperne bruges således til at skabe et karikeret billede, som politik, planlægning og kommunikation kan udforme deres handlings-/kommunikationsstrategier i forhold til. Hvis der f.eks. er et ønske om at få flere til at køre i bus, kan idealtyperne definere rammerne for, hvordan dette idealtypiske individ skal overbevises om at skifte transportadfærd.

### **Livsstilskategorier**

Det er for så vidt det samme der gør sig gældende inden for livsstileforskningen. Her er livsstil de individuelle valg og præferencer, som individer har inden for de strukturelle og de positionelle rammer, der omgiver dem. Giddens (1996: 102) definerer livsstil som:

*»et mere eller mindre integreret sæt af praksisser, der følges af individet, ikke alene fordi sådanne praksisser opfylder nyttemæssige*

*behov, men også fordi de giver en materiel form til en særlig fortælling om selvidentiteten.«*

Dermed er livsstilen, vi vælger, med til at definere en række af de rutinemæssige handlinger, vi foretager i hverdagen. Ved at vælge forskellige livsstile bliver en række valg givne, og andre valg genstand for refleksivitet. Disse livsstilsvalg danner grundlaget for mobilitet, hvor individernes mobilitetsbehov bl.a. afhænger af placeringen af bolig, arbejdsplads, institutionspladser og fritidsinteresser, som kan være placeret udover et stort geografisk område. Livsstilsvalget drejer sig både om valg af identitet i forhold til, hvordan man handler, og hvem man ønsker at være. Dette betyder dog ikke, at individet altid foretager bevidste valg og fravalg i det øjeblik, det vælger at tilhøre en livsstil. Udvælgelsen eller skabelsen af livsstile sker bl.a. under påvirkning af »*gruppepres, rollemodellers synlighed og socioøkonomiske omstændigheder*« (Giddens 1996: 102). Inden for en livsstil er der en række valg, der er givne og en række valg, der er genstand for refleksivitet. Livsstilsvalg er derfor et tilvalg af handlingsmønstre på bekostning af andre mulige alternativer.

I livsstilstilgangen etableres forskellige kategorier med forskellige profiler i forhold til køn, alder, indtægt, uddannelse og bilbrug. Disse livsstile danner derefter baggrund for at diskutere, hvordan disse grupper har forskellige værdier i forhold til f.eks. brug af bilen og miljø. Et eksempel på livsstilsvalgstilgangen er diskussion om, hvilken rolle transportmidlet (f.eks. bilen) spiller i produktion af mening og identitet gennem forbrug. Her analyseres, hvordan forbrugere anvender bl.a. transportmidlet til at konstruere og kommunikere identitet, en identitet der bruges til at relatere sig til andre mennesker, til at markere social forskel og ikke mindst til at opnå følelsesmæssig og æstetisk nydelse. Thyra Uth Thomsen (2001: 240) analyserer person-

transportens betydning for identitet, »... når man vælger at sætte sig ind i en bil, bevæger man sig hermed også ind i et betydningsunivers, der udstråler noget grundlæggende solidt.« Via bilejerskabet sender individet et signal om tilhørsforhold til en bestemt livsstilsgruppe. De aktiviteter og valg, som kendetegner en bestemt livsstil, muliggøres og udføres ved hjælp af og i kraft af bilen. Bilejerskab er ikke længere kun et spørgsmål om bilejerens høj- eller lavstatus i samfundet, men i lige så høj grad en livsstilsindikator for omverdenen om ejerens selvforståelse og livsstil (Berge, 1997; Thomsen, 2001). Du bruger bilen, når du kører til badminton for at få motion og samtidig holde kontakten ved lige med nogle gamle venner. Du bruger den, når du henter dit barn i skovbørnehaven. Du kører i bilen, når du besøger din faster på Falster, og når du kører i sommerhus i weekendene. Eksempler på aktiviteter der ikke er knyttet til, hvor i samfundet man »hører til«, men som tilsammen udgør elementer i de livsstile, som et liv kan bestå af. Det er elementer, man prioriterer, og som dermed udgør store dele af ens identitet. Claus Lassen (2005) bruger også livsstile til at beskrive »Den mobiliserede vidensarbejder« med fokus på flyrejser. Han skaber tre typer af livsstilsstrategier: Karrierestrategien, kabalestrategien og familiestrategien som billeder på, hvordan arbejdsliv og familieliv prioriteres i forhold til hinanden, og hvordan dette påvirker transportadfærd. Inden for livsstilsforskningen sker der en glidning fra, hvilken rolle transportmidlet som genstand med fast defineret mening spiller for identitetsskabelse, over imod hvordan transportmidlet som objekt opnår mening gennem sociale og kulturelle processer.

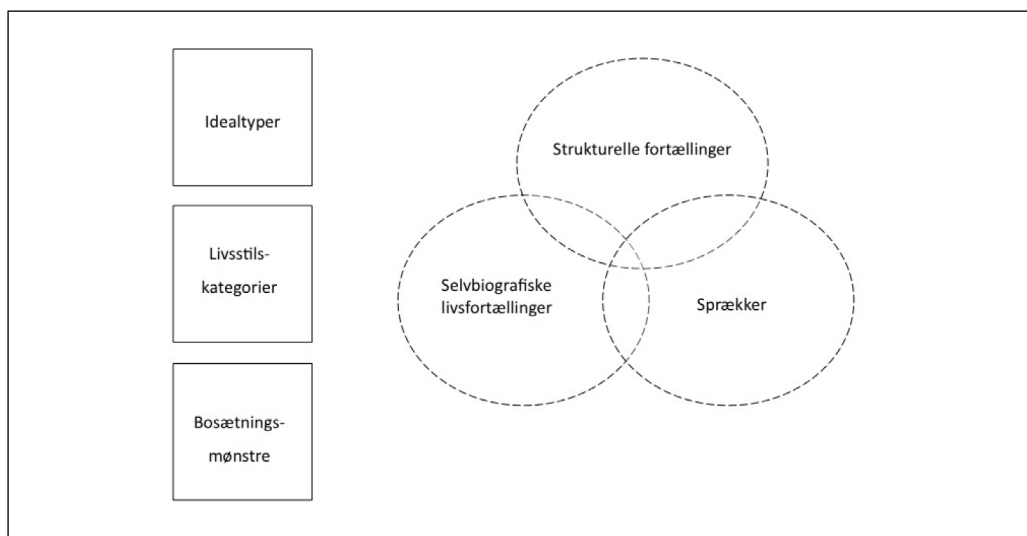
### Bosætningsmønstre

En anden tilgang har i sit udspring i geografien, og definerer transportadfærd i forhold til bosætningsmønstre. Her tages udgangspunkt i, hvilke objektive rationelle mål individet har i forhold til bolig/arbejde (Næss,

1996, 1997). Denne tilgang udspringer af en teoretisk forståelse af betydningen af den rumlige og tidsmæssige organisering af daglige rejser. Her bliver rum og tid vigtige forudsætninger for de hverdagslivsstrukturer, som giver forskellige forudsætninger for at bruge transportmidlerne. Her kan man sige, at interessen flytter sig fra, hvordan transportmidlet indgår i hverdagslivet, og hvordan mennesker »vælger« transportmidlet, til et fokus på selve rejsen. I stedet bliver omdrejningspunktet, hvordan rejsen og transportmidlet, den daglige mobilitet, hænger sammen med byens rumlige og tidlige organisering. Undersøgelserne bygger ofte på aggregerede data til beskrivelse af trafikstrømme ud fra en beskrivelse af fysiske strukturer og økonomiske beregninger af rejseomkostninger og betydningen af infrastruktur. Dette giver et godt billede af de overordnede sammenhænge, men har ofte svært ved at kunne pege på, hvad der er årsag til, at de givne sammenhænge eksisterer. I forhold til tid- og rumstrategier kommer diskussionen om køn og teknologi ofte på banen. Her analyseres mænds og kvinders forskellige forhold til bilen som teknologi og deraf følgende forskellige mobilitetsmønstre (Polk, 1998). Her kan et udgangspunkt være hverdagslivet, hvor kvinders liv ofte er mere knyttet til reproduktionen, mens transportsystemet er designet til et arbejdsliv, som traditionelt har været designet på mændenes hele liv i »produktionen« (Hjorthol, 1994, 1998, 2004). I Danmark har det især været Helene Hjorth Oldrup (2005), der har beskæftiget sig med køn og transport, hvor der bl.a. sættes fokus på, hvordan køn i dag ikke længere skal ses som en fast kategori, da der i disse år sker store ændringer med mænds og kvinders identitet og liv og dermed ligeledes med deres transportadfærd.

Disse tre måder at anskue mobilitetsadfærd på kan illustreres i følgende figur, hvor de tre kasser viser de mest dominerende tilgange til undersøgelser af transportadfærd. Der findes

Figur 1: De mest dominerende tilgange til undersøgelser af transportadfærd



ikke nødvendigvis nogen sammenhæng mellem disse tilgange, og dermed kommer de til at eksistere som hele billeder på individets adfærd, holdninger, ønsker og drømme.

Idealtyperne, bosætningsmønstrene og livsstilskategorierne giver hver for sig gode billeder på og dermed viden om det moderne hverdagsliv og transportadfærd. Diskussionen omkring de kollektive betingelser og individuelt ansvar er dog sjældent inkluderet i disse tilgange. Alt for ofte ender handlingsperspektiverne i et individuelt ansvar, og som jeg vil illustrere efterfølgende, bremser individuelt ansvar for transportens utilsigtede konsekvenser mere end det igangsætter forandring. Illustrationens stiplede ovaler – de selvbiografiske livsfortællinger, strukturelle fortællinger og sprækker – er således en illustration af elementer i det moderne hverdagsliv, som ikke kan systematiseres i idealtyper, livsstilskategorier eller bosætningsmønstre, men som i stedet tager elementer af disse tilgange og forankrer dem i et institutionelt niveau. De stiplede ovaler er en grafisk fremstilling af den tilgang til arbejdet med trans-

portadfærd, som jeg har anvendt i min forskning.

### Selvbiografiske livsfortællinger

De selvbiografiske livsfortællinger er et udtryk for de forventninger, der ligger på det moderne menneske, når det skal skabe det gode liv for sig selv og sine nærmeste og tager udgangspunkt i livsstilstilgangen. De er et udtryk for nogle af de krav, det moderne mobile samfund stiller til individet. I arbejdet med at skabe det gode liv er tidspres, risici, sikkerhed, frihed og fællesskab nogle af de fælles dynamikker, som er dagsordensættende for, hvordan individet tager stilling til og organiserer hverdagslivet (Giddens, 1996; Bauman, 1999; Beck, 1997; Hylland Eriksen, 2001). Med globaliseringens indtog og informations- og kommunikationsteknologier, som fylder en stor del af hverdagslivet, betyder det, at vi får en lang række af informationer fra forskellige steder i verden om forskellige måder, vi kan gøre tingene på. Dette skyldes ligeledes, at vi i forhold til præmoderne samfund har færre traditioner, der dikterer hverdagslivshandlinger. Tidlige-

re dikterede traditioner mange elementer af de beslutninger, vi skulle træffe f.eks. i forhold til uddannelse, arbejde, børneopdragelse mm. I dag har traditionen mistet sit rationale, og refleksiviteten er blevet en gennemgribende del af hverdagslivet (Giddens 1996). Traditionernes ringe betydning og refleksiviteten betyder, at der for den enkelte skal træffes langt flere valg end tidligere og for at få et overskueligt hverdagsliv vælger og fravælger vi livsstile, som hjælper os til ikke at have i *valgmulighedsslammelse* (Giddens, 1996). Vi tilvælger dermed forskellige livsstile, som passer til, hvem vi er i forskellige situationer.

Det er i langt højere grad livsstilene og indholdet i livsstilene, der er essentielle for det enkelte individ, end det er mobiliteten som forudsætning for at indgå i de valgte livsstile. Det er en vigtig pointe i Giddens forklaring af livsstilsbegrebet, at det senmoderne individ indgår i flere forskellige handlingsmiljøer og dermed flere forskellige livsstile i løbet af en dag. Arbejdet kan fordre én særlig attitude, hvorimod valget af fritidsbeskæftigelse kan fordre en ganske anden. At være parat til at opsøge muligheder, søge efter nye muligheder og øge sine muligheder er i dag blevet en moderne levestrategi og som sådan bliver mobiliteten en vigtig magtfaktor i det moderne samfund (Giddens, 1996; Bauman, 2000; Beck, 1997). En vigtig pointe er således, at mobiliteten bliver bindeleddet mellem det konstante til- og fravalg af livsstile og derfor i første omgang handler om at overvinde afstandene mellem livsstilene (Urry, 2000).

I vores tidspresede hverdagsliv skal der træffes mange valg, og vi træffer disse valg på baggrund af eksperternes viden og danner meninger ud fra en tillid til de eksperter vi har mest sympati for og hvor vi føler, at fremstillingen af risici er troværdig. Medierne spiller en stor rolle i denne konstante forhandling. Vurdering af risici og tragiske

hændelser bliver ofte en del af hverdagsbevidstheden, som bliver tilført den allerede overfyldte bagage af risici, det enkelte individ slæber rundt på. Alt dette medfører en grundlæggende frygt og usikkerhed, og risici bliver, som Beck (1997) udtrykker det, »*normalforbrugets blinde passager*«. Dette er et vigtigt element i den store adskillelse, der findes mellem handling og holdning, ikke mindst i forhold til hverdagslivets mobilitet. Mobilitet har i det senmoderne samfund en afgørende virkning på en lang række af sociale, politiske og økonomiske processer, og har som sådan en stor betydning for samfundets organisering (Urry 2007). Den refleksivitet, der er en del af disse forskellige livsstilsvalg, rejser moralske spørgsmål, der ikke blot kan skubbes til side. »*Sådanne spørgsmål kræver en form for politisk engagement*« (Giddens, 1996:19), og som konsekvens af dette danner individet livspolitik, der er livsstilens politik. Livspolitik drejer sig om de politiske spørgsmål, som udgår fra den måde vi bliver påvirket af, og selv påvirker, globale strategier via hverdagslivets selvrealiseringsprocesser (Giddens, 1996: 249). Livspolitikken er en politik, hvor individet refleksivt foretager valg på baggrund af en overflod af information og erfaringer, som det oparbejder i senmoderniteten. Livspolitikken er blevet nødvendiggjort på grund af og er med til at drive individualiseringen. Der er et større fravær af institutionelle »buffer« (traditioner) mellem individet og samfundet, og det gør, at vi har behov for livspolitikken til at give os ontologisk sikkerhed, et ståsted hvorudfra vi kan afgøre, hvad der er rigtigt, og hvad der er forkert. Det er via livspolitikken, vi forsøger at skabe sammenhæng mellem tidligere erfaringer og fremtidige handlinger, således at vores liv får en form for kontinuitet. Vi forsøger via livspolitikken at reducere en verden med mange små forskelle til en verden med få store forskelle, der dermed bliver nemmere at overskue (Eriksen, 2001).

### Strukturelle fortællinger

Det andet element i figurens stiplede ovaler er de strukturelle fortællinger (Freudendal-Pedersen, 2007; 2009). Jeg har gennem de sidste mange år arbejdet med forskellige transport- og mobilitetsrelaterede problemstillinger med udgangspunkt i hverdagslivet. Spørgsmålene har været centreret omkring, hvorfor vi vælger de typer af transportmidler, som vi gør, og hvordan det hænger sammen med vores hverdagsliv? Indsamling af data har været centreret omkring kvalitative metoder, primært dybdeinterviews og fokusgrupper. Jeg har sat fokus på alle de elementer et hverdagsliv består af og forsøgt at afdække, hvilken rolle og betydning mobiliteten får i dette hverdagsliv. I dette arbejde er det, jeg kalder »de strukturelle fortællinger«, fremkommet på baggrund af empirisk og teoretisk arbejde centreret omkring transport og mobilitet. Teoretisk stammer inspirationen fra Giddens' (1984) forståelse af strukturer som noget der eksisterer inde i individet som det der betinger adfærd og holdninger. De strukturelle fortællinger kan sammenlignes med det som Berger og Luckman (1966) benævner reifikation som er inspireret fra Marx' term om falsk bevidsthed. Hermed skal forstås en måde at skabe mening om omverdenen og de krav som den stiller til adfærd uden en bevidsthed om individets produktion og reproduktion af netop disse rammer. Hvis man sammenligner aldersgruppen, de sociale forhold og den geografiske placering af de personer hvis udtalelser ligger til grund for dette begrebs opståen, er de præget af stor forskellighed. De havde dog alle de strukturelle fortællinger som en del af deres forklaringsramme om hvorfor, de havde indrettet deres hverdagsliv, som de havde. Et eksempel på en strukturel fortælling kan være »når man har børn har man brug for en bil« eller »samfundet er indrettet på bilisme og man kan derfor ikke leve uden bil« eller »man kan ikke stole på togene, for de er altid forsinkede«. De fleste vil nok kunne nikke genkendende til disse typer af formuleringer og høre

sig selv bruge dem i flæng. Ofte vil de strukturelle fortællinger indeholde et »man« i stedet for et »jeg« i fortællingen. Et »man« der så at sige generaliserer fortællingen som noget alment. Det er meget sandsynligt at de strukturelle fortællinger i nogle situationer er en beskrivelse af, hvordan den øjeblikkelige situation er lige nu. Der hvor problemet opstår, er når vi begynder at tale om, hvad »man« kan og skal. Børn og biler er ikke af naturen to sammenhængende faktorer og en stor del af togene kommer faktisk til tiden. Når vi bruger disse strukturelle fortællinger om, hvordan vi transporterer os, er det med til at opretholde bestemte typer af mobilitet som en indiskutabel »objektiv sandhed«, og det er med til at blokere for ændret adfærd på transportområdet.

Det bliver ofte fortalt, at der ikke er sammenhæng mellem holdning og handling. Vi ved godt at bilkørsel forurener, fylder, larmer og slår ihjel, men det betyder ikke, at vi ændrer vores transportvaner. Det senmoderne hverdagsliv er tidspresset, og det er fyldt med forskellige typer af risici, som vi konstant bliver nødt til at tage stilling til (drivhuseffekt, trafikuheld, fedme). Det at leve med disse risici er blevet en normalt tilstand, som vi har lært at navigere i via forskellige redskaber (Giddens, 1996; Beck, 1997). Det er her, de strukturelle fortællinger kommer på banen og fungerer som en slags rationalitet, vi kan bruge til at forklare og nogle gange forsvare vores mobilitetsadfærd over for os selv og andre. De strukturelle fortællinger træder ind i diskrepansen mellem holdning og handling på individets præmisser og tager højde for det faktum, at vi er vores egne hverdagslivseksperter i forhold til mobilitet. Den strukturelle fortælling påvirker valget af mobilitet samtidig med, at den ligeledes bliver brugt til at begrunde dette valg. Den indgår i en proces, hvor den både er med til at »guide« et forestående valg samtidig med, at den fungerer som en tilsyneladende rationalitet, når valget skal begrundes over for os selv og andre. De

strukturelle fortællinger bliver således produceret og reproduceret under det senmoderne hverdagslivs betingelser. Derfor bliver de strukturelle fortællinger opfattet og udtrykt som universelle sandheder, som alle er enige i og dermed fritager de os fra ansvar, når vi foretager bestemte handlinger. En strukturel fortælling bliver brugt til at forklare de handlinger, vi foretager, og de valg vi træffer som en del af hverdagslivet. Da en af de stærkeste strukturelle fortællinger om mobilitet er »at mere mobilitet giver mere frihed« betyder det, at de strukturelle fortællinger på den måde også er med til at opretholde hele samfundets høje mobilitetsbehov.

Når vi konstruerer de strukturelle fortællinger, er det således, fordi de tilbyder en tilsyneladende rationalitet, som vi kan handle efter, og dermed mindsker det også de ambivalenser, der er en uundgåelig del af det at vælge nogle handlinger i stedet for nogle andre. Hverdagslivets ambivalenser kommer tydeligst til udtryk i interviewpersonernes fortællinger om miljø og sundhed, og ambivalenserne spiller en afgørende rolle for vores produktion og reproduktion af de strukturelle fortællinger. Den strukturelle fortælling er en måde at skabe orden på i denne konstante fragmentering og omstillingsparathed, som er blevet en del af vores hverdagsliv. At synliggøre de strukturelle fortællinger kan eksplicite, at der er flere sider af en mobilitetsform, og dette skaber en dynamik, der kan bruges positivt til at skabe rum for de andre historier. Ved at belyse og identificere de strukturelle fortællinger, giver det en mulighed for at komme bag om de tilsyneladende rationaliteter, vi anvender i hverdagslivet for at forstå de behov og utopier, som vi sjældent italesætter, når der bliver spurgt til hverdagslivets mobiliteter. Det er her begrebet sprækker kommer på banen.

### **Sprækker**

Sprækkerne i individets selvforståelse og forklaringsrækker kommer til syne, når de

strukturelle fortællinger afdækkes. Dette er fordi, de strukturelle fortællinger bruges til at håndtere hverdagslivets ambivalenser; de ting der kunne gøres på en anden måde, de steder hvor vi ved, at det meget sandsynligt ville være bedre enten for os selv, andre eller f.eks. miljøet. Via kvalitative sociologiske analyser kan disse *sprækker* i individets mobilitetsforståelser i hverdagslivet lokaliseres (Drewes Nielsen, 2005; Freudendal-Pedersen, 2007). Med udgangspunkt i at kortlægge og forstå de mekanismer, der bestemmer mobilitetsadfærden i hverdagslivet med fokus på elementer såsom tid, hastighed, frihed, risiko eller sundhed. Disse kernepunkter kan på hver sin måde repræsentere sprækker, der åbner mulighed for forandring. Når en interviewperson reflekterer over, at det i virkeligheden er dumt at tage bilen til arbejde, fordi det sparer ham fem minutter hver dag, men forkorter hans liv med 10 år, fordi han ikke får nok motion, er det et udtryk for en sådan sprække. Disse sprækker kan ligeledes lokaliseres på en lang række andre niveauer f.eks. i forhold til produktions- og distributionssystemer både på globalt og lokalt niveau. Fælles for disse niveauer er en afkobling af den tætte og automatiserede relation mellem mobilitet og modernitet og deres gensidige afhængighed (Drewes Nielsen, 2005). Alternative modspørgsmål kan eksemplificere denne afkobling: Hvordan udvikler moderniteten sig for individer, som er immobile? Er det muligt at organisere varetransport med mindre brug af mobilitet? Kan man ændre det globale marked mod mere regionale produktions- og distributionssystemer? Hvordan skabes der flere mellemrum i hverdagslivet? Hvordan skaber vi rum til den langsomme tid? Alt sammen spørgsmål der ikke tager det for givet, at evig acceleration, og dermed øget hastighed, er den eneste stemme, der findes i det moderne hverdagsliv. Der er derimod fra flere sider tegn på et ønske om modreaktioner eller installering af mellemrum (Eriksen, 2001; Urry, 2000; Freudendal-Pedersen, 2007, 2009). Det er via disse spræk-



ker eller modreaktioner, at den normative orientering mod en forandring kan træde i kraft.

En måde at lokalisere disse sprækker på kan være ved at bruge de strukturelle fortællinger som analyseredskab, men derudover handler det først at fremmest om at forstå og analysere mobiliteten som en essentiel del af det moderne samfund. En analyse der bliver nødt til at række ud over faktorer som rejsetid og afstand. Jeg har tidligere arbejdet med begrebet »human security« som en mulighed for at identificere nogle af de sprækker, der findes i det senmoderne hverdagsliv (Freudendal-Pedersen og Hartmann-Petersen 2006). Sprækkerne bliver mulige at finde, fordi »human security«, som er et FN-defineret begreb, relaterer sig til menneskerettighederne og definerer en række basale behov, der skal opfyldes, hvis følelsen af det gode liv skal opnås. Kravene fordrer f.eks. ændringer i organisationen af samfundet, som udmønter sig i mobilitetsgenererende selvfølgeligheder. Hvis der er kø på vejene, så udvider vi eller bygger nogle flere veje, hvis vi bygger nogle flere veje får vi en større vækst osv. En kritisk diskussion af disse strukturer, som hele tiden produceres og reproducere og skaber øget transport og en accelereret tid, er udgangspunktet for ændringer i individets mobilitetsbehov. I begrebet »human security« ligger senmodernitetens paradokser indlejret. Paradokser, der er knyttet til vores usikkerheder, vores længsler, vores ønsker og vores frygt. Alle disse paradokser er tæt knyttet til vores mobile hverdagsliv. Disse aspekter er afgørende for at forstå, hvor der er sprækker i individets mobilitetsforståelse og -adfærd, og hvordan regulering kan ske med dette udgangspunkt.

### **Hvorfor mobilitet i stedet for transport**

Den opmærksomme læser vil nok have opdaget, at transport i denne artikel visse steder er lavet om til mobilitet. Dette er ikke en tilfældighed, men udtryk for en forandring af, hvordan transporten analyseres, og hvilke

elementer der er en del af denne analyse. Mobilitetsforskningen favner de perspektiver, der blev ridset op i forhold til livstilmønstre, idealtyper og bosætningsmønstre, og er et centralt omdrejningspunkt for selvbiografiske livsfortællinger, strukturelle fortællinger og sprækker. Mobiliteten er et forsøg på at skabe en teoretisk ramme, til stadighed under udvikling, der kan favne alle de elementer, som spiller en afgørende rolle for transportadfærd og transportmønstre. Denne forståelse skal skabes i en erkendelse af, at »vi er fanget i et ufravigeligt netværk af gensidige afhængigheder, bundet til den samme skæbne. Alt det der påvirker den enkelte direkte, påvirker os alle indirekte« (Martin Luther King, 1963 [egen oversættelse]). Vi kan dermed ikke isolere forståelsen af transportadfærd til at handle om pris, regularitet, afstand og hastighed, for så forstår vi ikke de processer, der driver handlinger. Det er selvfølgelig noget af et dilemma, da alt ikke kan være inkluderet i en analyse. Men det er vigtigt er at være opmærksom på den helhed, der binder enkeltdele sammen, såvel som adskiller dem. Mobilitetsforskningen favner både den konkrete transport fra a til b og den gensidige afhængighed mellem transporten/mobiliteten og det sociale liv. Den har fokus på alle de sociale, kulturelle og psykologiske faktorer, som spiller en afgørende rolle for mobiliteten i dag. Udgangspunktet er en forståelse af såvel mobilitetens ulemper, som dens fordele og dermed også en kritisk forholden sig til mobiliteten som et samfundsforandrende element. Mobilitetsforskning handler også om det gode liv, og der stilles spørgsmål om, hvad det gode liv kan eller skal indeholde, hvordan det opnås og på bekostning af hvad (Freudendal-Pedersen, 2007, 2009).

*Mobilitets*begrebet tillægges ofte mange forskellige betydninger, fordi det er et begreb, der skal adskille sig fra *transport*begrebet ved at skulle indeholde noget mere. Dette »noget mere« handler grundlæggende om en

forståelse af, at mange samfundsmæssige mekanismer opretholdes ved, at alt er mobilt. Det gælder alt, fra varerne vi køber i butikkerne, over arbejdsmarkedets forventninger til medarbejdernes fleksibilitet, til individets organisering af hverdagslivets aktiviteter (Sennett, 1999; Bauman, 2000; Giddens, 1996). Definitionen af et mobilitetsbegreb kommer derfor ofte til at handle om, hvordan man ser på dette »noget mere«, og ud fra hvilken kontekst man forsøger at definere begrebet. Op igennem 90'erne kom der fra flere transportforskere i Norden fokus på dette »noget mere«, som f.eks. her Knut H. Sørensen (1992: 29), der siger:

»... at bilen er det moderne samfunds ledende objekt. Den styrer atferd i ulike sfærer, fra økonomi til tale ... Vi vil hevde at en analyse av bilen og bilismens utvikling i Norge er en forutsetning for en detaljeret forståelse av dette samfunnet.«

Det var den engelske sociolog John Urry der med bogen »Sociology beyond societies« i 2001 og senere »Mobilities« i 2007, der for alvor definerede et mobilitetsbegreb, som indeholdt en forståelse af strømme og mobilitets betydning for det moderne samfund. I Danmark har der fra transportforskningens side ligeledes været en række tiltag for at beskrive, hvordan dette »noget mere« spiller en vigtig rolle på transportudviklingen og adfærden i Danmark. Henrik Gudmundsson skrev i 2000 afhandlingen »Mobilitet og bæredygtighed«, hvor han forsøger at afklare, hvad der må ses som grundlaget for at regulere personers mobilitet ud fra mål om bæredygtighed. I en systematisk bearbejdning af mobilitetsbegrebet formår Gudmundsson at komme meget detaljeret ned i forståelsen af mobilitetsbegrebet med mål og midler, og ikke mindst relationerne imellem dem som væsentlige faktorer. Her bruger han ligeledes en del energi på at beskrive »den potentielle mobilitet«, som det mobilitetsbegrebet indeholder ud over transporten. Denne potentielle mobilitet har inden for transport-

forskningen fået sit eget begreb »motilitet«, først defineret af Vincent Kaufmann i bogen »Rethinking mobility« fra 2004.

Her oprulles det, hvordan det ikke kun er mobilitet/transport i sig selv, der er interessant, men i lige så høj grad den enkeltes kapacitet og mulighed for at være mobil, og hvordan dette potentiale aktiveres og besluttet, dvs at individet skal kunne udleve og drømme om de ting det vil, når det vil, og så ofte det vil. Dette er et vigtigt aspekt af mobiliteten, da det er med opretholdelsen af dette potentiale for øje, individer til- og fravælger mobilitetsformer, og byer bliver planlagt. Det kan diskuteres, hvad der betinger hvad, hvad der er hønen og ægget, men gennem de sidste 50 år har planlægningen af byer været centreret omkring at skabe infrastrukturelle systemer, hvor bilen spiller den altdominerende rolle – planlægningen er domineret af en autologik (Newmann og Kentworthy, 1999; Urry, 2007; Freudendal-Pedersen, 2009; Drewes Nielsen, 2009). Bilen er blevet set som udgangspunkt for vækst. I dag ser vi, at følgerne af disse planlægningsstrategier i form af en række utilsigtede konsekvenser af mobilitet og dets infrastrukturelle systemer, såsom forurening, støj, dominans af byrum, fedme mm. (Freudendal-Pedersen, 2009).

I de fleste byer i Europa bliver 25 procent af byens rum brugt til at facilitere transport i form af veje og parkeringspladser. Det siger sig selv, at det er en stor del af vores hverdagslige adfærd, der foregår i disse rum. I dag er det infrastrukturelle system en lukket form, som opretholder bestemte typer af transportformer og adfærd. Vi har brug for at lege med tanken om, hvordan ting kan gøres anderledes, og hvad der mon sker, når vi bliver tvunget til at revurdere de *selvfølgeligheder*, vores trafiksystemer er bygget op omkring. Transportbeslutninger er oftest bundet tæt til denne autologik på trods af de utilsigtede konsekvenser, som der også er opmærksomhed omkring.

### Hvad vil vi gerne have folk til at gøre?

Transportsystemet er en stor organisme, der fletter sig ind i og udgør rammerne for et moderne hverdagsliv. Hvis vi skal ændre folks transportadfærd, bliver vi også nødt til at ændre systemet og de selvfølgeligheder, der ligger indlejret i dette system. Mulighederne ved de selvbiografiske livsfortællinger ligger i, at de blandt andet dannes på baggrund af »gruppepres, rollemodellers synlighed og socioøkonomiske omstændigheder« (Giddens, 1996:102). Her spiller medierne en stor rolle, da de er med til at vedligeholde bestemte typer af strukturelle fortællinger om transportadfærd, og hvad god og dårlig transport eller mobilitet er. Det betyder også, at der findes muligheder for ændring af transportadfærd, da åbninger mod nye rationaler for opbygning af hverdagslivets sammenhæng findes hos de fleste. Jeg har for nylig lavet en række interviews med cyklister og kan se, at deres fortællinger om, hvilken betydning cyklen har for deres følelse af frihed, ikke adskiller sig fra den måde, bilister taler om det på. Dette viser, at konstruktionen af cyklen som det vigtigste transportmiddel ligger lige for. Dermed siger jeg ikke, at cyklen kan erstatte alle bilture, men der findes en del, den kan erstatte og det er et vigtigt skridt på vejen.

Der findes et stort råderum for ændring af transportadfærd, men de kan ikke alene implementeres på et individuelt niveau. Det handler også om planlægningsmæssige prioriteringer og politikker, der viser vejen til, hvordan det kan gøres, og hvilket udbytte det har for byens rum og de mennesker, der lever i dem. Mobiliteten kan være mulighedsskabende, ligesom den kan være handlingsbegrænsende, den kan være en ressource, og den kan være en byrde (Fotel 2007). Der ligger hos det senmoderne menneske et ønske om at gøre ting anderledes og finde strategier for, hvordan vi kan komme ud af den mobilitetsfælde, som det moderne hverdagsliv er spundet ind i (Freudental-Pedersen, 2007, 2009). Det er her den kvalitative adfælds-

forskning har sin styrke, da den kan fortælle os noget om de betydninger og strategier, der ligger til grund for transportmiddelvalg. Den kvalitative adfældsforskning på transportområdet har været lavt prioriteret i Danmark, og vi mangler til stadighed denne viden til at »guide« forståelsen af, hvilke politiske og planlægningsmæssige strategier der kan ændre transportadfærd.

Ved at forstå automobiliteten i hverdagslivets kontekst kan vi arbejde for en strategi, der bidrager til at italesætte automobilitetens utilsigtede konsekvenser. Det giver politikerne mandat til at vedtage ofte upopulære, økonomiske og planlægningsmæssige tiltag, der kan reducere automobiliteten, og dette spiller igen ind i den enkeltes hverdagsliv. Transportadfærd hænger dermed nøje sammen med transportbeslutninger. Det, der lægges ud som den politiske strategi, og her taler jeg ikke om luftige visioner, men om de reelle beslutninger, der træffes, har betydning for, hvilke prioriteringer det enkelte menneske foretager i forhold til hverdagslivets mobiliteter. Vi bliver nødt til at stille de svære spørgsmål om, hvordan vi gerne vil have fremtidens transportsystemer skal se ud og så planlægge ud fra dette i stedet for blot at reproducere de transportsystemer, som vi har i dag.

I virkeligheden kan de strukturelle fortællinger sige noget om, hvor forholdsvist simpelt det er. Alle mennesker er forskellige og har forskellige hverdagsliv. Hvis vi deler individer ind i idealtyper, livsstile eller bosætningsmønstre, kan vi lave specifikke adfældsregulerende foranstaltninger, der henvender sig til netop denne specifikke gruppe. Men for at vende tilbage til Weber, så er idealtyper ikke beskrivelser af rigtige mennesker, der findes derude. Det er en gruppering af individer med forskellige værdier, men med det samme forhold til et specifikt transportmiddel. De strukturelle fortællinger kan ikke bruges til at afdække, hvem/hvordan in-

divider er, men i stedet kaste lys over, hvilke værdier de har til fælles, hvilke ønsker og drømme de har for det levede liv. Her viser det sig, at individer har rigtig mange ting til fælles på tværs af hverdagslige mobilitetsmønstre. Det er ønsket om frihed, tryghed og fællesskab. Det giver rigtig god mening at give stemme, plads og betydning til disse elementer i det senmoderne hverdagsliv i forhold til de politikker, der skal skabes. Det er i disse ønsker for det levede liv, transportadfærden har sit udspring, og det skal tages alvorligt, hvis vi ønsker at ændre på de rutiner, hvormed individer bevæger sig rundt i den omkringliggende verden.

## Litteratur

- Bauman, Z. (1999), *Globalisering – de menneskelige konsekvenser*, København: Hans Reitzels Forlag.
- Bauman, Z. (2000), *Liquid modernity*, Cambridge: Polity Press.
- Beck, U. (1997), *Risikosamfundet På vej mod en ny modernitet*, København: Hans Reitzels Forlag.
- Berge, G. (1997), *Livsstil, miljøbevissthet og transportatferd*, TØI-rapport 366/1997, Transportøkonomisk Institut, Oslo.
- Drewes Nielsen, L. (2005), »Reflexive Mobility – A Critical and Action Oriented Perspective on Transport Research«, i Thomsen, T.U. et al red., *Social Perspectives on Mobility*, Aldershot: Ashgate.
- Drewes Nielsen, L. (2009), *Bilen og det sociale liv – er vi på vej mod en »post-car-future«?* Trafikdage på Aalborg Universitet, August.
- Eriksen, T.H. (2001), *Øjeblikkets tyranni*, København: Tiderne Skifter.
- Fotel, T. (2007), *Mobilitet i børnehøjde. En mobilitetssociologisk analyse af praksis, velfærd og ulighed i børns hverdagsliv*, Ph.d. afhandling på Institut for Globalisering og Samfund Roskilde Universitetscenter.
- Freudendal-Pedersen, M. og Hartmann-Petersen, K. (2006), »Fællesskaber som udgangspunkt? – Reflexiv Mobilitet og Human Security i mobilitetsforskningen«, *Nordisk Samhällsgeografisk tidskrift*, 41/42: 175-96.
- Freudendal-Pedersen, M. (2007), *Mellem frihed og ufrihed – strukturelle fortællinger om mobilitet i hverdagslivet*, Roskilde: Roskilde Universitetstryk.
- Freudendal-Pedersen, M. (2009), *Mobility in daily life – between freedom and unfreedom*, Farnham: Ashgate
- Giddens, A. (1996), *Modernitet og Selvidentitet – Selvet og samfundet under Senmoderniteten*, København: Hans Reitzels Forlag.
- Gudmundsson, H. (2000), *Mobilitet og bæredygtighed – strategier, mål og institutioner i reguleringen af persontransport*, Ph.d. afhandling, Det Erhvervsøkonomiske Fakultet, Handelshøjskolen i København.
- Hjorthol, R. (1994), »Byen som ramme for kvinners og menns daglige reiser og aktiviteter«, *Sosiologi i dag*, 24/3: 45-64.
- Hjorthol, R. (1998), *Hverdagslivets reiser. En analyse av kvinners og menns daglige reiser i Oslo*, Oslo: TØI-rapport 391/1998.
- Hjorthol, R. og Lian, J.I. (2004), *Samfunnsmessige trender – betydning for mobilitet og transport i Storbyksamfunnet*, Oslo: TØI-rapport 718/2004.
- Jensen, M. (1997a), *Benzin i Blodet – kvalitativ del*, ALTRANZ, DMU, Faglig rapport.
- Jensen, M. (1997b), *Benzin i Blodet – kvantitativ del*, ALTRANZ, DMU, Faglig rapport.
- Kaufmann, V. (2002), *Re-thinking Mobility. Contemporary Sociology*, Aldershot: Ashgate.
- Lassen, C. (2005), *Den Mobiliserede Vidensarbejder – en analyse af internationale arbejdsrejsers sociologi*, Ph.d. afhandling Department of Development and Planning. Aalborg University.
- Magelund, L. (1997), *Valg af transportmiddel i storbyen*, Notat nr. 97-03. København: Transportrådet.
- King, Dr. Martin Luther (1963), *Letter from a Birmingham Jail* 16 April 1963.
- Newman, P. og Kenworthy, J. R. (1999), *Sustainability and cities – overcoming automobile dependence*, Washington: Island Press.
- Næss, P. (1996), *Urban Form and energy Use for Transport*, Dr.ing. Thesis 1995:20, The Norwegian Institute of Technology, Trondheim.
- Næss, P. (1997), *Fysisk plantegning og energibruk*, Otta Norge: Tano Aschehoug.
- Oldrup, H. J. (2005), *Mellem hastighed og tilhør – erfaringer og fortællinger om hverdagsmobilitet*, Department of Sociology, Copenhagen University, Copenhagen.
- Politikken (2009), Rasmus Thirup Beck *Vi er som vilde dyr i trafikken* 22. August.
- Polk, M. (1998), *Gendered Mobility – a study of women's and men's relations to automobility in Sen-*

- net, R. (1999), *Det fleksible menneske: eller arbejdets forvandling og personlighedens nedsmeltning*, Højbjerg: Hovedland.
- Sørensen, K.H. (1992), Bilen og det moderne Norge. En socioteknisk transformation, *Tidsskrift for samfunnsforskning* 1/33, Universitetsforlaget Bergen.
- Thomsen, T.U. (2001), *Persontransportens betydning for individet i et identitetsperspektiv – med fokus på transportmiddelvalg*, Ph.d afhandling, Institut for Markedsøkonomi, Handelshøjskolen i Århus.
- Urry, J. (2000), *Sociology beyond societies – mobilities for the twenty-first Century*, London: Routledge.
- Urry, J. (2007), *Mobilities*, Cambridge: Polity.
- Weber, M. (1977), *Critique of Stammler*, New York: The Free Press.