

Dette udvidet resumé er udgivet i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet

(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

<https://journals.aau.dk/index.php/td>

Mobilitetsglæde – når transport bliver en kilde til trivsel

Marie Kåstrup, mobilitetsplanlægger, Urban Creators, mk@urbancreators.dk

Abstrakt

Den måde, vi transporterer os på, påvirker vores mentale trivsel og vores sociale relationer. Traditionel transportplanlægning behandler ofte tiden brugt på transport som "spildtid" med negativ værdi. Undersøgelser af transportens oplevelsesmæssige kvaliteter peger imidlertid på, at transport også kan have positive værdier, særligt ved aktive transportformer som cykling og gang. Urban Creators har sammen med adfærdspsykolog David Hvidbak undersøgt den eksisterende viden om transportens betydning for mental trivsel og giver her eksempler på, hvordan man i konkrete projekter kan fremme "mobilitetsglæde".

Transportens betydning for mental trivsel

Transportens værdi: Nytteløs vs. iboende herlighedsværdi

Traditionel transportplanlægning tager ofte udgangspunkt i tid brugt på transport som havende en negativ værdi, da tiden i sig selv er "nytteløs" i samfundsøkonomisk øjemed. I de transportøkonomiske enhedspriser vægter køretid dermed som en udgift. I Cowis metodebeskrivelse for samfundsøkonomisk værdisætning af cykling fra 2009 fremhæves "rekreativ værdi" og "velvære" som godt nok som positive effekter af cykling, men disse er ikke værdisat grundet manglende vidensgrundlag.¹

Andre studier bekræfter, at tid brugt på transport kan have en iboende, positiv værdi i sig selv, især for cyklister og gående. Overordnet kan transportens værdi tillægges forskellige aspekter af turen²:

- Transport som middel til at nå en anden destination (neutral eller negativ værdi pga. tidsspilde)
- Transport som muliggør andre aktiviteter undervejs på turen ("dobbelt" værdi, fx når man hører podcast på cykelturen eller arbejder i toget)
- Transport med iboende værdi (positiv værdi, fx ved rekreative cykelture for turens egen skyld)

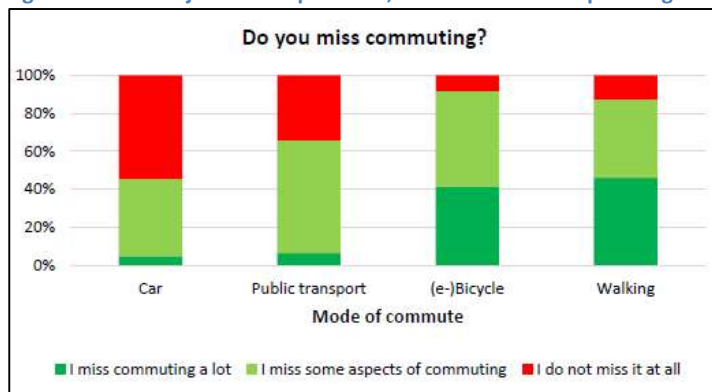
Den iboende, positive værdi ved transport blev bl.a. synliggjort under Covid-19, hvor mange pendlere blev hjemsendt og ikke længere skulle transportere sig til arbejde. "Kunstig" pendling opstod som fænomen, hvor hjemsendte medarbejdere tog på daglige cykel- eller gåture som erstatning for pendling bl.a. for at få

¹ Cowi (2009). Samfundsøkonomiske analyser af cykeltiltag - metode og cases.

² Mokhtarian & Salomon (2001). The Tripartite Nature of the affinity for Travel.

frisk luft og fysisk bevægelse og komme ud hjemmefra. Her viste et survey ved Amsterdams Universitet med 1.014 hjemsendte pendlere fra europæiske lande, at blandt gående og cyklende pendlere savnede hhv. 8 og 9 ud af 10 det at pendle til arbejde. Til sammenligning var det lidt over halvdelen af pendlere med kollektiv transport og under halvdelen af bilpendlere, der savnede pendlingen³. Dette understreger dels, at transporten ikke kun opleves som "spildtid" af pendlere, men også at den oplevede værdi er væsentligt højere for cyklister og gående.

Figur 1: Andel af hjemsendte pendlere, der savnede deres pendling under Covid-19. Kilde: Te Brömmelstroet et al. (2020)



Hvad betyder "mobilitetsglæde"

For at beskrive de forskellige mentale, følelsesmæssige og sociale aspekter af mobilitet, som bidrager til en positiv iboende værdi, giver vi her et bud på, hvordan fænomenet "mobilitetsglæde" kan beskrives⁴:

Mobilitetsglæde undervejs på turen, fx i form af positive følelser når man går en tur i smukke omgivelser. Et metastudie af 45 forskellige studier af pendlings betydning for trivsel og mental sundhed viser bl.a., at cykelpendlere har flere positive følelser end andre trafikanter og færre negative følelser, samt at lang transporttid associeres med dårligere trivsel.⁵ En nylig større undersøgelse af danskernes livskvalitet påviser dog ingen signifikant sammenhæng mellem tid brugt på pendling og livskvalitet i Danmark.⁶

Mobilitetsglæde kort efter turen, fx når en cykeltur efterlader os i bedre humør og tilstand, når vi ankommer på arbejde. Her viser et norsk studie af 1.319 borgere, at pendlere, som anvender aktiv transport, rapporterer større tilfredshed med deres tur, bedre humør efter turen og højere arbejdsperformance. Pendlere, som skifter transportform fra passiv til aktiv transport, rapporterer også bedre humør og bedre arbejdsperformance.⁷

En stor dansk undersøgelse af skoleelevers koncentration fra 2012, Masseeksperimentet, involverede koncentrationstests af 20.000 børn og unge. Elever, som blev transporteret i bil eller med offentlig transport, klarede sig signifikant dårligere end de, som cyklede eller gik til skole. Effekten af transport på koncentrationsevnen var aktiv fire timer efter selve transporten fandt sted, og var mere signifikant end fx hvorvidt eleverne spiste morgenmad og frokost.⁸

³ Rubin, Nikolaeva, Nello-Deakin, te Brömmelstroet (2020). What can we learn from the COVID-19 pandemic about how people experience working from home and commuting?

⁴ Model inspireret af Chatterjee et al. (2020). Commuting and wellbeing: a critical overview of the literature with implications for policy and future research.

⁵ Liu, J., Ettema, D., & Helbich, M. (2022). Systematic review of the association between commuting, subjective wellbeing, and mental health. *Travel Behaviour and Society*, 28, 59–74

⁶ Henrik Mahncke og Meik Wiking for Realdania (2025) Vores Livskvalitet - Hvad kan vi lære af de lykkeligste danskere?

⁷ Fyhri, Ciccone, Papaix & Karlsen (2023). Does active transport lead to improved mood and performance? A panel study of travel changes during the Covid-19 lockdown in Norway.

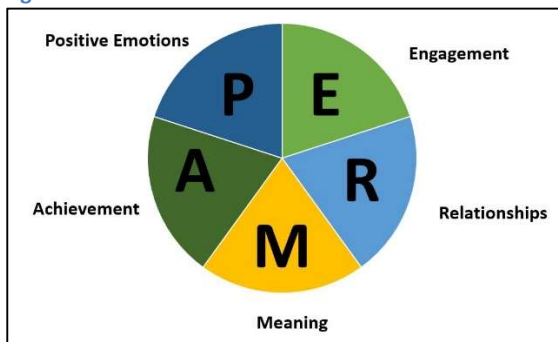
⁸ <https://www.dr.dk/levnu/fritid/skoleboern-koncentrerer-sig-bedre-efter-en-cykeltur>

Langsigtet mobilitetsglæde, fx når vores mobilitetsadfærd påvirker vores generelle velvære og trivsel. Et longitudinelt studie af 378.000 borgere i Edinburgh og Glasgow har i 2024 påvist en sammenhæng mellem transport og mental sundhed. Pendling med cykel viste sig at have en beskyttende effekt på angst og depression 5 år efter studiet og en reduktion på ca. 15% i udskrevne recepter for antidepressiva og angstmedicin.⁹

Mobilitet som kilde til lykke? Perma-modellen anvendt på mobilitet

En gængs psykologisk model til at beskrive lykke er den såkaldte "Perma-model" udviklet af psykologen Martin Seligman, som bl.a. står bag forskningsområdet positiv psykologi. Perma-modellen opstiller fem psykologiske behov, som generelt bidrager til menneskers mentale trivsel og lykke: Positive følelser; Engagement; Relationer; Mening og At lykkes. For at beskrive transportens bidrag til mental trivsel og lykke har vi derfor undersøgt, hvordan transporten kan bidrage til disse fem elementer.

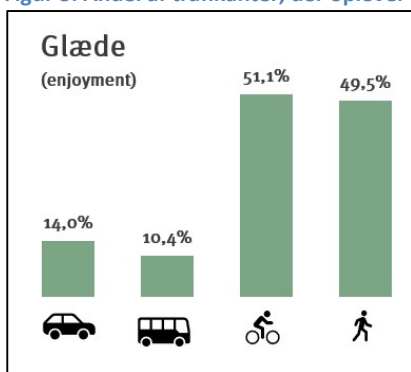
Figur 2: Illustration af Perma-modellens fem elementer. Kilde: Wikimedia Commons



P: Positive følelser

Transport kan som førnævnt bidrage med højere eller mindre grad af positive følelser. Her kan transportmiddelvalget spille ind og cyklister og gående oplever ifølge et australsk studie med 473 deltagere flere positive følelser som del af deres transport, end bilister og kollektivbrugere. De positive følelser ("enjoyment") inkluderede følelser som "rart", "spændende" og "afslappende".¹⁰

Figur 3: Andel af trafikanter, der oplever positive følelser. Kilde: Egen udformning pba. Rissel et al. (2016)



E: Engagement

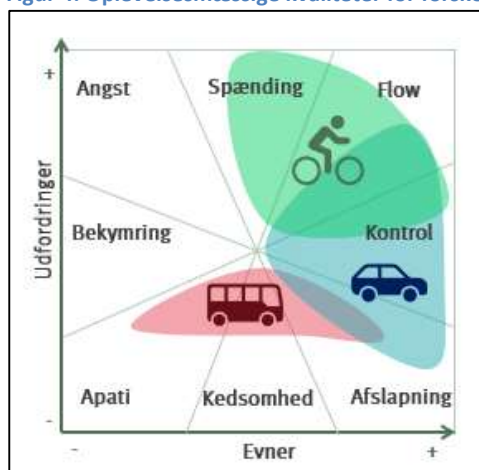
Når vi transporterer os, er vi i varierende omfang engageret i selve transporten som aktivitet. Her kan Mihaly Csikszentmihalyis teori om "Flow" anvendes til at beskrive en tilfredsstillende tilstand, hvor man er dybt engageret i en aktivitet med en oplevelse af kontrol og handlekraft, intenst fokus på nuet og fravær af reflekteret selvbevidsthed. Flow-tilstanden kan fx opstå, når man er dybt engageret i at udøve motion eller

⁹ Berrie et al. (2024). Does cycle commuting reduce the risk of mental ill-health? An instrumental variable analysis using distance to nearest cycle path.

¹⁰ Rissel, Crane, Wen, Greaves and Standen (2016). Satisfaction with transport and enjoyment of the commute by commuting mode in inner Sydney.

er i et produktivt arbejdsflow. Det gode flow opnås, når der er en passende balance mellem hhv. ydre stimuli vs. ens egne evner til at imødekomme disse stimuli. Et komplet fravær af udfordringer vil derfor ikke i sig selv udløse den gode flow-oplevelse. Amsterdams Universitet har påvist, at forskellige transportformer udløser forskellige grader af flow-oplevelser¹¹. Offentlig transport typisk scorer lavt på udfordringer og vækker følelser som apati, kedsomhed og afslapning, hvor bilkørsel scorer højt på egne evner og kompetencer, med følelser som afslapning, kontrol og flow. Cykling har den stærkeste flow-oplevelse med følelser som spænding, kontrol og flow. Studiet har dog kun 91 respondenter, så bør tages med forbehold.

Figur 4: Oplevelsesmæssige kvaliteter for forskellige transportformer. Kilde: Egen figur pba. Brömmelstroet et al (2022).



R: Relationer

Når vi transporterer os, interagerer vi i varierende grad med andre mennesker. Dette kan både være positivt, fx når transporten muliggør positive interaktioner eller sociale fællesskaber, og negativt, fx når der opstår konflikter i trafikken, eller man føler sig eksponeret overfor andre, fx i et overfyldt tog i myldretiden. Et tysk studie viser, at cykling i højere grad associeres med deltagende aktiviteter, hjælpsomhed og solidaritet i nabolaget end biltrafik¹². Ældre studier viser desuden en overordnet sammenhæng mellem den rolle, trafikken spiller i byrummet og omfanget af sociale relationer mellem beboerne, hvor mere trafikerede veje associeres med færre sociale relationer grundet trafikens barriereeffekt¹³.

M: Mening

Vores transport kan være en kilde til mening og give os en form for eksistentiel tilfredsstillelse, også kaldet "eudaimonisk lykke", til forskel fra den mere umiddelbare glæde, der fx kan opstå, når man har det sjovt i nuet, også kaldet "hedonistisk lykke". Typiske kilder til mening kan være at gøre noget for andre, at der er et større formål med det, man gør, eller at arbejde mod personlige mål, men varierer fra person til person. Forskellige studier peger bl.a. på, at cykling opleves som meningsfuldt for forskellige målgrupper. Langdistancependlere på cykel ser mening i at cykle, fordi det bidrager til deres sundhed¹⁴. Ældre cyklister oplever, at de føler sig mere socialt inkluderet, gladere og yngre¹⁵. Familier, der begynder at bruge ladcykel i stedet for bil, oplever, at den giver kvalitetstid med familien¹⁶. Og 27% af medarbejdere, der vælger cyklen, nævner at de gør det for klimaets skyld¹⁷.

¹¹ Brömmelstroet et al. (2022). Have a good trip! Expanding our concepts of the quality of everyday travelling with flow theory.

¹² Schuster et al. (2023). Orientation towards the common good in cities: The role of individual urban mobility behavior.

¹³ Appleyard et al (1981, 9. 21). Liveable Streets, Berkeley: University of California Press.

¹⁴ Larsen og Bradtberg (2014). Langdistancecykelpendling: Mellem transport og idræt

¹⁵ E. Whitaker (2005). The Bicycle Makes the Eyes Smile: Exercise, Aging, and Psychophysical Well-Being in Older Italian Cyclists, Medical Anthropology.

¹⁶ Region Nordjylland (2024). Kan en (el-)ladcykel erstatte den ekstra bil?

¹⁷ Is it a bird for Cykelvæksthuset (2020). Klar til Cykelvæksthuset.

A: At lykkes

Gennem vores transport kan vi opnå en følelse af at være kompetente, mestre ting og opnå resultater. Dette kan afspejles ved, at konkurrenceaspektet i kampagner som "Vi Cykler til Arbejde" motivere til at ændre mobilitetsvaner. Transportmidler kan også i sig selv signalere succes som sociale statussymboler, fx kan nyuddannedes køb af bil ifm. deres første job indgå i kulturelle forventninger til bilkørsel som led i "karriereliv". Det kan også afspejles hos befolkningsgrupper, for hvem manglende transportmuligheder udgør en barriere for deres selvstændighed og trivsel. Fx er frihed og uafhængighed en vigtig motivation for, at mange mennesker med handicap ønsker bedre muligheder for at cykle¹⁸, ligesom etniske minoritetskvinder udtrykker ønske om større selvstændighed som motivation for at lære at cykle¹⁹.

Hvordan kan vi arbejde med at fremme mobilitetsglæde i praksis?

Der er forskellige muligheder for at skabe "mobilitetsglæde" ved at planlægge og udforme transportløsninger, der også bidrager til mental trivsel, styrkede sociale relationer og sanselige oplevelser. Her handler det om at tænke attraktivitet ind som en lige så vigtig parameter som funktionalitet. Et eksempel kan være fredeliggørelse af trafikken, hvor et lavere tempo bidrager til, at man som trafikant i højere grad forholder sig til sine omgivelser og får en sanselig oplevelse. Ydermere kan samskabelse og leg bidrage til, at mobilitet opleves på en ny måde. Vi nævner her tre eksempler på mobilitetsglæde i praksis:

Frederikssund Kommune og Movia har i samarbejde med Urban Creators designet en prototype på et flerfunktionelt kollektivt knudepunkt målrettet unge studerende. En samskabelsesproces med inddragelse af studerende på den lokale produktionsskole bidrog til udvikling af et alternativt busstoppested, der har bidraget til de unges oplevelse og ejerskab af stedet.

Mobilitetsglæde er også et centralt koncept i Odense Kommunes grønne mobilitetsstrategi, hvor byrumsforsøg i bymidten bl.a. har medført bedre muligheder for ophold og interaktion omkring kulturinstitutioner, skoler og børnehaver samt små grønne lommer. En cykellegebane udfor et børnehus inviterer til legende brug af byens rum, og en inddragelsesproces omkring omdannelse af veje i Skibhuskvarteret omfattede bl.a. langbordsmiddag for lokale beboere og erhvervsliv med udgangspunkt i lokale fællesskaber.

Glæden ved at cykle har også spillet en central rolle i et projekt målrettet cykelfremme for børn og unge fra udsatte boligområder i Københavns Kommune. Her er der indført tilbud om cykellege-aktiviteter på bemandede legepladser og i en boligsocial helhedsplan, hvor børnene også blev inddraget i at lave en cykellegebane, og fokuserer på cykelfremme gennem lystbetonede og fællesskabsorienterede aktiviteter.

Unge fra 3. HTX og FGU med borgmester Tina Tving Stauning (A) ved det nyindrettede busstoppested. Foto: Frederikssund Kommune



Byrumsforsøg med gågade og cykling tilladt i Jernbanegade i Odense. Foto: Odense Kommune



¹⁸ Videnscenter om Handicap & Cyklistforbundet (2024). Cykling for alle.

¹⁹ Michala Breengaard (2024). I Danmark kan alle cykle... eller? - oplæg v. Social Cykelkonference, Røde Kors.