

# Transportens rolle i hverdagens komplekse organisering

## - teoretiske og metodiske overvejelser

Mirjam Godskesen  
Institut for Teknologi og Samfund  
bygn. 322, DTU  
DK-2800 Lyngby

Tlf: 4525 6019 E-mail: mg@its.dtu.dk

Projektets overordnede problemstilling er at *analysere sammenhænge mellem transport og hverdagsliv for derved at belyse muligheder og barrierer for at fremme en mere bæredygtig udvikling på transportområdet*. Her behandles en delproblemstilling indenfor projektet: der opbygges en begrebsramme for at kunne analysere transportsituationer og transporthandlinger som en integreret del af hverdagslivet. Det empiriske materiale, hvor eksemplerne er hentet fra, er tre pilotinterview foretaget i efteråret 1996.

### ***Inspiration til at se på forandring***

I det dansk/nordiske miljø for forskning i transportadfærd (Seminar om Transport og Livsstil, 1996) er det efterhånden en etableret forståelse, at undersøgelser, der bygger på traditionelle sociologiske variable, ikke er tilstrækkelige, når man ønsker at beskrive og forstå variationer i befolkningens transportvaner og dynamikker bag forandring af transportmønstre.

Den nyere forskning indenfor området tager skridt i retning af at finde frem til kategoriseringskriterier, der er mere relevante på transportområdet (Jensen, 1997) (Berge, 1994). Der er også lavet undersøgelser, der går tættere på hvilke forståelser og motiver, der ligger til grund for valg af transportmidler (Magelund, 1997) (Hagman, 1996).

I disse undersøgelser kortlægges forskellige idealtypiske trafikanter, og det forklares, hvad der motiverer dem. Idealtyper er gode som tankefigurer, hvor det er muligt at fremhæve særlige træk, der karakteriserer forskellige trafikantgrupper. Men hvis trafikanter i for høj grad tænkes som typer, kan der være en fare i at komme til at overse de modsigelser og ambivalenser, den enkelte oplever i forbindelse med transportsituationer. Derfor vil jeg forfølge et særligt spor, der handler om at identificere, hvor der kan ligge et potentiale for at *forandre* transportadfærd. Ved at studere modsigelser kan der være en mulighed for at komme nærmere en forståelse af, hvordan dominerende transportmønstre etableres, og hvad der kunne mediere forandringer.

### ***Transportsituationer som omdrejningspunkt***

Projektets omdrejningspunkt er selve transportsituationen. Én konkret situation kan tolkes på mange måder, og forskellige tolkninger lægger op til forskellige handlemuligheder. Dette eksemplificeres i det følgende lille eksempel:

Det er lørdag aften og vi er fire personer samlet til middag i mine venners hus, der ligger i et villakvarter udenfor København. De har fanget en fisk, som skal grilles. Pludselig opdager vi, at der mangler sølvpapir til at pakke fisken ind i. Denne *situation* blev af mine venner straks tolket på én bestemt måde: de måtte ud og købe sølvpapir. Altså tog de bilen og kørte 3 km. ned til tanken efter sølvpapir. Den valgte løsning er en konkret *transporthandling*, men jeg kunne se mange alternative handlemåder: en mulighed var at *cykle* til tanken, en anden var at *gå* ind til en af naboerne og låne noget sølvpapir. En helt tredje mulighed var at grille fisken uden sølvpapir.

Der skelnes her mellem transportsituationer og transporthandlinger. En *transportsituation* defineres som en situation, hvor en mulig handling er at transportere sig. Men som ovenstående eksempel viser, så er en transporthandling ikke altid det eneste alternativ i situationen. *Transportsituationen* kan være åben i den forstand, at der er forskellige muligheder for handling. *Handlingen* er derimod det konkrete udfald af situationen. Når der gøres meget ud af denne skelnen, er det fordi der netop i dette felt, hvor situationer tolkes på en bestemt måde og udmøntes i konkrete handlinger, er mulighed for at få øje på alternativer til den eksisterende transportadfærd.

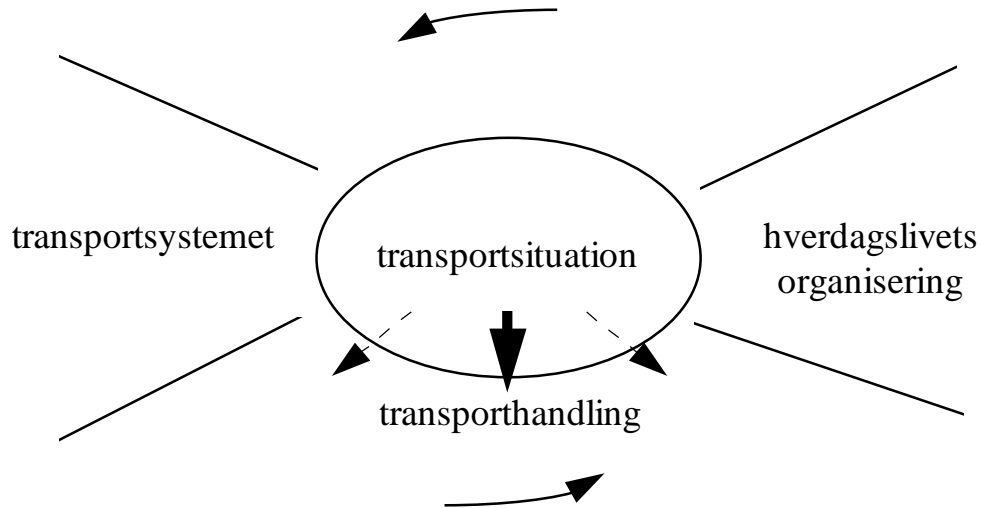
### ***Socioteknologisk model til forståelse af transportsituationer***

*Transportsituationer* er komplekse, fordi de på den ene side er bundet til hverdagslivet og dets organisering og på den anden side er bundet op på transportsystemet. Med inspiration fra det teknologisociologiske teoriunivers (Sørensen, 1993) har jeg udviklet en model, der anskueliggør dette forhold, se figur 1. Transportsituationen er på den ene side betinget af hverdagslivets organisering, men samtidig af de muligheder og begrænsninger transportsystemet sætter.

I ovenstående eksempel var nogle forhold knyttet til transportsystemet: mine venner havde en bil, den kunne køre, det er relativt billigt at køre 6 km. i bil osv. Og så er de i vane med at tage bilen. Men der er også nogle forhold ved hverdagslivets organisering, der havde indflydelse på hvordan situationen tolkes. Det oplevedes åbenbart ikke som en naturlig ting at gå ind til naboen og låne sølvpapir. Her bliver sammenhængen tydelig: når det er let og komfortabelt at køre ned til tanken efter sølvpapiret, får man ikke erfaring med at gå ind og låne ting hos naboen. De to forhold forstærker gensidigt hinanden.

Indenfor teknologisociologien er pointen netop, at det tekniske og det sociale ikke kan adskilles. Teknologien er udviklet historisk i en konkret social kontekst, og ved at teknologien indgår som en del af hverdagslivet, er den med til at forme vores forståelse af verden og de handlemuligheder vi har. Hverdagslivets organisering og transportsystemet illustreres som to forskellige sider i modellen. Dette betyder ikke, at de skal tænkes som adskilte størrelser - tværtimod. Men analytisk kan det være en fordel, og måske er det endda en forudsætning, at kunne se de to sider hver for

sig, for at kunne begribe en sammensmeltning.



**Figur 1. Transportsituationer er betinget af transportsystemet og af hverdagslivets organisering.**

Pilene på figuren viser denne gensidige påvirkning mellem transportsystemet og hverdagslivet. De eksisterende transportmønstre er med til at forme forståelsen af hvilke aktiviteter, der er mulige og komfortable. Og de aktuelle aktivitetsmønstre former forståelsen af hvilken transport, der er nødvendig og ønskelig. Udviklingen af transportmulighederne og ændringerne af aktiviteterne i hverdagen er en gensidig proces.

Transportsystemet består af nogle konkrete teknologier, der i kraft af deres udformning sætter nogle muligheder og grænser for vore transporthandlinger. Transportsystemet og de konkrete transporthandlinger kan ikke bare anskues som et middel, men de har en mere selvstændig betydning, som det er nødvendigt at tage højde for i en grundig analyse af transportsituationer. Flere forskere har beskrevet, hvordan transporten og transportmidlerne har en betydning for folk ud over det helt konkrete at flytte personer fra et sted til et andet (Sørgaard, 1993)(Tengström, 1991)(Öblad, 1996).

Essensen af denne teoretiske tilgang er, at sociale og teknologiske aspekter ved transportsituationen ikke kan adskilles. Den viser også, at der er fokus på transportsituationen, og at der skelnes mellem transportsituationen og den konkrete handling, den udmønter sig i. Men teorien giver ikke i sig selv mere konkrete anvisninger af, hvordan en analyse af transportsituationen skal gribes an. Det er i den forstand en overordnet teori – den er ikke operationaliseret i forhold til at lave en konkret analyse. Alligevel udstikker dette teoretiske grundlag nogle rammer for, hvordan de empiriske undersøgelser og analysen kan gribes an.

- Der er fokus på situationen, hvordan denne tolkes af aktøren, og hvordan aktøren handler i situationen. Dette betyder, at der må tages et aktørorienteret udgangspunkt i analysen, og at der skal fokuseres på tolkningsfleksibilitet i forhold til situationen.
- Transportsituationen opfattes som konstitueret af forskellige elementer - teknologiske såvel som sociale - hvoraf ingen i udgangspunktet kan siges at være mere grundlæggende end andre. Behovene og muligheden for at transportere sig er udviklet sammen i en historisk proces – det er et sammenhængende konstrukt. I analysen bliver det derfor vigtigt at vise, hvordan aktøren kobler forskellige elementer til en sammenhængende forståelse af situationen.

Interviewpersonernes fremstilling af transportsituationer i deres hverdagsliv kan være svære at strukturere. Derfor har jeg udviklet en foreløbig tolkningsramme, hvor de elementer, der indgår i beskrivelserne deles op i tre analysekategorier. Inden tolkningsrammen beskrives skal metoden bag det empiriske arbejde kort skitseres.

### ***Empiriske undersøgelser på et mikrosociologisk grundlag***

Projektet tager et mikro-sociologisk udgangspunkt, hvor der fokuseres på interviewpersoners helt konkrete oplevelser af transportsituationer. Dette aktørorienterede udgangspunkt betyder dog ikke, at der ses bort fra de strukturelle forhold, der betinger transportsituationen. Min arbejdstese er, at alle forhold, der har indflydelse på transportsituationen, kan komme til udtryk gennem interviewpersonernes konkrete fremstillinger, hvis disse gøres til genstand for grundig analyse. Det gælder også forhold af mere strukturel karakter. Tesen bygger på en forståelse af, at de strukturelle forhold er “foldet ind i mikrosituationen”. Dette er som sagt en arbejdstese, og jeg vil løbende forholde mig kritisk til, om relevante forhold identificeres ved at sammenholde mine analyser med litteratur på området.

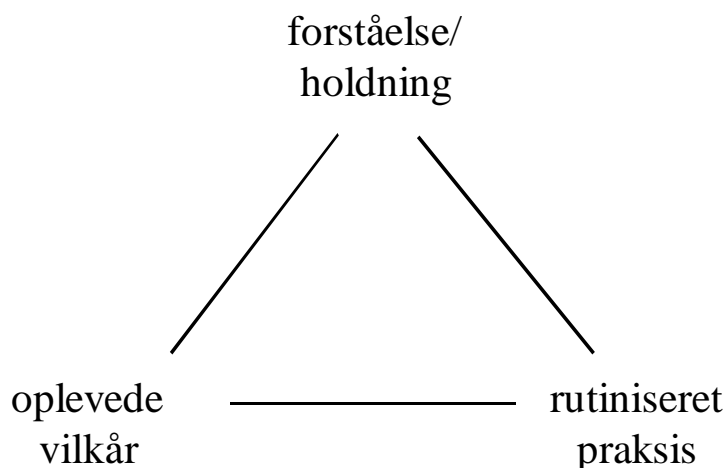
Empirisk bygger projektet udelukkende på kvalitative analyser. Dette hænger sammen med at undersøgelsen er eksplorativ i sin karakter. Det er målet at identificere forhold knyttet til transportadfærd - ikke at kvantificere deres udbredelse. Det mikrosociologiske udgangspunkt og en fokusering på transportsituationer har ført til valget af en metode, hvor dagbogsoptegnelser kombineres med lange semi-strukturerede kvalitative interview. Familien er den centrale analyseenhed og interviewet gennemføres som et gruppeinterview med hele familien.

Det foreløbige materiale, består af tre pilot interview. I alle tre tilfælde er der tale om interview med par. Interviewpersonerne har ført dagbog i en uge, jeg har derefter haft mulighed for at kigge dagbogen igennem, hvorefter der blev gennemført et interview af ca 2 timers varighed. Der er sket en pragmatisk udvælgelse af interviewpersonerne, idet disse er fundet blandt personer jeg i forvejen havde kendskab til. Ideen var i første omgang bare at afprøve dagbogen, interviewsituationen og spørgerammen, men karakteren af interviewmaterialet muliggjorde videre analyser, der har udmøntet sig i et udkast til en tolkningsramme.

### **Tolkningsrammen - en dekonstruktion af transporthandlinger**

Fokus i analysen er at gå imod pilenes retning i figur 1 - det vil sige at undersøge, hvilken transportsituation, der lå til grund for transporthandlingen, og hvordan denne situation var konstitueret.

Tolkningsrammen, som ses i figur 2, er et hjælperedskab i analysen af transportsituationer. Den er et udtryk for de teoretiske briller, gennem hvilke interviewpersonens erfaringsverden forstås og systematiseres. Den er på den ene side inspireret af interviewmaterialet og på den anden side af to dikotomier indenfor forskningen i transportadfærd, nemlig opdelingen i handlinger og holdninger og opdelingen mellem aktørens frie råderum og de strukturelle vilkår. Den indeholder tre begreber: forståelse/holdninger, rutineret praksis og strukturelle vilkår. Begreberne er organiseret i en triade, for at understrege at de ikke er uafhængige. De tre elementer i tolkningsrammen vil nu blive nærmere beskrevet.



**Figur 2 Tolkningsramme: et samspil mellem forståelse, praksis og vilkår.**

#### **Rutineret praksis**

Motivationen for at lægge vægt på rutineret praksis som et særligt element i analysen er et ønske om at gøre op med en mål-middel tankegang: forestillingen om at den konkrete praksis blot er en naturlig følge af vore holdninger, dog begrænset af strukturelle vilkår. Indenfor denne forståelse er holdningspåvirkning et centralt virkemiddel. Hvis der bare gives tilstrækkeligt med information vil folk ændre praksis. Ikke dermed sagt at informationskampagner er uden virkning - de har gentagne gange vist at have effekt. Men det er vigtigt at være opmærksom på at samspillet mellem holdninger og handlinger er mere kompliceret, det er nærmere et gensidigt påvirkningsforhold.

At mennesker handler rationelt ud fra behov og ønsker er en dominerende forståelse, f.eks.

indenfor økonomisk tankegang. Denne forståelse har en vis forklaringskraft, men den er ikke tilstrækkelig, når man ønsker at forklare, hvordan dagligdagens rutiner etableres, og hvorfor der er modstand mod forandring af rutinerne. Derfor skal der rettes særlig opmærksomhed på det forhold, *at der i handlinger og rutineret praksis er en indbygget træghed, og at den rutinerede praksis er med til at forme vore holdninger.*

Når det gælder trægheden knyttet til praksis, så er der flere eksempler i interviewene på, at interviewpersonerne umiddelbart svarer: "...jamen det gør jeg da altid...". Det er helt klart længe siden de har tænkt over, hvorfor de egentlig gør, som de gør. En stor del af hverdagens aktiviteter er rutinerede. Dvs. at vi ikke hver dag reflekterer over om vi nu skal koge vand i en gryde eller en el- vandkoger, om vi skal tage på arbejde, om vi skal køre i bil, når vi afleverer børnene osv. Det ville slet ikke være muligt at leve et almindeligt liv uden denne rutinisering. I forsøget på at forstå, hvorfor en situation fører til en bestemt handling, kan man derfor ikke bare sammenligne alternative handlemuligheder. Den rutinerede handling er indlejret både kropsligt og mentalt og fremstår som selvfølgelig. Det er ressourcekrævende at ændre praksis, selv om en alternativ praksis i sig selv ikke er mere ressourcekrævende. Dette er en af grundene til, at der er modstand overfor forandringer. En anden grund er, at man har erfaring med gamle praksis, hvorimod det at prøve noget nyt er forbundet med usikkerhed.

Når den rutinerede praksis former vore holdninger er det fordi vi sorterer i de forskellige budskaber vi hører. Nogen tager vi til os, som en del af vores forståelsesramme, mens budskaber, der i for høj grad truer den rutinerede praksis, sorteres fra. Dette gælder især budskaber, der ikke ledsages af konkrete handleforslag eller budskaber, der ledsages af handleforslag med store og uønskede konsekvenser for hverdagslivet. Hvis man f.eks. ikke føler man kan undvære sin bil overhovedet, vil man være tilbøjelig til at mene, at bilkørsel ikke er et alvorligt miljøproblem. Denne "sortering" eller gensidige tilpasning mellem handlemuligheder og holdninger sker for at reducere oplevelsen af konflikt og modsigelser i hverdagslivet.

Hvis praksis har en mere selvstændig betydning, kan det at eksperimentere med alternative handlemåder være et vigtigt led i forandring. Et eksempel er her de bilfrie søndage. Alle over en vis alder husker disse søndage som en oplevelse - og ofte en positiv oplevelse - selv om de kun blev gennemført i en kortere periode. Dette kan pege på en ny måde at tænke trafikpolitik, hvor der i højere grad sættes på at lave eksperimenter med forskellige typer trafikregulering. Gennem erfaringer kan der måske skabes åbenhed overfor forandringer, selv når disse har konsekvenser for den enkeltes daglige transportadfærd. Eksperimenterne kan være tidbegrænsede, og efter en periode kan det så vurderes, om de skal gøres permanente.

Endelig er det interessant at se på, hvordan rutiner er knyttet til kropslig erfaring. Transport kan give forskellige oplevelser af fysisk udfoldelse, afslapning, fart, kontrol, komfort og at blive udsat for vind og vejr. Forskellige transportformer giver meget forskellige kropslige erfaringer, og dette kan vise sig at være et af de centrale punkter, når det drejer sig om at identificere barrierer mod forandring af transportvaner.

## **Holdning/forståelse**

De holdninger og den forståelse af omverdenen man bygger sit hverdagsliv op omkring kan være mere eller mindre i overensstemmelse med de handlinger man udfører i sin daglige praksis. I de tilfælde, hvor der er god sammenhæng mellem praksis og forståelse vil de eksisterende handlemønstre blive forstærket og de vil være meget svære at forandre. Dette gælder f.eks. de lidenskabelige bilister (Jensen, 1997). De kører dagligt meget i bil, de føler ikke at de kunne leve uden bilen og de synes ikke der er noget forkert ved privatbilisme. Som Mette Jensen konkluderer, så er det nok ikke her man skal investere alle sine ressourcer, hvis man ønsker at reducere brugen af bil i den daglige transport.

Hvis den enkelte derimod oplever en modsætningsforhold mellem sin daglige praksis og sine holdninger, så kan dette virke som en potentiale for forandring. Mange undersøgelser især på miljøområdet viser en divergens mellem holdninger og handlinger - folk mener ét men gør noget helt andet (Iversen, 1996). Modsætningsforholdet behøver ikke være mellem handlinger og holdninger, men kan opleves ved at forskellige grundforestillinger hos den samme person er i konflikt med hinanden. Man kan f.eks. mene om bilen, at den er både praktisk og for dyr. Det vil til stadighed opleves som konfliktfyldt, hvis man hele tiden tænker over begge disse aspekter af sin bilkørsel. Denne type modsætningsforhold giver et grundlag for forandring og forfølges derfor i analyserne.

## **Vilkår/betingelser**

Som det fremgår af figur 1, så indgår det i modellen at de individuelle handlinger betinges af strukturelle vilkår. I forlængelse af det mikrosociologiske udgangspunkt ses strukturerne gennem aktørernes øjne. Konkret betyder dette, at strukturerne beskrives *som de opleves af interviewpersonerne*. Hvis interviewpersonen f.eks. oplever, at busserne aldrig kommer til tiden, så er det den virkelighed han eller hun handler ud fra, ligegyldigt hvilke statistikker man kan komme frem med, der viser det modsatte.

Det kan være svært og kræver stor opmærksomhed at synliggøre de strukturelle vilkår i analysen. Dette skyldes, at de opleves som selvfølgelige og derfor ikke italesættes. I mange tilfælde ligger det udenfor interviewpersonernes handlerum at ændre dem, hvorfor de heller ikke problematiseres. For at afdække hvordan interviewpersonerne forholder sig til de ting, der i hverdagen opfattes som selvfølgelige og uomgængelige, som f.eks. lokalisering af bolig, jobsituation og transportforhold indgår der et utopisk element i interviewene. Det er et tema om fremtidige ønsker og prioriteringer. Denne vinkel kaster ofte et forklarende lys på den aktuelle situation og siger en del om hvilke udviklingslinier, man kan forestille sig, at familien vil følge.

## **To eksempler på situationer fra pilotinterview**

I dette afsnit gives en kort analyse af to situationer hentet fra interviewmaterialet. Formålet er ikke at præsentere egentlige resultater, men at afprøve tolkningsrammen i figur 2 og vise hvilken kompleksitet, der ligger bag transporthandlinger. Tolkningsrammens styrker og begrænsninger diskuteres i næste afsnit.

### **Tina og Anders, der cykler ind til Københavns centrum**

Tina og Anders bor på Østerbro og har en bil. Men når de skal ind til Københavns centrum cykler de altid, og fortæller at de aldrig kunne drømme om at tage bilen. Hvorfor vælger de netop at cykle, når de skal ind til byen? En af de centrale forklaringer er, at det er svært at finde parkeringspladser i Centrum.

“Vi tager aldrig bilen ind til centrum. Det har vi prøvet en enkelt gang og man kører simpelt hen rundt derinde og kan ikke finde en parkeringsplads. Det var en lørdag, hvor vi syntes vi skulle i byen og handle. Vi nåede at køre hjem, for vi kunne simpelt hen ikke finde nogen parkeringsplads. Så kom vi ikke i Magasin den dag”.

Her er tale om et *vilkår*, der betinger Tina og Anders transportadfærd. Selv om de har bilen, så opleves mangelen på parkeringspladser som så stort et problem, at de vælger ikke at bruge den. Under disse betingelser oplever de ikke længere bilen som et tids-effektivt transportmiddel, for de bruger alt for lang tid på at køre rundt efter en parkeringsplads. Men denne forklaring står ikke alene. De synes begge to det er “fjolle” at køre i bil ind til byen. Denne *holdning* til bilbrug viser sig at have rødder helt tilbage til deres opvækst. De har begge oplevet, at forældrene havde et restriktivt forhold til bilbrug. Bilen skulle kun bruges, når den var nødvendig. Nødvendighed er i denne forbindelse et løst begreb, men der ligger et princip om begrænsning af bilbrug i det. Endvidere har Tina og Anders en *praksis*, hvor de skifter mellem bil, cykel og tog alt efter hvad de finder mest hensigtsmæssigt. Denne praksis har de dels med sig fra før de havde bil, dels bruger Tina stadig cyklen som transportmiddel mellem bolig og arbejde. Denne erfaring betyder, at de betragter cyklen som et reelt og effektivt alternativ til bilen i den situation, hvor de skal køre ind til Københavns centrum.

Dette eksempel viser at vilkår, holdninger og erfaring alt sammen kan være med til at konstituere en bestemt måde at handle på. Men de tre elementer må ikke betragtes som adskilte størrelser. Tina og Anders er vant til at cykle, når de skal til Københavns centrum. Da de prøvede at køre derind i bil erfarede de, at det var svært at finde en parkeringsplads. Dette bekræftede dem i, at det de gør i forvejen er det mest rigtige. Dette stemmer med det deres forældre altid har sagt om restriktiv bilbrug og dette er en af deres forklaringer, når jeg spørger om, hvorfor de netop cykler til Københavns centrum. Således konstrueres en sammenhængende forståelse af, hvordan det er mest hensigtsmæssigt at transportere sig, når de skal ind til byen.

### **Dorit der kører til Landbohøjskolen i København**

Dorit bor i Trørød, som ligger 25 km. nord for København og studerer på Landbohøjskolen i København. Hun har undervisning derinde næsten hver dag. Dette er den *situation* Dorit er i. Hun håndterer situationen ved at køre derind i bil. Dette er hendes konkrete måde at handle på.

“Når noget bare er smadder nødvendigt, så tænker jeg ikke på miljøet. Det kan f.eks. være hvis jeg skal i skole,” siger Dorit [lettere redigeret citat].

Transporten frem og tilbage til København opleves af Dorit som nødvendig og uomgængelig. Hun



stiller ikke spørgsmålstegn ved nødvendigheden af denne transport. Den er forbundet med nogle grundlæggende ting i hendes hverdag, som hun ikke ønsker at ændre. Det betyder meget for Dorit og hendes kæreste Scott at bo i landlige omgivelser. Dette kommer frem, når vi snakker om fremtiden. De er meget enige om at de "vil ud og bo på landet, hvor der er mere åbent, hvor der ikke ligger huse ved siden af hinanden". De er begge vokset op på landet og har erfaret, at dette var en dejlig måde at bo på. Det at bo i Trørød er et skridt i denne retning. Samtidig uddanner de sig begge i København. Hermed bliver transporten frem og tilbage uomgængelig.

At de har bilen er et vilkår for at Dorit kan køre til København. De anskaffede bilen, da de fik deres første barn, Rune. De følte det var nødvendigt for at deres dagligdag kunne hænge sammen, når de havde et barn. Det er hurtigere at køre til Landbohøjskolen i bil, og det koster det samme som med det offentlige, fortæller Dorit. Hun tager derfor kun bus eller tog, hvis Scott skal bruge bilen. Dorit stiller ikke spørgsmålstegn ved, om hun skal køre i bil til København, men hun tænker nogen gange på, at det er tåbeligt, at der er så mange, der kører ind til byen fra Trørød samtidig i hver deres bil.

"Der ville være nogen penge at spare ved at køre sammen, men her kommer spørgsmålet om fleksibilitet ind. Hvis man arrangerer fælleskørsel, så kan man ikke lige ordne ting på vejen, som at handle og hente Rune." [Redigeret citat]

Dette eksempel viser, hvor svært det er at adskille de forskellige elementer i tolkningsrammen. Når Dorit og Scott er flyttet til Trørød budner det i et ønske om at bo i landlige omgivelser - dette kunne kaldes en *holdning* eller værdi. Men ideen om at det er dejligt at bo på landet hænger sammen med den *erfaring* de har fra deres barndom. Når de først er flyttet til Trørød fremstår transporten som et uomgængeligt *vilkår*. Og endelig er deres forestilling om at det var muligt at indrette sig på denne måde med barn, bolig på landet og studier i København betinget af, at de ved, at det er muligt for dem at anskaffe en bil.

På dette niveau, der handler om hvordan de har indrettet sig med hensyn til bolig, arbejde og transport giver de ikke udtryk for nogen dilemmaer. Dorit har den holdning, at det ikke er forkert at køre i bil når det er nødvendigt. Men nødvendighed bliver i denne sammenhæng et vidt begreb. Transporten bliver nødvendig, fordi den ikke betragtes som en begrænsning, når der tages stilling til andre beslutninger i livet.

Men når det drejer sig om, hvordan transporten konkret tilrettelægges i hverdagen, så giver Dorit udtryk for et dilemma mellem økonomi og fleksibilitet. Det ville være billigere at køre nogen flere sammen, men så kunne hun ikke længere ordne ting "på vejen". Dette dilemma forstærkes af at Dorit og Scott har en stram økonomi, og at de hver især betaler for deres egen kørsel. Her kunne ligge en mulighed for at deres transportvaner kunne ændres i en mere bæredygtig retning, men perspektivet er snarere, at deres økonomiske situation forbedres efter endte studier, hvorefter dette dilemma ikke længere vil være så påtrængende.

## **Diskussion af tolkningsrammen**

Tolkningsrammen er foreløbig og i analyserne af pilotinterviewene har den på nogle områder vist sine begrænsninger. Denne indsigt skal bruges til at videreudvikle tolkningsrammen eller til at supplere den med andre former for analyse.

### **Tidslighed i analysen**

Tolkningsrammen er primært tænkt som et billede af, hvordan en transportsituation konstitueres her og nu i et samspil mellem praksis, holdninger og vilkår. Men de nutidige rutiner bygger på interviewpersonernes erfaringer og her kan være tale erfaringer med meget forskellige tidsperspektiver. Nogen erfaringer stammer fra ting man kun har prøvet i en kort periode, mens andre erfaringer henfører til indgroede handlemønstre - ting man er opvokset med, og som har været en del af ens rutiner i mange år.

Det er svært at håndtere så forskellige tidsperspektiver indenfor modellens nuværende rammer. Der er en tendens til at erfaringer fra barndommen ligger som dybe og svært foranderlige værdier, som f.eks. Dorit og Scotts ønske om at flytte på landet og Tina og Anders restriktive holdning til "unødvendig" bilkørsel. Her kan det blive nødvendigt at supplere modellen ved at indføre en skelnen mellem de erfaringer, der har sat sig som mere grundlæggende værdier, og dem, der har en mere overfladisk karakter, og som derfor lettere lader sig ændre.

### **Sammenhænge mellem elementerne**

Erfaringer bygger på begivenheder og "en begivenhed er når en situation tillægges mening"<sup>1</sup>. Dette citat viser, hvordan erfaringer befinder sig i et felt mellem forståelse og praksis. Tolkningsrammen er udformet som en triade og lægger op til en forståelse af sammenhæng mellem elementerne. Jeg oplever, at der til situationerne knytter sig en sammenhængende forståelsesramme, hvor praksis, forståelse og vilkår ikke kan adskilles og mangler her et samlende begreb. Dette er en af de udfordringer jeg nu står overfor i projektet.

### **Perspektiver**

De foreløbige analyser har drejet sig om at dekonstruere enkeltsituationer og forstå, hvordan de er konstitueret. I næste omgang kunne det være interessant at lave en tværgående analyse mellem de forskellige interview og undersøge om der er fællestræk ved situationerne. En mulighed er her at kigge efter det jeg kalder *tænke-handle mønstre*. Det vil sige bestemte måder at handle på i transportsituationer, der er koblet til nogle bestemte rationaler. Hvis der kan findes et antal karakteristiske tænke-handle mønstre, så kan det næste skridt være at undersøge, hvordan disse mønstre er konstitueret i en samfundsmæssig. kontekst..

I det foreløbige materiale er der enkelte "tænke - handle mønstre", der går igen hos flere interviewpersoner. Et eksempel er det at "gøre ting på vejen". Dette er en *praksis*, hvor det drejer sig om at effektivisere transporten med hensyn til tid og/eller økonomi. Når man skal én ting med bilen "puttes de andre aktiviteter ind på vejen". Knyttet til denne praksis er der en *tænkning* om at

---

<sup>1</sup> Citat fra Ole Fogh Kirkeby

effektivisere transporten. Der er også en tænkning om nødvendigheden af et fleksibelt transportmiddel. Endelig er der nogle *vilkår* omkring begrænsede ressourcer. Det kunne blive på dette niveau, at jeg foretager en generalisering. Jeg ser nogle spændende perspektiver i at belyse, hvordan disse “tænke-handle mønstre” konstitueres, og hvad der kan være med til at bryde dem.

### **Kilder**

Berge, Guro, *Livsstil som barriere - Holdninger til bil og kollektivtransport blant bilbrukere i Oslo og Akershus*, Transportøkonomisk institut, TØI rapport 267/1994.

Grahn, Wera, *Liv utan bil - en livsstilsstudie av bilfrie barnfamilier*, Nordiska museet, Stockholm, 1995.

Hagman, Olle, *Om bilismens utveckling och mening*, Paper til Trafikdag på Aalborg Universitet, 1996.

Iversen, Trine, Miljøproblematikken i hverdagslivet, Institut for Antropologi, KU, 1996.

Jensen, Mette, *Benzin i blodet - kvalitativ del*, DMU, rapport nr. 191, 1997.

Korremann, Grete, *Trafikvaner på landet - en interviewundersøgelse*, Transportrådet, Notat nr. 97/04, 1997.

Magelund, Lykke, *Valg af transportmiddel i storbyen - bil og kollektivtransport i bolig-arbejdsrejsen*, Transportrådet og HT, Notat nr. 97/03, 1997.

Seminar om Transport og Livsstil. Der blev i Transportrådets regi afholdt et seminar om Transport og Livsstil d. 9. oktober oktober 1996.

Sørensen, Knut H., *Constructivism and the Analysis of Technology*, Working paper, 1993.

Sørgaard, Jon, *Bilens integration i hverdagslivet - en teknologisosiologisk tilnærning til bilkultur*, Paper præsenteret ved Nordiskt arbetsymposium, Linköping, 18.-19. februar 1993.

Tengström, Emin, *Bilismen - i kris?, En bok om bilen, människan, samhället og miljön*, Rabén og Sjögren, 1991.

Öblad, Carin, *Musik i bilen - handlinger og preferencer - om bilen som konsertsal*, KFB-Meddelande, 1996:12.