

Mobilitet i hverdagen – taler vi nok om det?¹

Paper til workshop på Trafikdagene 2000

Af Malene Freudendal-Pedersen, Kenneth Roslind Hansen og Katrine Hartmann-Petersen

Projektet centrerer sig om mobilitetsbehovet i hverdagslivet. De metodiske, teoretiske og empiriske konklusioner på projekt peger i retning af, at det kan være fordelagtigt, at der arbejdes helhedsorienteret med reguleringen af transportområdet. Analysen viste, at der kan opnås en række synergieffekter ved at anskue mobilitetsbehovet og dets miljøproblemer under ét. I forlængelse heraf, har vi opridset nogle punkter, hvor vi mener, det er formålstjenstligt at indsatsen på området udvikles. **Metodisk:** Mobilitetens væsen indkredses ikke ved blot at undersøge og interviewe mennesker i forhold til deres transportforbrug. Det er vigtigt at høre hele fortællingen om deres hverdagsliv, at forstå den ramme som mobiliteten indgår i. Dermed er de kvalitative forskningsinterviews og den abduktive undersøgelsesmetode af afgørende betydning for de konklusioner, resultater og perspektiver, som vi kan fremlægge. **Teoretisk:** Mobilitetens væsen indkredses blandt andet ved en forståelse af kompleksiteten i begrebet. Her bliver de teoretiske indgangsvinkler uhyre vigtige, for at forstå de argumentationsrækker som folk kommer frem med. Dekonstruktionen af disse argumentationsrækker indhold bliver altafgørende, hvis man skal de strukturelle forklaringer til livs. **Empirisk:** Mobilitetens væsen skal først og fremmest forstås i den sammenhæng, det indgår. Det nytter ikke at udtænke handlingsplaner, hvis ikke folk tages med på råd. Der er utrolig mange forskellige holdninger til mobilitetsbehovet og løsningen af dets miljøproblemer. Fingrebet skal derfor være kontekstafhængigt i de situationer, hvor det lader sig gøre. Det er nødvendigt, at få folk til selv at indse/formulere det til tider paradoksale i deres situation og i de valg, de foretager i hverdagen, hvis det skal gøres mere socialt uacceptabelt at bibeholde et højt mobilitetsbehov. **Pædagogisk:** Mobilitetens væsen er ikke endegyldigt og består af et utal af nuancer. Det er alles ansvar, at kommunikationen om mobiliteten og dennes miljøproblemer bliver så nuanceret som muligt, men dette har særligt forskningen og medierne stor indflydelse på. Derfor ligger der et stort potentiale i at forstå, hvor vigtig kommunikationen er for den folkelige forståelse af problemet. **Politisk:** Mobilitetens væsen indkredses ikke ved at være strengt sektorpolitisk. Der er bred enighed om, at mobilitet indgår i næsten alle dele af det politiske spektrum og løsningen af de mobilitetsrelaterede problemer skal derfor også indtænkes på tværs af disse sektorer. Kun herved italesættes mobiliteten som problem over en bred kam.

Nøgleord: Mobilitet, Hverdagsliv, Subpolitik, Italesættelse, Strukturelle forklaringer, Kvalitativ metode.

Analyseresultater

Et af de grundlæggende forhold ved udviklingen af mobilitetsbehovet er, at mobilitet (forstået som automobilitet) indgår som en væsentlig del af næsten alle livsstile (Giddens 1996). Mobiliteten er dermed midlet til at opnå de livsstile, vi ønsker, idet livsstilene ofte er placeret udover et stort

¹ Projektet: "Mobilitet i hverdagen - taler vi nok om det?" er et 4. års projekt fra Institut for teknologi, samfund og miljø på Roskilde Universitetscenter. Projektet repræsenterer et års arbejde fra sommer 1999 til sommer 2000. Projektet bygger udover eget empirisk og teoretisk arbejde på resultater fra projektet "Nye Veje Frem - projekt om familie, energi og transport" (se note 2), som vi bearbejdede med tilladelse fra Ole Helboe Nielsen, Horsens Kommune.

geografisk område. Det er i langt højere grad livsstilene og indholdet af disse, der er genstand for refleksion, end det er mobiliteten som forudsætning for at indgå i de valgte livsstile. Dette skyldes ikke mindst, at det for det senmoderne individ er væsentligt at til- og fravælge livsstile i et forsøg på at konstruere en identitet (Giddens 1996). 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 1999).

Valget af livsstile hænger sammen med designet og organiseringen af hverdagslivet. Det er konstruktionen af familiernes hverdagsliv, der danner grundlaget for, hvorledes man kommer til at transportere sig. Her er der mange faktorer, der spiller ind på det samlede mobilitetsbehov, da bosættelsessted, arbejdsplads, institutionspladser, fritidsinteresser og så videre alle er forhold, der har en indvirkning. Det unikke for det senmoderne individ bliver i høj grad, at dyrkelse af alle disse livsstile, eller tilhørsforhold til subsystemer om man vil, er muligt at nå (Giddens 1996; Beck 1996). Organiseringen af hverdagslivet bliver dermed mobilitetsgenererende, fordi man ønsker at nå det hele. Dette ses tydeligt i vores empiriske materiale, hvor koordineringen af alle de gøremål som hverdagslivet afføder kun opfattes overkommelig, idet bilen giver muligheden for hurtig og fleksibel transport. *Man kan med andre ord sige, at det at nå de forskellige elementer som man har designet sit hverdagsliv efter, i nogen grad bliver vigtigere end elementerne i sig selv* (Urry 1999).

I forlængelse af livsstilenes betydning for mobilitetens udvikling er det vigtigt at nævne, at der blandt andet som konsekvens af traditionernes reducerede betydning (Giddens 1996) er sket en øgning af individets opsøgen af nye fællesskaber. Dette er netop et af de karakteristika, der kendetegner individualiseringen, som vi forstår den (Giddens 1996; Beck 1997). Det er blevet essentielt for individet, at frigøre sig fra de sociale relationer som traditionerne fastlåste individet til, for derved at kunne engagere sig i nye og anderledes fællesskaber.

Empirisk udgangspunkt

Vi har valgt at tage udgangspunkt i projektet "Nye veje frem", som blev gennemført i Horsens Kommune i 1996 og 1997². Undersøgelsen arbejdede med mulighederne for at påvirke familiers transportvalg i en mere bæredygtig retning ved hjælp af informations- og holdningsmæssige virkemidler. Dette afsæt tog vi for dels at undersøge hvilke virkemidler, der var effektive i forsøget på at holdningspåvirke familier i deres hverdagsliv og dels for at undersøge, om dette var med til at italesætte mobilitet i de subpolitiske systemer³ (Beck 1997), som familierne indgik/indgår i i hverdagen. Hverdagslivet er en ramme, som alle har til fælles. Ingen har fuldstændig ens hverdagsliv, men vi har alle ét (Bech-Jørgensen 1994). Dermed er dette rammen hvor igennem alt foregår og hvori den enkelte måske kan finde potentialer til at stille spørgsmålstejn ved behovet for mobilitet. I arbejdet med mobilitetsbehovets udvikling i hverdagslivet ser vi det som en forudsætning, at arbejde med de forståelser og de meninger, individet selv konstruerer i de fortalte

² "Nye Veje Frem – projekt om familie, energi og transport" var et samarbejde mellem Danmarks Naturfredningsforening, Trafikministeriet og Horsens Kommune.

historier. Vi ville i vores projekt med andre ord undersøge, om mobilitet er et legitimt emne at snakke om indenfor og udenfor familien. Havde det, som det var Horsens-projektets intention, givet grobund for refleksioner over transportadfærden og blev man som konsekvens af dette mere bevidst om sin adfærd og de konsekvenser denne har? Inddragelsen af Horsens-projektet skulle altså ikke forstås som en evaluering af en gennemført undersøgelse, men navnlig udgøre den metodiske ramme hvor igennem, vi kunne få dybere viden om nogle menneskers hverdagsliv og de sfærer, der har betydning for menings- og identitetsdannelse.

Empiriske resultater

En konklusion på vores kvalitative interviews, er at der har været en italesættelse af mobiliteten og dennes konsekvenser, som havde en umiddelbar effekt og en mere afledt effekt. Den umiddelbare effekt var Horsens-projektets resultater i form af en generel bedre planlægning af turene kørt i bil, hvilket havde en stor indvirkning på redueringen af småture. Den mere afledte effekt, som i højere grad var dette projekts genstandsfelt, handler om den italesættelse, som vi har kunnet registrere hos familierne tre/fire år efter Horsens-projektets afslutning. Dette har dog ikke betydet, at mobilitetsbehovet er et emne, som er taget op til diskussion i subsystemerne. Det skyldes blandt andet, at der i subsystemerne (og samfundet som helhed) er en indforstået enighed om brugen af de strukturelle forklaringer, som "alibi" for at gøre, som de gør.

De strukturelle forklaringer (Larsen 1998) er vores overordnede betegnelse for de forklaringstyper, som vi ofte er stødt på i vores kvalitative interviews. Ordet dækker over de argumentationsrækker, som vi oplever, at folk legitimerer deres valg med. De strukturelle forklaringer bliver af individet ofte fremstillet som en universel sandhed, som alle kan være enige i. Man kan sige, at individet i kraft af sin sociale praksis producerer og reproducerer disse strukturelle forklaringer, fordi det er med til at opretholde hele samfundets høje mobilitetsbehov.

Hverdagslivet er fyldt med en lang række konkurrerende diskurser, som har en stor betydning for, at mobilitetsbehovet bliver større og større. Som udslag af disse vigtige diskurser findes de strukturelle forklaringer. Hvis der for alvor skulle ske en italesættelse, eller den enkelte skulle kunne revurdere sit mobilitetsbehov, ville det være nødvendigt at sætte spørgsmålstejn ved disse strukturelle forklaringer. Som de fremstår i de familier, vi har talt med, er det socialt acceptabelt at begrunde sine valg, selvom de kan have negative konsekvenser, når de understøtter en vigtigere diskurs. Mobilitetsbehovet går dermed i langt de fleste tilfælde forud for miljøbevidstheden. Den generelle accept af "sandhedsværdien" i de strukturelle forklaringer er dermed medvirkende til, at der ikke bliver sat spørgsmålstejn ved mobiliteten som problem. Den store fremtidige udfordring kunne derfor ligge i at undersøge, hvorledes disse "sandheder" er konstrueret og hvordan man på længere sigt kunne dekonstruere dem og således tømme dem for gyldigt indhold.

³ Det vil sige de mange sammenhænge individet indgår i i løbet af en dag; på arbejdspladsen, blandt venner, i familien, i forbindelse med børnenes skole osv.

Anvendt Litteratur

Bech-Jørgensen, B. (1994) *Når hver dag bliver til hverdag*. København, Akademisk Forlag.

Beck, U. (1997) *The reinvention of politics – rethinking modernity in the global social order*. Cambridge, Polity Press.

Giddens, A. (1996) *Modernitet og selvidentitet. Selvet og samfundet under sen-moderniteten*. København, Hans Reitzels Forlag.

Larsen, M. et al. (1998) *Miljøhensyn på bagsædet – et projekt om privatbilens rolle i hverdagslivet*. 4. semester SamBas, hus 14.1, Roskilde Universitetscenter.

Olsen, J. L. (1998) *Nye Veje Frem – et projekt om familie, energi og transport*. Hovedrapport. Horsens Kommune.

Urry, J. (1999) *Sociology beyond societies – mobilities for the twenty-first century*. London, Routledge.