

# Strukturelle fortællinger om mobilitet

Malene Freudendal-Pedersen, Katrine Hartmann-Petersen, Kenneth Roslind

## *Abstract*

Dette paper sætter fokus på konklusioner fra specialet ”strukturelle fortællinger om mobilitet”<sup>1</sup> og bygger på eget empirisk og teoretisk arbejde med mobilitetsbegrebet. Vi introducerer begrebet ”strukturelle fortællinger om mobilitet”. De strukturelle fortællinger beskriver en bestemt type af fortællinger, som er generelt accepterede argumentationsrækker, som den enkelte bruger til at forklare og legitimere hans/hendes beslutninger og handlinger. De strukturelle fortællinger bliver opfattet som universelle sandheder, som alle kan være enige om. Individets sociale praksis producerer og reproducerer disse strukturelle fortællinger og medvirker dermed til at vedligeholde samfundets høje grad af mobilitet. I en dekonstruktion af de strukturelle fortællinger undersøger vi, hvordan og hvorfor disse fortællinger er blevet til legitimerende ”sandheder”. Vi analyserer, hvordan konkurrerende diskurser og det ambivalente moderne liv kan kædes sammen med de strukturelle fortællinger. Konklusionen på dette er, at de strukturelle fortællinger ofte bliver brugt som legitimerende krykke for det ambivalente hverdagsliv, som er en uundgåelig del af senmoderniteten. I en udvikling af en sociologisk mobilitetsteori anbefaler vi, at de mobilitetsgenererende kræfter i det senmoderne liv udfordres. For at dette skal lykkes, er der områder, som skal blive en del af mobilitetens og den politiske dagsorden. På baggrund af specialets analyser anbefaler vi derfor blandt andet: At installere nye fællesskaber eller geninstallere forhenværende fællesskaber, at stedet skal have en opprioriteret betydning og at den høje hastighed i hverdagen skal sættes ned.

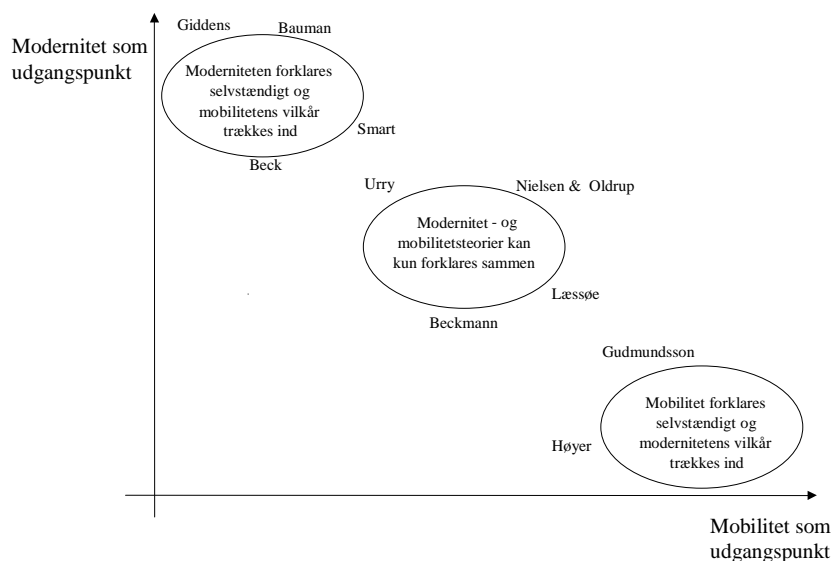
Det empiriske arbejde er baseret på kvalitative enkeltinterviews og fokusgruppe interviews i den økologiske landsby Dyssekilde ved Hundested. Specialet viser, at disse indbyggere *er* mere reflekterede og bevidste om de miljømæssige konsekvenser af deres handlinger. På trods af dette falder de i samme modernitetsfælde som alle andre, når det gælder mobilitet og transportadfærd.

## *Samspelet mellem mobilitet og modernitet*

*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” kan imidlertid virke meget diffust, men handler om 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. 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 i. (Blandings)forholdet mellem mobilitet og modernitet belyses af mange forskellige forskere og den følgende figur viser, hvordan vi oplever feltet og dets fronter. Det er på denne baggrund at vi definerer mobilitet.

---

<sup>1</sup> Strukturelle fortællinger om mobilitet: Speciale, Institut for miljø, teknologi og samfund, RUC, April 2002. Specialet kan downloades på [www.flux.teksam.ruc.dk](http://www.flux.teksam.ruc.dk)



**Figur 1:** Opbygning af mobilitetsdefinition i forhold til teoretikernes placering.

Figuren viser hvordan mobilitet kan forklares ud fra forskellige udgangspunkter. Vi placerer os selv i den midterste boble i denne figur, hvor mobilitet og modernitetsteorier forklares sammen.

Vi er inden for den sociologiske mobilitetsforskning i et felt, hvor mobiliteten og moderniteten spiller tæt sammen og derved forklares ved hjælp af hinanden. Mobilitet handler således om den konkrete tilbagelagte afstand men i lige så høj grad om de *potentialer*, der er for bevægelse. Disse potentialer hænger nøje sammen med de flydende og radikaliserede institutioner, der er i det moderne samfund. Det skyldes ikke mindst, at det er i potentialet for bevægelse, mulighederne ligger. Mulighederne er i forhold til mobiliteten netop karakteriseret ved, at kunne gøre de ting man vil, når man vil og så ofte man vil. På denne måde bliver det i høj grad i potentialet, at bilen som mulighedsskaber forbindes til det senmoderne liv og derfor også i potentialet at man skal forstå, hvordan mobiliteten bliver udgangspunkt for opretholdelsen af dette senmoderne liv.

Hermed kan og skal mobilitet og modernitet ikke ses som to adskilte størrelser men i et *dialektisk forhold, der er gensidigt afhængige og konstituerende*. Således bliver mobilitet mere og andet end blot en sideeffekt af moderniteten. Det forstås i sammenhæng med det moderne og kun i sammenhængen<sup>2</sup>! Mere radikalt kan det udtrykkes ved, at det ene ikke kan eksistere uden det andet. Nogle af de effekter, som denne "sidestilling" af de to begreber har, er skabelsen af strukturelle egenskaber såsom de strukturelle fortællinger, som individ og samfund konstant konstruerer og rekonstruerer.

Hvis man kort skal relatere denne mobilitetsdefintion til transportforsknings feltet i øvrigt, opererer vi ikke med en mobilitetsforståelse, som fokuserer på forholdet

<sup>2</sup> I sammenhængen eksisterer der således ikke spørgsmålet om, hvad der kom først (hønen og ægget). I det moderne eksisterer mobilitet og mobilitet er indbegrebet af det moderne.

mellem drivkræfter og de deraf afledte konsekvenser. Eller sagt mere præcist, så bliver det ikke i samme grad relevant at operere med disse to faktorer, når målet er at analysere, hvilke dynamikker, der ligger bag konstruktionen af mobiliteten som en struktur i samfundet såvel som i individets hverdagslivs fortællinger. I denne sammenhæng bliver det snarere relevant, at give bud på og analysere, hvordan et *refleksivt mobilitetsbegreb* kan bidrage til de mere gængse mobilitetsopfattelser.

### ***Strukturelle fortællinger***

De strukturelle fortællinger høres, når vi i almindelig dagligdags snak runder emnet transport i de subsystemer, vi indgår i. Et godt eksempel er at ”når man har børn, så skal man jo have bil”, ”bussen er altid forsinket” osv. På trods af de meget forskellige hverdagslivsfortællinger vores interviewpersoner fremfører og deres forskelligheder i øvrigt, har de denne type af forklaringer til fælles. Strukturelle fortællinger er som regel karakteriseret ved at være en form for automatforklaring. Disse forklaringer giver udtryk for en bestemt norm, der er i samfundet om bilen som et praktisk redskab. Fortællingerne er ligeledes kendetegnet ved, at der ofte i fortællingen refereres til ”man” i stedet for det mere personlige ”jeg”. Dette skal ses som et udtryk for, at de strukturelle fortællinger ses som en konstrueret alment gældende sandhed og ikke noget, der blot refererer til den enkelte alene.

Når vi har valgt at kalde de strukturelle fortællinger netop dette, er det fordi, at de i Giddens forstand er strukturer (Giddens 1994 & 1996). De danner grundlag for den måde folk ser problemets årsag og løsning på. Man kan sige at individet i kraft af sin sociale praksis producerer og reproducerer disse strukturelle fortællinger og det er med til at opretholde hele samfundets høje mobilitetsbehov. Vi har identificeret tre overordnede linjer, som de strukturelle fortællinger om mobilitet falder ind under; de **mulighedsskabende** som handler om at konstruere en bestemt livsstil, de **praktiske** der legitimerer bilen, som den bedste mulighed og de **afmægtige** der fratager individet ansvaret for miljøproblemerne. Det er dog således, at disse tre hovedlinjer i nogle tilfælde lapper over og forudsætter hinanden. Forklaringerne skal altså ikke ses som utvetydige eksempler, der som en nøgle passer ind i én bestemt lås. Inddelingerne skal ikke opfattes som modsætninger til hinanden, men i stedet som supplerende abstraktioner, der afdækker forskellige aspekter af individets selvopfattelse og refleksive projekt. Individet trækker principielt på alle typer af strukturelle fortællinger, men i nogle tilfælde kan den ene linje være mere herskende eller tydelig end de andre.

*De mulighedsskabende strukturelle fortællinger* handler i høj grad om at konstruere sin egen identitet. Der ”shoppes” mellem livsstilene og mobiliteten bliver et vigtigt redskab i den fortælling. Fortællingerne bygger ofte på det grundlag, at mobiliteten er en nødvendighed for opretholdelsen af de valgte livsstile med de dertil hørende aktiviteter. Det er vigtigt for den enkelte at have muligheden for at dyrke de interesser, som fortæller noget, om hvem man er - afstande skal ikke være en hindring. Et eksempel på denne type fortælling er ”for eksempel når z skal til dans inde i byen, så tager hun selv bussen og vi henter hende, når hun er færdig.”...”Det der ofte er problemet - og hvor z siger at hun altså ikke gider køre med

*bussen - er hvis bussen kører hele vejen rundt i kvarteret for at komme ind til byen*". I dette eksempel er den strukturelle fortælling at "bussen altid kører en omvej" eller at "det kollektive altid tager lang tid". Det at datteren skal køre en omvej gennem kvarteret, bliver ikke sat i forhold til den tid det tager for forældrene både at køre ud og hjem men handler i højere grad om, at spildtid i bus anses for værende en mere legitim forklaring end spildtid i bil. Dette på trods af at spildtiden i bil samlet set kan være mindst lige så stor som den i bus. Desuden kan dét, som umiddelbart virker som spildtid i bilen, være et "pusterum" hvor forældrene føler, at de gør noget for deres barn, enten fordi de hjælper hende med at komme frem til det sted, hvor hun gerne vil hen, eller fordi de tilbringer tiden i bilen uforstyrret sammen med barnet. Det handler om, at det både er en del af datterens og forældrenes identifikation med en livsstil, at hun går til dans. På denne måde bliver mobiliteten redskabet, der sikrer en opfyldelse og opretholdelse af konstruktionen af identiteten. Der er i et sådant citat mange fortællinger såsom fortællingen om de gode forældre, søgning af nye fællesskaber og så videre. Det er derfor vigtigt at pointere, at når vi vælger en fortælling ud til at illustrere en pointe, er det ikke fordi, vi ikke er bevidste om de andre fortællinger, der ligger i citatet men derimod udtryk for et valg.

*De praktiske strukturelle fortællinger* består af forskellige diskurser i hverdagen som kolliderer med og konkurrerer mod hinanden. Hermed menes, at fortællingerne ofte sættes op mod en diskurs, f.eks. det at transportere sig med det kollektive, der ikke giver de samme fordele som bilens praktiske egenskaber og derfor automatisk anses for værende dårligere. Det har ingen betydning, hvorvidt det er muligt at transportere de samme ting på andre måder. "man skal have tasken med, man skal have en papkasse med...jeg har biblioteksbøger med og så har man lige et eller andet på bagsædet i bilen, det er altså nemt". Den strukturelle fortælling kan i denne sammenhæng være, at "en bil er nødvendig, fordi jeg skal transportere andet end mig selv" Det er ingen overraskelse, at mange anser komfort og praktiske egenskaber, som nogle af de største forer ved bilen. De praktiske strukturelle fortællinger skal da også anskues i netop dette lys: At det er "selvfølgelig" for alle, at bilen er praktisk og nem i koordinationen af dagligdagens mobilitet. Dét der dog ligger bag ved denne type fortælling er, at bilens praktiske egenskaber indirekte sættes op imod andre typer af transportformer og deres praktiske egenskaber. Således siger citatet ovenfor indirekte, at det er lettere at have biblioteksbøger med i bilen end på cyklen/i bussen/i toget osv.

*De afmægtige strukturelle fortællinger* begrundes valget af bilen/automobilitet med en vis afmægtighed. Imidlertid er der flere former for afmægtighed, spændende sig fra den direkte afvisning af miljøproblemerne/forureningens eksistens til den mere opgivende handling overfor miljøproblemerne volumen. Der ligger i begge typer af afmægtige fortællinger en fralæggelse af ansvar overfor miljøproblemerne. Derfor bliver denne type strukturelle fortællinger også ofte knyttet til en tro på og et håb om, at teknologiske innovationer i fremtiden vil kunne løse problemerne for os. Den direkte afvisning af de automobilrelaterede miljøproblemer kan tydeligst eksemplificeres ved følgende udtalelse; "ozon? Nej det tror jeg ikke på. Det er nogle forskere, der går og finder på det". Den direkte afvisning af eksistensen

af miljøproblemerne er umiddelbar vanskelig at anfægte. Det handler i bund og grund om troen på videnskabens produktion af viden. Det er dog også de færreste af vores interviewpersoner, der direkte afviser miljøproblemernes eksistens. Alle respondenterne fra Dyssekilde erkender at der er miljøproblemer og at transport belaster miljøet i et eller andet omfang; *"Vi er underlagt nogle mekanismer, der gælder både med bilen, computere og teknologi og sådan noget, at vi ikke kan sige nej til det. På en eller anden måde tvinger det sig igennem og former vores samfund enormt meget. Altså byer og samværsformer ... er enormt præget af biler.. man skal ikke bilde sig ind, at det ligger under demokratisk kontrol. Altså vi kan bestemme lige så lidt som kartoflerne har bestemt at de skulle udbredes i Vesteuropa"*. Denne afmægtige strukturelle fortælling er meget karakteristisk for de afmægtige strukturelle fortællinger. For respondenterne er det en udvikling der kører, som man som individ ikke kan stille meget op overfor. Man kan være opmærksom på det og man kan ind imellem gøre ting, der trækker i den anden retning, men det er umuligt at bremse et tog, der allerede kører. Om bilens rolle slår respondenterne fast; *"Biler er ikke noget mennesker har. Det er en socio-kulturel enhed som har mennesker ... Biler har deres eget liv"*. Han udvider denne forklaring; *"[Bilen] er sådan en typisk teknologi-trækker, som trækker hele denne her udvikling med, som vi gerne personligt vil have. Sådan en arketypisk drøm om "syvmilestøvlen", der pludselig kan lade sig gøre"*. Individet er i hans øjne forført ind i denne udvikling. Det afmægtige element kan også handle om det økonomiske aspekt; *"...ja, nu er prisen steget så meget pr. kilometer, så nu er det lige før at det koster lige så meget som at tage toget"*. Økonomien er en faktor som individet ikke har indflydelse på og hun føler sig afmægtig overfor udviklingen.

Disse inddelinger af de strukturelle fortællinger bidrager med en større forståelse for, hvorfor individet handler og argumenterer som det gør. Det som inddelingerne ikke indfanger, er de ambivalenser, som er et tydeligt gennemgående træk i individets refleksioner.

### **Ambivalenser**

Ambivalenser er en integreret del af det senmoderne liv (Bauman 1991) og kan være med til at skabe usikkerhed i hverdagslivet, fordi der ikke er noget, der er mere "rigtigt" at gøre end noget andet. Netop på grund af denne usikkerhed skabes de strukturelle fortællinger, fordi de kan hjælpe den enkelte af med denne følelse af diskomfort. De strukturelle fortællinger bliver altså i mange tilfælde en krykke for ambivalenserne. Med krykke mener vi, at *de strukturelle fortællinger bliver forklaringen, der legitimerer ambivalenserne* således, at valg-situationen forsvinder. Vi har i interviewmaterialet oplevet, at ambivalenserne forekommer i to overordnede former; *de italesatte og de indirekte ambivalenser*. Vi har fundet det relevant at skelne mellem disse to typer, fordi vi mener, at de strukturelle fortællinger på nogle områder optræder forskelligt i forbindelse med de to typer af ambivalenser. Grete giver i fokusgruppe nr. 2 udtryk for de italesatte ambivalenser *"jeg har selvfølgelig en eller anden bevidsthed om nogle ting, der er gode at gøre og nogle ting der ikke er gode at gøre, og jeg handler i begge afdelinger"*. Denne italesættelse af at handle i 'begge afdelinger' er et billede på en

afhængighed af ekspertsystemer fordi det, man troede var rigtigt den ene dag, kan vise sig at være forkert den næste.

De indirekte ambivalenser er udtryk for de modsætninger i fortællingerne, som ikke umiddelbart er åbenlyse for respondenterne eller som ikke er reflekterede. I fortællingerne fra Dyssekilde er vi stødt på en lang række af disse modsætninger, ligesom det er denne type ambivalenser, vi oftest har registreret i tidligere empiri. En respondent fortæller om, hvordan hun *“stort set altid køber økologisk”* og hun *“læser altid deklARATIONEN og hvis der er noget jeg ikke ved hvad er, så køber jeg det ikke”*. Et andet sted modsiger eller modificerer hun dette, fordi hun understreger, at når hun ikke køber sine varer økologiske, er det på grund af økonomien. Ambivalensen består i, at hun har en holdning til økologi, som ind imellem skubbes til side af hensyn til økonomien.

De strukturelle fortællinger om mobilitet og ambivalenserne knytter sig til forskellige forklaringsniveauer. Hermed mener vi, at argumentationsrækkerne bag de strukturelle fortællinger knytter sig til henholdsvis individ-, fællesskabs- og samfundsniveau. Hvad angår individniveauet er det hovedsageligt de praktiske og til dels de mulighedsskabende strukturelle fortællinger, der knytter sig hertil. Det bunder blandt andet i en opfattelse af bilen som et praktisk redskab til at udføre individuelle ønsker og i en forståelse af sammensætningen af en individuel livsførelse ud fra de muligheder, som en høj grad af mobilitet tilbyder. Det er hovedsageligt de mulighedsskabende strukturelle fortællinger, der er knyttet til fællesskabsniveauet. Det bunder i en erkendelse af, at det i senmoderniteten er essentielt for individet at frigøre sig fra de sociale relationer, som traditionerne tidligere fastlåste individet til, for derved at kunne engagere sig i nye og anderledes fællesskaber. Samtidig bliver fællesskaberne en vigtig del af individets konstruktion af en løbende fortælling af selvbiografien og dermed selvidentiteten. Til samfundsniveauet er hovedsageligt knyttet de afmægtige strukturelle fortællinger. Det bunder i en forståelse af, at de afmægtige strukturelle fortællinger ofte er bundet op på en fortælling om, hvad der er muligt/ikke muligt at gøre overfor (de mobilitetsrelaterede) miljøproblemer.

Niveauopdelingen af såvel de strukturelle fortællinger som af ambivalenserne illustrerer, hvorledes sammenkoblingen mellem de to begreber kan forstås. Man kan sige, at de strukturelle fortællinger optræder som det kit der får både de italesatte og de indirekte ambivalenser til at ”holde sammen”. At have ambivalenser er en uundgåelig del af livet, og det er en af forklaringerne på, hvorfor der ikke altid bliver stillet spørgsmålstejn ved de strukturelle fortællinger. Overordnet kan man sige, at de strukturelle fortællinger i nogle tilfælde er en måde at gøre ambivalenserne gyldige på og ambivalenserne lærer man at leve med via de strukturelle fortællinger. Først ved en anerkendelse af, at ambivalenserne udgør et grundelement i mange af de ting, vi foretager os, kan vi agere i forhold til dem. Og først når en sådan italesættelse finder sted, kan vi komme bag de strukturelle fortællinger og danne et grundlag for en opløsning af deres gyldighed.

## ***Hovedresultater***

I specialet konkluderer vi at, de strukturelle fortællinger udgør en barriere for italesættelsen af automobilitet som et miljøproblem og at de hænger tæt sammen med de vilkår, der er i det senmoderne hverdagsliv. Hverdagslivet er fyldt med konkurrerende diskurser, som alle har stor betydning for det voksende mobilitetsbehov. Vi undersøger, hvordan disse konkurrerende diskurser og det ambivalente moderne liv kan kædes sammen med de strukturelle fortællinger. Konklusionen på dette er, at de strukturelle fortællinger ofte bliver brugt som legitimerende krykke for det ambivalente hverdagsliv, som er en uundgåelig del af senmoderniteten. Som et resultat af dette bliver mobilitet prioriteret højere end hensynet til miljøet. Det første skridt mod en italesættelse af mobiliteten som et miljøproblem eller mod at motivere den enkelte til at overveje deres behov for mobilitet er, at dekonstruere disse strukturelle fortællinger og dermed ligeledes sætte fokus på det ambivalente senmoderne hverdagsliv.

I en udvikling af en sociologisk mobilitetsteori anbefaler vi, at de mobilitetsgenererende kræfter i det senmoderne liv udfordres. For at dette skal lykkes, er der områder, som skal blive en del af mobilitetens og den politiske dagsorden. På baggrund af specialets analyser anbefaler vi derfor:

- At installere nye fællesskaber eller geninstallere forhenværende fællesskaber
- At stedet skal have en opprioriteret betydning
- At den høje hastighed i hverdagen skal sættes ned.

Dette kommer yderligere til udtryk i specialets afsluttende anbefalinger til en mobilitetsteori

- De *strukturelle fortællinger* er en måde, hvorpå det er muligt at sætte individets fortællinger i fokus. Ved at lade disse fortællinger være udgangspunktet for at forstå hvilke overvejelser og dilemmaer, der ligger bag hverdagslivets valg og prioriteringer, indkredser man hvilke elementer et godt liv i det senmoderne samfund består af. Uden en forståelse og sympati for sådanne værdier, er det ikke muligt at adfærdsregulere på mobilitetsområdet. Dermed sætter man individet i centrum for en måde at finde frem til eventuelle forandringer på og det mener vi er helt afgørende, hvis man vil nå videre indenfor feltet.
- Vi mener, at analyse og dekonstruktion af niveauerne i hverdagslivets *ambivalenser* rummer forklaringer om konkurrerende diskurser og værdier, som er nye input i indkredsningen af mobilitetens kerne.
- Vi mener, at følgende tre områder er væsentlige at fokusere på i forsøget på at bremse de elementer i hverdagslivet, vi har identificeret som mobilitetsgenererende: *Stedets betydning* er vigtig at dyrke og udnytte, hvis individet skal kunne italesætte ambivalenser og åbne muligheder for forandringer. *Installering af fællesskaber* ligger i forlængelse af dette. Fællesskaber er en platform, hvorfra nye initiativer kan tages og er et mellemniveau, hvorigennem det er muligt at trække samfundsrelaterede hensyn/initiativer ned på et overskueligt individplan. *Hastigheden i hverdagen* er et emne, der er italesat for mange mennesker i dag. Det er de færreste, der føler, at de har tid nok og ikke føler noget pres for at nå alle de gøremål, de gerne vil. Det er derfor nærliggende at bruge den bevidsthed, der er på området, som en indgangsvinkel til ændringer. I det hele taget er den høje hastighed

også med til at afføde og opretholde en række strukturelle fortællinger og ambivalenser. Det er i niveauerne mellem de strukturelle fortællinger og ambivalenser, at kimen til handling ligger.

- For at disse tiltag skal kunne indtænkes i planlægningen, er det afgørende at overveje hvilke metodiske værktøjer, man vil benytte. Vi mener, at det er centralt at give de kvalitative metoder en fremtrædende plads i italesættelsesprocesserne og brugen af fokusgrupper ligger i oplagt forlængelse heraf.

## **Litteraturliste**

- Asbjørnsen et al. (1991) *Asbjørnsen og Moe's Eventyr*. København, Gyldendals Bogklubber
- Bauman, Z. (1991) *Modernity and Ambivalence*. Ithaca, New York, Cornell University Press
- Bauman, Z. (2000) *Liquid modernity*. Cambridge, Polity Press
- Bech-Jørgensen, B. (1994) *Når hver dag bliver hverdag*. København, Akademisk Forlag
- Beck, U., Giddens, A., Lash, S. (1994) *Reflexive Modernization - politics, tradition and aesthetics in the modern social order*. Cambridge, Polity Press
- Beck, U. (1997) *Reinvention of politics – rethinking modernity in the global social order*. Cambridge, Polity Press
- Beck, U. (1997) *Risikosamfundet. På vej mod en ny modernitet*. København, Hans Reitzels Forlag
- Beckmann, J. (2000) *Automobilisering som mobilitetsparadigme - refleksioner over biler, bilister og deres spatiotemporaliteter*. Dansk Sociologi nr. 1/11. Årg. København
- Berge, G. (1997) *Livsstil, miljøbevissthet og transportatferd*. TØI-rapport 366/1997, Transportøkonomisk Institut, Oslo
- Bundegaard, A. B. (2000) *Mobilliv*. Politiken, Liv og Stil. Årgang 116, nr. 209
- Freudental-Pedersen, M. et al (1999) *Virksomhedens Trafikale Ansvar*. Roskilde Universitetscenter
- Freudental-Pedersen, M. et al (2000) *Mobilitet i hverdagen - taler vi nok om det?* Roskilde Universitetscenter
- Giddens, A. (1984) *The Constitution of Society*. California, The University of California Press
- Giddens, A. (1996) *Modernitet og Selvidentitet - Selvet og samfundet under senmoderniteten*. København, Hans Reitzels Forlag
- Giddens, A. (1994) *Modernitetens konsekvenser*. 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
- Høyer, K. G. (2000) *Sustainable Mobility - the Concept and its Implications*. Departement of Environment, Technology and Social Studies, Roskilde University
- Jensen, M. (1997a) *Benzin i Blodet - kvalitativ del*. ALTRANZ, DMU, Faglig rapport
- Jensen, M. (1997b) *Benzin i Blodet - kvantitativ del*. ALTRANZ, DMU, Faglig rapport
- Jensen, M. (2001) *Tendenser i tiden – en sociologisk analyse af mobilitet, miljø og moderne mennesker*. Frederiksberg, Samfundslitteratur
- Læssøe, J. (1999) *Mobilitetsbehov - kulturelle læreprocesser og bæredygtighed*. Notat nr. 99-03. København, Transportrådet
- Magelund, L. (1997) *Valg af transportmiddel i storbyen*. Notat nr. 97-03. København,



Transportrådet

- Magelund, L. (2000) *Billøs i bilsamfundet*. Notat nr. 00-03. København, Transportrådet
- Nielsen, L.D. & Oldrup, H.H. (2001) *Mobility and Transport – An Anthology*. Notat nr. 01 03. København, Transportrådet
- 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. (1999) *Sociology beyond societies - mobilities for the twenty-first century*. London, Routledge
- Virilio, P. (1998) *Cyberworld. Det værstes politik*. INTROITE! Publishers
- Zeitler, U. (1998) *Mobilitet og Moral - aspekter af en transportetik*. Notat nr. 98/05. Transportrådet

