

Livsstilsudvikling og mobilitetsbehov

Jeppe Læssøe, Lektor ved Institut for Teknologi og Samfund, Danmarks Tekniske Universitet.

"Det er let at blive moralsk eller afmægtig overfor bilteknologien, men dette er et dårligt grundlag for at forstå, hvordan bilen er blevet kulturelt og livsstilsmæssigt integreret og med hvilken kraft denne integration opretholdes.

(Knut H. Sørensen, 1992)

Indledning

Mobilitetsbehovet er et centralt, men også forholdsvis lidt reflekteret begreb i forskningen på transport- og miljøområdet (Jacobsen, 1990, s. 75). Hvad er mobilitetsbehovet for en størrelse og hvilke implikationer har det for politisk strategi og planlægning til fremme af en bæredygtig udvikling? I dette bidrag behandles behov ikke som noget uforanderligt, men som historisk formbare. Hensigten er først og fremmest at begrunde en forståelsesramme. Desuden at vise, at en analyse af mobilitetsbehovet baseret på denne forståelsesramme vil føre til, at politisk strategi og planlægning må nytænkes som organisering af kulturelle læreprocesser¹

1. Forskellen mellem kraftgrebs- og fingrebsstrategier

Under indtryk af bilismens voksende miljøbelastning har miljøforkæmpere, transportforskere og politikere nærmest pr. reflex reageret ved at øge kravene til reguleringen - fx ved at kræve benzinprisen sat op til 17-20 kr. pr. liter. Uanset hvor sympatisk dette forsvar for miljøet og fremtiden end er, så er det blot endnu et eksempel på, at væsentlige socio-kulturelle dynamikker udelades af den politisk-strategiske analyse. Til nød medtænkes økonomiske og regionale særinteresser, som faktorer der vedholdene forsvarer og nærer den fortsatte vækst i energiforbruget på transportområdet. Men er det så simpelt, at politikerne blot skal tage sig sammen, modstå disse særinteresser og gennemføre en konsekvent miljøregulering på området? Hvad med den folkelige opinion. Betyder borgernes miljøbevidsthed, at de uden at kny vil acceptere en sådan politik? Op mod 80% af de danske husstande har bil til rådighed. De fleste har tilrettelagt deres hverdagsliv herefter, og erfarer derfor dagligt bilen som et komfortabelt og nødvendigt gode. Uanset at store dele af befolkningen ser med sympati på miljø sagen, og at flertallet går ind for forbedring af den kollektive trafik, så giver deres hverdagspraktiske forankring i en livsstil med bil god grund til at frygte, at en pludselig og kraftig forhøjelse af benzinprisen, vil påvirke deres hverdagsliv så meget, at der vil rejse sig en politisk storm. Det er veldokumenteret, at der ikke er nogen simpel overensstemmelse mellem - på den ene side - befolkningens viden og holdninger på miljøområdet, og - på den anden side - deres faktiske adfærd (Uusitalo 1990; Lindén 1994; Læssøe 1996). Når der generelt er en tendens til, at tidsbesparelser på transportområdet ikke fører til en mere afslappet livsrytme i hjemmene, men tværtimod investeres i øget mobilitet - i at nå rejsemål længere væk, eller i at nå flere steder hen² - så kunne det tyde på, at vi har behov som

¹ En mere udfoldet fremstilling af den her præsenterede tilgang, samt en analyse af den aktuelle udvikling i livsstil og mobilitetsbehov, er blevet udarbejdet i forbindelse med et projekt om "Hverdagsliv og udvikling i transportadfærd", som er blevet finansieret af Transportrådet. Den vil blive publiceret i en bog om "Energiforbrug, social struktur og livsstil".

² Ifølge Tengström er dette fænomen så velkendt, at det betegnes som "Zahavis lov" og "Hubkes konstant" (Tengström 1991, s. 66). I Skandinavien er det beskrevet i Vilhelmsen 1990 og Trafikministeriet 1994.

driver os i en anden retning, end hvad vores miljøviden fortæller os, altså at vi - ligesom på andre områder - rummer en *ambivalent dynamik* snarere end een éntydig holdning.

Når der ikke sker nok for at gøre transportområdet bæredygtigt - når den hidtidige regulering har fejlet - så er det altså ikke nødvendigvis ensbetydende med, at strategien bør lægges om i retning af en militant, barsk miljøregulering. Den risikerer at aktivere modviljen i os, og derved at give bagslag³. Alternativet hertil er ikke nødvendigvis at havne i den modsatte grøft, hvor transportpolitikken på populistisk vis rettes ind efter folks umiddelbare ønsker og lyster. Mit bud vil være, at transport- og miljøpolitikken må identificere og forholde sig til dynamikkerne bag de behov og dilemmaer, der påvirker befolkningens praksis, og på denne baggrund udvikle en mere *indsigtfuld politik*, der fremmer løsninger, der *også* er svar på disse behov og dilemmaer.

Billedligt talt kan forskellen mellem de to former for politisk strategi sammenlignes med forskellen mellem *kraftgreb* og *fingreb* i løsningen af et problem (Negt & Kluge, 1981, s. 20ff). Kraftgrebet kan illustreres ved en dør, der er gået i baglås, og som forsøges sparket op. De kræfter der holder døren lukket begribes ikke, men forsøges simpelthen overgået af egen kraft. Kravet om en konsekvent gennemført top-down miljøregulering er i mine øjne et eksempel herpå. Fingrebet er modsat den indsigtfulde løsning, hvor låsemekanismen dirkes op - dvs. hvor indgrebet går ud på at udløse de kræfter, der holder døren låst, så der opnås den modsatte effekt, nemlig at døren åbner sig.

Det er ikke altid, det lykkes. Den gordiske knude blev ikke løst, før Alexander den Store benyttede vold ved at hugge den over. Det er muligt, at tilsvarende voldsomme indgreb eller begivenheder er nødvendige for at bremse den stadige vækst i transporten. Men hvor lignelsen med den gordiske knude fremstiller handlemulighederne som et enten-eller, der vil jeg plædere for en både-og strategi, - en strategi der forsøger at fremme *et samspil af virkemidler*. Med inddragelsen af den subjektive faktor med dens ambivalente og proaktiv-kreative dynamik er pointen jo netop, at de traditionelle grovgrebs-virkemidler næppe løser "knuden" alene, fordi det medfører modstand og andre måder at opnå det, man ønsker. Reguleringstiltag risikerer med andre ord at blive modarbejdet, eller at få folk til at spare på gyngerne, for blot at sætte det til på karrusellen. Omvendt viser undersøgelser af grønne borgere, at de - uanset deres store motivation for at ændre livsstil og reducere deres miljøbelastning - kun i begrænset omfang er i stand til at gennemføre det, hvis de ikke bakkes op af politiske ændringer af de økonomiske og strukturelle vilkår (Læssøe, Hansen & Jørgensen 1995; Strandbakken 1995, s. 80). En ensidig folkeoplysningsstrategi rettet mod befolkningens livsstil og mobilitetstrang vil med andre ord næppe heller være en succes. Fingrebet ligger snarere i *synergien*, hvor borgernes subjektive behov og dynamik aktivt oplyses og inddrages i formningen af den politiske regulering af de økonomiske og strukturelle betingelser, som omvendt muliggør ændringer i livsstil og - herigennem - i erfaringer og behov.

2. Mobilitetsbehovet som historisk begreb

Ligesom livsstilsbegrebet benyttes begrebet "behov" flittigt og på utallige forskellige måder. Det gælder både i dagligsproget og indenfor social- og humanvidenskaberne. Derfor må det præciseres, at behovsbegrebet i det følgende benyttes som et *historisk* begreb, dvs. som *de - bevidste såvel som ubevidste - motiver til handlen, som løbende udvikles gennem individets livshistorie - gennem erfaringerne fra dets aktive praksis på de givne sociale og materielle vilkår*

³ Vedr. denne reaktionsform på hvad der er blevet karakteriseret som "kognitiv dissonans" (Festinger) og "miljøstress" (Lazarus) jfr. fx Ruff 1990, s. 43ff og Læssøe 1990 s. 24ff

- og som påvirkes af, og dermed først endeligt gestaltes i, den konkrete situation.

I dagligsproget benyttes begrebet som oftest som et biologisk begreb, der refererer til en artsbetinget, ufravigelig drift (fx. seksualdriften) og til den menneskelige organismes nødvendige minimumsbetingelser for overlevelse. I forhold til den aktuelt voksende mobilitet forekommer dog hverken forestillingen om en universel biologisk "mobilitetsdrift" eller det biologiske behov for et minimum af bevægelse at være et frugtbare spor. Menneskelige behov kan have et biologisk udgangspunkt, men det interessante for problemstillingen her er, at de videreudvikles og omformes gennem vores handlinger. Som Karl Marx har formuleret det, er den sult, man tilfredsstiller ved at spise en bøf med kniv og gaffel en anden end den, der tilfredsstilles ved at flænse råt kød med tænderne (jfr. Heller 1978, s. 12). Der er tale om et dialektisk forhold mellem behov og aktivitet, således at det ikke bare er vores behov der påvirker vores aktivitet, men også aktiviteterne der fører til erfaringer, der påvirker vores behov. (Sève 1978, s. 374ff). Dette indebærer ikke blot, at det biologiske behov "ændrer overflade" - dvs. er de samme, men får nye udtryk - men at eksisterende behov tilføjes noget *nyt*, og at vores mange aktiviteter udvikler *nye behov* - behov der ikke relaterer sig til vores biologi, men som ligefrem kan være i modstrid med den. Ikke alt hvad vi gør er som bekendt sundt i biologisk henseende.

Når mobilitetsbehovet anskues i overensstemmelse med denne behovsteori, overskrides den dualistiske opsplitning i ydre (samfundsmæssige) og indre (psykiske) forklaringer. På den ene side ses transportadfærden ikke ensidigt som forårsaget af en ydre tvang. Som Zahavis lov/Hubkes konstant viser, betyder mindre ydre tvang ikke, at vi transporterer os mindre. Der er åbenbart også en indre trang. På den anden side bliver denne indre trang ikke til en isoleret psykologisk forklaring, idet den som psykisk dynamik forstås som et fænomen der udvikles i praksis; i den aktive interaktion med, og dermed også under stadig påvirkning af, omverdenen.

Med denne begribelse af mobilitetsbehovet som præmis, vil jeg fremhæve tre pointer af betydning for den videre analyse:

* For det første at disse historisk-samfundsmæssigt udviklede behov er *reelle* og må tages *seriøst*. Indenfor miljødiskursen bliver de behov, der ikke klart udtrykker en biologisk nødvendighed, ofte gjort til "luxusbehov". Så længe luksus refererer til urimeligheden i den sociale fordeling af goder, kan det gå. Men hvor det bliver ensbetydende med, at man underkender alle historisk udviklede behov, kommer den moralske forkastelse til at afskære erkendelsen af kvaliteter og drivkræfter, som er afgørende for at forstå barriererne og mulighederne i den aktuelle situation. Omend mobilitetsbehovet er historisk udviklet kan det ikke bare negligeres i en bæredygtig politik, men må tværtimod medtænkes som en reel faktor.

* For det andet at vi *potentielt kan ændre vores egne behov*. Biologisk behov er homeostatiske og som sådan kan vi nok udvikle dem, men ikke helt fjerne dem. De historisk udviklede behov er dynamiske, hvilket på den ene side betyder, at vi må tilgodese dem i tilrettelæggelsen af vores aktiviteter, men på den anden side også betyder, at vi bevidst kan forsøge at tilrettelægge disse aktiviteter, så vi udvikler og forandrer disse behov på længere sigt. Det burde være en væsentlig rettesnor for en bæredygtig transportpolitik.

* For det tredje at vi må forstå vores behov ved at studere vores *livsstil og forandringerne i vores livsstil* - dvs. vores samlede aktiviteter. Mobilitetsbehovet hænger ifølge det præsenterede behovsbegreb sammen med vores aktiviteter. Det være sig de direkte transportaktiviteter, *men også de mange andre aktiviteter*, som tilsammen konstituerer livsstile, som har betydning for, hvordan og hvormed vi bevæger os.

3. Livsstiludviklingens dynamik

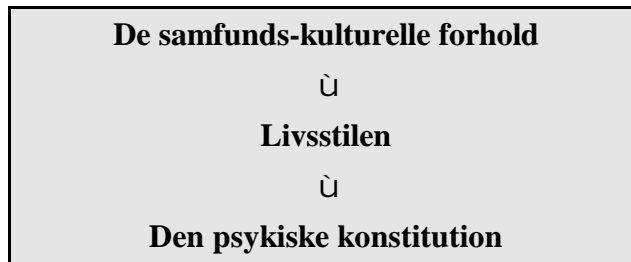
At anlægge et livsstilsperspektiv på miljø- og transportadfærden, kan ske ud fra forskellige problemstillinger og erkendeinteresser, hvilket også vil føre til forskellige metoder og resultater (jfr. Hallin 1996). Indenfor transport- og miljøforskningen har livsstil tidligere været synonym med "adfærdsmønster" (se fx. Vilhelmson 1992). Fordelen herved er, at det er en meget operationel definition, som er god til at dokumentere, hvordan befolkningen som helhed - eller differentieret ud i grupper - lever og transporterer sig, hvad dette betyder for miljøet, samt hvordan det forandrer sig over tid. En ulempe er imidlertid, at denne form for livsstilsforskning *registrerer*, men ikke er i stand til at *forklare* livsstilsudviklingen: *Hvorfor* har vi det adfærdsmønster, vi har? Hvilke *dynamikker* fremmer en videreudvikling, en fastholden og en forandring af det? Hvad er det således for en livsstilsudvikling, vi er vidne til aktuelt - og hvilke konsekvenser har den for effekten af den førte miljøpolitik og dermed for miljøet?

Den samme indvending kan rejses mod den del af livsstilsforskningen, der opdeler befolkningen i typer med hver deres særlige værdi- og adfærdsprofil (se fx. Dahl 1997). Foruden at give et aktuelt overblik over forskelligheden i befolkningens levemåder, som kan være relevant for identifikation af hensigtsmæssige målgrupper, giver den også en vis forståelse af *inertien* - af de grundforestillinger som politiske argumenter og initiativer kan løbe panden imod. Men også her bliver billedet for *statisk*. De kræfter, der forandrer vores livsstile over tid, kan ikke identificeres ved denne form for kortlægning. I relation til spørgsmålet om, hvad det er der udvikler vores mobilitetsbehov, og hvilke potentialer der er for at forandre det, handler det om at begribe *mønsteret og dynamikken bag vores adfærdsmønster*. Hvad der har skabt det, hvad der fastholder det, og hvilken drivkraft mod forandring, som det indeholder. I stedet for enten at fokusere på individernes værdier og holdninger i beskrivelsen af livsstilen, eller på deres naturmæssige og strukturelle-samfundsmæssige livsmuligheder, eller på deres omgang med andre mennesker, og den sociale identifikation der sker i den forbindelse, så handler det her om at beskrive livsstilen som en træg-foranderlig organisering af den individuelle livsførelse, som er et resultat af disse dynamiske kræfters *samspil*. *Livsstilsbegrebet benyttes således her som begreb for det specifikke samspil af livsmuligheder (natur- & samfundsmæssige), sociale relationer og subjektive dispositioner, som kommer til udtryk i organiseringen af individets praksiser og i det hertil knyttede meningsmønster.*

Hvor det var en vigtig pointe i diskussionen af behovsbegrebet, at livsstilsudviklingen påvirker mobilitetsbehovet, dér er den første pointe i forlængelse af ovenstående præcisering brugen af livsstilsbegrebet, at livsstilsudviklingen er *dobbentbestemt*: På den ene side har vi *den ydre påvirkning*, som både består af de natur- og samfundsstrukturelt givne livsmuligheder og af kulturpåvirkningerne (normer, tænke- og handlemåder, stil) som udspilles i de sociale relationer. På den anden side *den indre påvirkning*, dvs. den gennem livet - gennem de tidligere praktiserede livsstile - udviklede psykiske konstitution med de *livsorienteringer* i form af behov, værdier, tænkemåder og indlærte reaktions- og selvforvaltningsmåder, som også påvirker den aktuelle formning og udvikling af livsstilen.⁴ Livsstilen er i den forstand det formidlende led mellem samfund og individ: De samfunds-kulturelle forhold påvirker livsstilen, som påvirker den psykiske

⁴ Opsplitningen i livsstilens ydre og indre dynamik skal opfattes som en praktisk teoretisk differentiering. I et socialpsykologisk perspektiv er det således ikke kun gennem historiens forløb, at der udspiller sig en dialektik, hvor de ydre betingelser påvirker de indre, som omvendt påvirker de ydre. Også i nuet, i en aktuel situation vil der være tale om et samspil, hvor de ydre forhold vil aktivere bestemte sider af individets psykologi, hvilket omvendt vil påvirke de ydre forhold (især de sociale relationer). Denne gensidighed er dog ikke så væsentlig at holde fast i i denne analyse.

konstitution, som omvendt også påvirker livsstilen, hvilket igen har indflydelse på de samfundskulturelle forhold.



Til denne beskrivelse af livsstilen i et dynamisk krydsfelt skal der herefter tilføjes en anden pointe, nemlig at livsstilen, som et mere eller mindre organiseret sæt af praksiser, rummer en egendynamik. Den rummer både kræfter der *hæmmer* en forandring af den, og kræfter der *fremmer* forandringer. Livsstilen udgør på den ene side en struktur med en vis bestandighed, et sæt af rutiner der, når de først er etableret, så at sige kører af sig selv. Det repræsenterer livsstilens *stabiliserende* dynamik. Ofte benyttes begrebet "hverdagsliv", som betegnelse for disse dagligt gentagede handlinger, og denne praktiske såvel som symbolske orden, der knytter sig hertil (Lefebvre 1984; Simonsen 1993, s. 57ff). Men som hverdagslivsteoretikerne også gør opmærksom på, er hverdaglivet ikke entydigt trægt, men også præget af utilfredsheder og spændinger i forhold til indtryk fra, og forandringer i, omverdenen (usamtidigheder), således at det også har en dynamisk side i form af en *søgen mod forandringer* (jfr. Beck Jørgensen, 1994, s. 141-179).

Det er vigtigt at holde sig såvel stabiliseringstrangen som udviklingstrangen for øje i analysen af livsstil og mobilitetsbehov. Anthony Giddens forklarer stabiliseringstrangen som en *søgen mod ontologisk sikkerhed*. Herom skriver han:

"Det kaos, der truer på den anden side af hverdagskonventionernes almindelighed, kan psykologisk beskrives som *angst* i Kierkegaard'sk forstand: Udsigten til at blive overvældet af en angst, som rækker helt ned i selve rødderne af vores sammenhængende følelse af 'væren i verden'. Praktisk bevidsthed er sammen med de hverdagsrutiner, som den reproducerer, med til at sætte parantes om en sådan angst, ikke alene og primært på grund af den sociale stabilitet, de medfører, men på grund af deres konstituerende rolle i organiseringen af et 'som om'-miljø omkring de eksistentielle spørgsmål. De tilvejebringer orienteringsmåder, som på et praksis-niveau 'besvarer' de spørgsmål, der kunne rejses i forhold til de eksistentielle rammer" (Giddens 1996, s. 51f)

Når det handler om - i bæredygtighedens navn - at ville have befolkningen til at ændre livsstil og transportadfærd, udgør hverdagens ontologiske sikkerhedsøgen en modstand, som tenderer mod at fastholde det mobilitetsbehov, som det nuværende hverdagsliv forudsætter. Negligeres denne dynamik risikerer det at medføre, at nok så velmente forsøg på at fremme adfærdsforandringer bliver opfattet som trusler, der emotionelt afvises. Tages der omvendt hensyn til behovet for ontologisk sikkerhed samtidig med en opmærksomhed på det moderne hverdagslivs forandringspotentialer, det som Birte Beck Jørgensen betegner som *hverdagslivskræfterne*, så burde chancen for aktiv borger-involvering i forandring i livsstil og transportadfærd også være langt større (Beck Jørgensen, 1994, s. 172).

Efterkrigstidens store folkelige engagement for forbrugs- og livsstilsudvikling vidner om at livsstil ikke blot er statisk gentagelse og orden. Orvar Löfgren har med fokus på udviklingen i indretningen af det svenske hjem på exemplarisk vis vist, hvordan livsstilen i denne periode netop er blevet *moderne*, et vedvarende kreativt engagement i fornyelse - i ombygning, udbygning og

forbedring - af hjemmet som det stabile omdrejningspunkt for livsstilen (Löfgren 1990). Denne "*home-building*" afspejler den anden side af livsstilens dynamik, omend det i relation til mobilitetsbehovet er spørgsmålet, om denne kreative, moderne byggen ud på livsstilen i dag er på vej væk fra hjemmet og ud i en stadig større verden? (Schipper, 1995).

Forståelsesrammen for analysen af mobilitetsbehovet

Begrebsdiskussionen har udfoldet to dimensioner, som kan strukturere en analyse af mobilitetsbehovet:

* *Den ene dimension* omhandler relationerne mellem den samfundsmæssige og den subjektive realitet - med livsstilen som den centrale medierende kategori. Selvom mobilitetsbehovet hører til den subjektive realitet, må dets udvikling forstås som resultat af dynamiske samspil mellem disse tre niveauer.

* *Den anden dimension* omhandler retningen for disse påvirkninger: Ligesom det i afsnittet om livsstilen blev fremhævet, at livsstilen både kan rumme en træg/stabiliserende dynamik og en stræbende/udviklende dynamik, må også de dynamiske påvirkninger af mobilitetsbehovet anskues som forskellige mht. karakter og retning. Analytisk må vi både interessere os for, hvad der medvirker til at *øge* mobilitetsbehovet, hvad der medvirker til at *fastholde* det, og hvad der medvirker til at *anfægte og potentielt reducere* det.

Hvad øger, fastholder og anfægter mobilitetsbehovet?

Det er på den ene side ikke muligt på få sider at give en rimelig fremstilling af de dynamikker der påvirker det moderne individs mobilitetsbehov. På den anden side er der brug for en blot meget kort anskueliggørelse af hvad de handler om, for afslutningsvist at kunne komme ind på den præsenterede forståelsesrammes mulige implikationer for politisk strategi og planlægning for en bæredygtig transportudvikling.⁵

Dynamikker der fremmer mobilitetsbehovet:

Mobilitet handler om at bevæge sig i tid og rum, og netop ændringer i tid-rum forholdet er et essentielt træk ved den kulturelle modernisering, som vores samfund med stigende intensitet har gennemgået siden industrialiseringens begyndelse i sidste århundrede. I præmoderne kulturer er tid og rum stort set altid forbundne størrelser, og rummet er lig stedet (lokaliteten). Med den transport- og kommunikationsteknologiske udvikling sker der en udlejring af de sociale systemer (Giddens 1994). Den sociale organisation forskyder sig gradvist fra 'gemeinschaft' mod 'gesellschaft'. Det skaber nye livsmuligheder - både gennem en *frigørelse* fra traditions- og kollektivetsbånd og gennem en *ufrivillig frisætning* fra de gamle levemåder. Begge dele nærer mobilitetsbehovet. Det lokale sted som ramme for menneskets elementære behov for 'social responsivitet' svækkes (Asplund 1985, s. 169-182; Asplund 1987), samtidig med at verden åbnes og giver adgang til helt nye udfoldelsesmuligheder. *Mulighedssøgen* bliver både nødvendig og attraktiv for det moderne individ (Asplund 1992, s. 9-47). Og en helt nødvendig forudsætning for det er mobilitet. Samtidig bliver mobiliteten også den formidlende faktor mellem det moderne individs dilemma mellem behovet for individuel selvbekræftelse og oplevelsen af ressourcemæssige og strukturelle begrænsninger (Ziehe & Stubenrauch 1983, s.33). Jo mere mobile vi er - jo hurtigere og længere vi kan bevæge os - jo mere kan vi nå. På livsstilsniveauet organiseres hverdagen ud fra en bestræbelse på at optimere timingen mellem de mange gøremål (Warde, Shove & Southerton 1998). I dette forsøg på tidsminimering for at kunne nå mere bliver bilen et vigtigt redskab. En af de ting, man får mulighed for, er at

⁵ For en mere udførlig redegørelse: se henvisningen i fodnote 1

kombinere kvaliteterne i land- og bylivet (jfr. Tengström 1991, s.40; Sørensen 1992, s.38). En anden er herved at kunne bryde ud af hverdagens tætpakkede og utilstrækkeligt stimulerende rum (Hagman 1996). Endelig må også udviklingen i informationsformidlingen og refleksiviteten nævnes, fordi mobilitetsbehovet også næres af individets voksende kognitive horisont (Knie 1997) samt af den social-normative benefit, som stor mobilitet og berejsthed i det voksende kognitive mobilitetsrum giver anledning til.

Hvad fastholder mobilitetsbehovet?

De dynamikker, der nærer mobilitetsbehovet, er også med til at besværliggøre transportreducerende adfærdsændringer. Men der er også træge kræfter på spil, der gør ændringer svære. En stor del af hverdagens transporthandlinger er relativt bundne, fordi de knytter sig til strukturelle valg. (Vilhelmson 1996, s. 527f). Andre er knyttet til de lystfyldte behov, man har udviklet. Bilen muliggør som omtalt en komprimeret timing af hverdagen, hvilket så i næste omgang gør de strukturbundne og lystbetonede gøremål til en barriere for at køre mindre i bil. Bilen bliver mao. det 'kit', der binder hverdagens forskellige projekter sammen. Samtidig er selve bilkørslen en praksis, som udfylder og skaber behov: Den bliver de 'mellemrum' mellem aktiviteterne, hvor der er tid til at få hold på planerne (Espe 1986, s.102). Den forener på genial vis det mobile og private; giver ikke blot adgang til nye muligheder og oplevelser, men tager også hensyn til stabiliseringstrangen - behovet for en tryk, overskuelig ramme (jfr. Williams 1974, s. 26). Tilbagetrækningen og trygheden er også kombineret med nydelsen af aktiv handling, fart og spænding (Espe 1986, s. 102f; Sachs 1992, s. 110-124). Miljøbevidstheden skaber derfor en ambivalens, hvor det er nemmere at fortrænge de abstrakte intentioner end at ændre den lystbesatte daglige adfærd. I den sociale identifikationsproces, som med den voksende individorientering får stadig større betydning for opretholdelse af selv værdsfølelsen, har bilen og mulighederne for mobilitet en vigtig symbolsk signal-funktion (jfr. Jensen 1997 s. 58ff). Ringe mobilitet betyder, at man 'skal hjælpes' og ikke får adgang til så mange socialt værdsatte ting. Endelig fastholdes mobilitetsbehovet også af sociale dilemmaer; refleksioner af nytten af egen adfærd i forhold til andre borgeres og samfundsinstitutioners adfærd (free-riding og krydspres mekanismer)(jfr. Tengström 1991, s.97f; Lindén 1994, s.29).

Hvad anfægter mobilitetsbehovet?

Modernitetsudvikling og mobilitetsbehov er historisk set så tæt sammenhængende, at forsøg på at ville reducere mobilitetsbehovet kan synes som at ville tage favntag med selve modernitetens væsen. Og dog - modernitetens væsen er jo *ikke* stabiliteten, men netop forandringen. Hvorfor skulle den så ikke også kunne vende forandringsdynamikken mod sig selv. Ifølge Ulrik Beck er det netop, hvad der er ved at ske:

"I det 19. århundrede foregik moderniseringen på baggrund af sin modsætning: overleveringens traditionelle verden og naturen, som det gjaldt om at erkende og beherske. I dag, ved overgangen til det 21. århundrede, har moderniseringen opbrugt og mistet sin modsætning og møder nu sig selv og sine egne industrielle præmisser og funktionsprincipper." (Beck 1997 s. 16)

Det skaber, det han kalder, en 'refleksiv modernisering', som ikke ensidigt er fokuseret på fremskridt, men i stigende grad handler om at forholde sig til risici. Kritisk afvisning af moderniteten giver ikke mening. Politisk strategi og planlægning må derimod identificere kræfter i dens nuværende refleksive epoke, som der kan arbejdes med, for at løse nogle af de problemer, den har skabt. Netop refleksionen af risici betyder, at også mobiliteten ikke entydigt fremstår som et gode, men er ambivalent. For ikke at dynamikken i denne bevidsthed om risici skal undertrykkes, er det vigtigt at der tilbydes attraktive, alternative handlemuligheder. En

dynamik, der fremmer interessen herfor, er erfaringerne med, at bilen i dag ikke bare er frigørende, men også skaber ny afhængighed (Sachs 1992, s. 173-195). Jagten på stadig flere muligheder at realisere sig selv igennem har også næret sin modsætning i form af stress og kvalitetstab i hverdagen. Hverdagen pakkes stadig mere effektivt for at nå det hele, og alligevel erfarer vi til stadighed, at der er meget, vi alligevel ikke kan nå; som vi kun når 'halvt', eller som vi helt må give afkald på. Ud fra et moderne selvrealiseringsmotiv opleves det ikke som tilfredsstillende. Lidt mere tid og mere livskvalitet i en roligere livsform opfattes i stigende grad som attraktivt. Tids-pionerer, der forfølger denne vision, er ikke antimoderne, men er netop moderne i deres motivation. Dynamikkerne handler således om tidssensibilisering, subjektcentrering, mere refleksivitet, mere autonomi, samt søgen efter positioner der giver flere muligheder for selvrealisering, eksperimenteren og spænding (Hörning, Gerhardt & Michailow 1990, s. 168-176).

En anden trend går i retning af revitalisering af det lokale. Selvom den ideologisk set er præget af antimoderne holdninger, kan den også åbne muligheder for udvikling af moderne, lokale fællesskaber (Nielsen 1995). Individualisering behøver ikke at betyde egoisme og moralsk forfald, men kan også skabe reaktioner mod upersonlige systemer, etisk refleksion og solidaritet med andre individer, sådan som det bl.a. ses i sociale bevægelser og frivillige initiativer i civilsamfundet (Berking 1996). Ensomhed er heller ikke attraktivt, så også i den forstand medfører individualiseringstendensen et motiv for fællesskab, omend på andre måder end tidligere. Politisk prioritering af lokalsamfundene med støtte til eksperimenterende nyudvikling kan derfor potentielt også være en måde at mindske mobilitetsbehovet på.

Den informationsteknologiske udvikling er i færd med at påvirke vores livsstilsudvikling. Den kan betyde en udvidelse af vores kognitive 'mobilitetsrum', og dermed nære mobilitetsbehovet. Men man skal passe på med blot at fremskrive tendensen fra udviklingen af tidligere kommunikationsteknologier. Med 'cyberspace' drejer det sig ikke simpelt om hurtigere kontakt over længere afstande, men om kommunikation og oplevelser i 'et rum uden sted'. Det skaber nye muligheder for social responsivitet og intensivitet, samtidig med at de indskyder et beskyttende filter som tilgodeser og udbygger en angst for hengivenhed (Ziehe 1989, s. 161f). Da det også tager tid fra andre aktiviteter, kan det måske betyde, at mobilitetsbehovet på en måde får lov til at videreudvikle sig, samtidig med at behovet for at transportere sig materielt formindskes.

Politik og planlægning som organisering af kulturelle læreprocesser

Afslutningsvis spørgsmålet om strategien for en bæredygtig transportudvikling igen tages op. Hensigten har ikke været at afvise relevansen af de traditionelt anvendte virkemidler, men at etablere en anden forståelsesramme. Denne forståelsesramme har dog konsekvenser for måden at tænke politik og planlægning på. Fra den vanlige transport- og miljøcentrerede synsmåde, hvor løsningsforslag udledes alene ved at studere transport- og miljøproblemerne, er fokuset her vendt mod de socio-kulturelle dynamikker, som både udgør årsager, vilkår og ressourcer i.f.t. løsning af problemerne. En dynamisk analyse er imidlertid også utilstrækkelig. Det er ikke nok, at vi kender til de kræfter, der er på spil. Det giver ikke i sig selv svaret på, hvordan de håndteres i politik og planlægning? At svare på dette spørgsmål kræver både, at man har en teori om, hvordan man beforder socio-kulturelle forandringsprocesser, og at man forholder sig til demokrati-spørgsmålet:

Hvad angår forestillinger om, hvordan man beforder forandringsprocesser har synspunktet i denne analyse været, at det er utilstrækkeligt blot at forsøge at 'inddæmme mobilitetsbehovet'; dvs. gennem økonomisk og normativ regulering at opbygge barrierer, som bremser konsekven-

serne af mobilitetsbehovet. Som supplement til denne strategi har ideen været at belyse muligheden for at 'punkttere' selve mobilitetsbehovet; mindske det, så trangen til mere transport ikke bliver så stort. I indledningen blev forskellen mellem disse strategier antydnet gennem en skelnen mellem kraft- og fingrebsstrategier: I stedet for at forsøge at knægte de eksisterende dynamikker, skal vi forsøge at tage højde for dem og arbejde *med* dem. Men hvad vil det så nærmere bestemt sige?

Overfor en politik-opfattelse, som ud fra en målrationel synsmåde søger kortsigtede, isolerede løsninger på enkeltstående problemstillinger, går en fingrebsstrategi ud på at forholde sig til den dynamiske helhed (og altså ikke begrænse sig til transportforholdene) samt at organisere kulturelle læreprocesser, der tager højde for disse dynamikker. Når det som her handler om at befordre en udvikling af socio-kulturelt skabte behov og livsstile, og i den forbindelse om at kunne håndtere af psyko-sociale dynamikker, kan politik og planlægning med fordel lade sig inspirere af læringsteoriene i pædagogisk filosofi og psykologi.⁶ For udvikling af en fingrebsstrategi er det i lyset heraf bl.a. vigtigt:

* At forholde sig til mulighederne for *assimilativ læring*⁷. Dvs. for at befordre en videreudvikling på basis af de eksisterende strukturer og dynamikker. I.f.t. mobilitetsbehovet vil bestræbelser på at videreudvikle det i en fikcionaliseret - ikke-materiel - form i cyberspace være et eksempel på brug af denne mulighed.

* At forholde sig til mulighederne for at overvinde problemerne ved *akkomodativ læringsprocesser*. Akkomodative læreprocesser handler om at ændre på de allerede udviklede subjektive forudsætninger. Dvs. der skal nedbrydes noget, for at bygge nyt op i stedet. Mobilitetsbehovet skal altså ikke bare skubbes ind på et ufarligt spor, men skal rekonstrueres. Det er mere radikalt, men derfor også langt vanskeligere. Det vil uvægerligt aktivere en modstand ved true den aktuelle emotionelle stabilitet (behovet for ontologisk sikkerhed), ved at stå i modsætning til de gældende sociale normer og ved at aktivere sociale dilemmaer. Desuden vil alternativets abstrakthed også kunne udgøre en træghed. Der er imidlertid forskellige måder at forsøge håndtere og overvinde disse former for modstand og træghed:

- For det første ved at tænke i '*konstellationen af virkemidler*'. Kulturelle forandringsprocesser foregår ikke som simple årsags-virkningsforhold. Om vi fortsætter en given praksis eller ændrer den, hænger sammen med helheden af påvirkninger. Politisk betyder det, at det er vigtigt at undgå at skabe et krydspres, og i stedet at befordre et samspil mellem de forskellige indsatser og dermed også en synergieffekt. Derfor er et læreproces-perspektiv heller ikke afgrænset til de såkaldt 'pædagogiske virkemidler', men omfatter også den økonomiske og normative politik. At ændre mobilitetsbehovet kunne handle om en konstellation af fx. en byplan- og teknologipolitik, der gør lokalt liv muligt og attraktivt, en økonomisk politik der

⁶ At tænke i politik og planlægning som organisering af kulturelle læreprocesser skal her ikke forstås som de almindeligt kendte forsøg på at supplere den økonomiske og normative politik med pædagogiske virkemidler, såsom informationskampagner, i håb om at påvirke folks værdier og bevidsthed, så de beslutter sig til at ændre adfærd. Omend information kan være en vigtig brik i en pædagogisk proces, er dette nærmest den mest primitive læringsteori, man kan finde. Det samme kan siges om økonomisk incitamenttænkning. Også det er relevant, men svarer i pædagogisk-psykologisk henseende til en relativt primitiv læringsteori om betinget indlæring, som ikke er tilstrækkelig.

⁷ Begreberne assimilativ og akkomodativ læring stammer fra udviklingspsykologen Jean Piaget. Organisationspsykologerne Argyris og Schön skelner tilsvarende mellem 'single loop learning' og 'double loop learning'.

fordyrer transporten, en arbejdsmarkedspolitik der muliggør andre arbejdsformer og dermed hverdagsliv, en folkeoplysende støtte til fremme af en livskvalitetsbevægelse, en kulturpolitisk støtte til fiktioniseringen af mobiliteten...

- For det andet ved at tilbyde et *attraktivt alternativ*. Dvs. et alternativ der appellerer til de længsler og den utilfredshed, der er med den eksisterende tilstand. Ift. mobilitetsbehovet er utilfredsheden med tidspres og interessen for moderne lokale fællesskaber potentialer, som kan bruges til at fremme livsstile, der både modsiger og måske er konkurrencedygtige ift. den aktuelle praksis. En planlægning, der gør byen socialt og naturmæssigt mere attraktiv, kunne måske også virke som et modtræk overfor pendlingen mellem land og by.

- For det tredje ved at benytte *jiu-jitsu princippet*. Dvs. ved at forsøge at ophæve modstanden ved at benytte dens dynamik mod sig selv. Dynamikkerne bag mobilitetsbehovet handler bl.a. om jagten på nærhed, mening og intensiv responsivitet på os selv; dvs. om behov som muligheder for at kunne påvirke vores nære omgivelser og et levende, kvalitativt bedre socialt samvær burde være de bedste til at opfylde. Politik og planlægning, der satser på at facilitere en sådan kulturel udviklings- og læreproces, skulle altså fungere ved på denne måde at udløse og afspænde dynamikker bag mobilitetsbehovet, og herigennem befordre nye praksisser, som helt vil ændre mobilitetsbehovet.

- For det fjerde ved at fremme *kreative, praktiske eksperimenter*. For at modvirke abstraktheden af de mulige alternativer må de sanseliggøres, fordi mennesker bedst forstår og lærer, hvis de kan erfare tingene med sanserne. Ved at understøtte sociale eksperimenter allierer man sig samtidig med den lyst, der knytter sig til kreativ skaben, ligesom det fører til konkrete erfaringer, der kan bruges til at kvalificere den videre udvikling.

- For det femte at skabe tid og rum til *kollektiv erfaringsbearbejdning*. Folkeoplysning handler ikke om informere om politiske svar og beslutninger, men om at stille spørgsmålene, og om at katalysere kritisk dialog og konstruktiv kollektiv bearbejdning. Det er ikke nok at facilitere alternative levemåder. De sans-konkrete individuelle erfaringer må sættes på begreb og bearbejdes offentligt, for herigennem at fremme udviklingen af viden, værdier og sociale normer.

- For det sjette ved at anlægge et *langsigtet procesperspektiv*. Kulturelle læreprocesser indbærer et helt andet tidsperspektiv end i vanlig politisk-økonomisk tænkning. Det er vigtigt at det nye hele tiden udgør en 'tilpas forskel' fra det gamle, så stabiliseringsbehovet ikke trues og blokerer læreprocessen. Det er også vigtigt at forsøge at etablere en organisk udvikling i læreprocessen. Fra det attraktive og lette mod en oplysning og bearbejdning af barriererne til etablering af muligheder for mere krævende adfærdsændringer. Fra de små, enkeltstående, eksperimenterende projekter, over organisering af netværk og understøttende institutioner, til større strukturpolitiske ændringer.

- For det syvende at organisere processen som *et åbent, demokratisk forløb*. Politik i et læreprocesperspektiv drejer sig ikke om moralsk belæring, men om at ændre vores handlerum, så vi ændrer praksis, gør nye erfaringer og dermed ændrer os selv. Det kan lyde målrationelt, men vil indgå i en uregérlig kompleksitet, som hele tiden vil ændre billedet, og derfor løbende kræve revisioner og kursændringer. Derfor er risikoen for 'social engineering' næppe så stor. Derimod kan fokuseringen på sagen - trafikken og miljøet - let risikere styre læreprocessen. Men da der kan være mange forskellige måder at løse problemerne her - og da valget af disse måder må afhænge af, hvilke værdier og målsætninger man har - også i forhold til andre problemstillinger i samfundet, som løsningen vil indvirke på - så må læreprocessen organiseres på måder, som katalyserer den demokratiske debat.

Det vil ikke gøre processen mindre langsommelig. Vil man gøre mobilitetsbehovet bæredygtigt, er det derfor på tide at komme igang.

Referencer

- Asplund, Johan (1985): "Tid, rum, individ, kollektiv", Liber, Stockholm
- Asplund, Johan (1987): "Det sociala livets elementära former", Korpen, Göteborg
- Asplund, Johan (1992): "Storstäderna och det forteanska livet", Korpen, Göteborg
- Beck, Ulrich (1986/1997): *Risikosamfundet - på vej mod en ny modernitet*", Hans Reitzels Forlag, København
- Berking, Helmuth (1996): "Solidary individualism: The moral impact of cultural modernisation in late modernity", s. 189-202 i Lash, Scott, Bronislaw Szerszynski & Brian Wynne (edt): "Risk, Environment & Modernity", Sage, London, Thousand Oaks and New Delhi
- Dahl, Henrik (1997): "Hvis din nabo var en bil", Akademisk forlag, København
- Espe, Helge (1986): "Å reise som sosialt og kulturelt fenomen", i *Sosiologisk årbok*, Institut for Sosiologi, Oslo Universitet
- Giddens, Anthony (1994): "Modernitetens konsekvenser", Hans Reitzels Forlag, København
- Giddens, Anthony (1996): "Modernitet og selvidentitet", Hans Reitzels Forlag, København
- Hagman, Olle (1996): "Om bilismens utveckling och mening", paper i Lahrman, Harry og Pedersen, Leif Hald (red): "Trafikdage på Aalborg Universitet", Konferencerapport 1, s. 27-33, Transportrådet og Trafikforskningsgruppen, Aalborg Universitet, Aalborg
- Hallin, Per Olof (1996): "Miljöforskningen och det problematiska livsstilsbegreppet", s. 100-115 i Lundgren, Lars J. (red): "Livsstil och miljö - Fråga, forska, förändra", Naturvårdsverket Förlag, Stockholm.
- Heller, Agnes (1978): "Teorien om de menneskelige behov hos Marx", Modtryk, Aarhus
- Hörning, Karl H., Anette Gerhardt und Matthias Michailow (1990): "Zeitpioniere - Flexible Arbeitszeiten - neuer Lebensstil", Suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main.
- Jensen, Mette (1997): "Benzin i blodet - kvantitativ del", rapport nr. 200 fra DMU, Miljø- og Energiministeriet.
- Jacobsen, Uffe (1990): "Er det trafikpolitikken eller os, der er skizofrene", i 25 års jubilæumsskrift for TTR: "Fra trafik og musik til virksomhedsstrategier", Institut for Trafik-, Turist- og Regionaløkonomi", Handelshøjskolen i København
- Jørgensen, Birte Beck (1994): "Når hver dag bliver hverdag", Akademisk Forlag, København
- Knie, Andreas (1997): "Eigenzeit und Eigenraum: Zur Dialektik von Mobilität und Verkehr", i *Soziale Welt, Heft 1* s. 39-54
- Lefebvre, Henri (1984/1994): "Everyday Life in the Modern World", Transaction Publishers, New Brunswick and London.
- Lindén, Anna-Lisa (1994): "Människa och miljö", Carlssons Bokförlag, Stockholm
- Læssøe, Jeppe (1990): "Miljøet - og den menneskelige faktor", i *På Tværs nr. 2*, s. 17-3, Tværfagligt Center, Danmarks Tekniske Universitet
- Læssøe, Jeppe (1996): "Barrierer for bæredygtige forbrugsvaner", s. 84-89 i Teknologirådet: "Fremtidens forbrug og miljø", Teknologirådet, København
- Læssøe, Jeppe, Frank Hansen & Michael Søgaard Jørgensen (1995): "Grønne Familier", Slutrapport, Institut for Teknologi og Samfund, DTU.
- Löfgren, Orvar (1990): "Consuming Interests", i *Culture and History 7*, s. 7-36.
- Negt, Oskar & Kluge, Alexander (1981): "Geschichte und Eigensinn", Zweitausendeins, Frankfurt am Main
- Nielsen, Henrik Kaare (1995): "Modernitet og fællesskab" i *Dagbladet Information*, den 17. August, s. 10.
- Ruff, Frank M. (1990): "Ökologische Krise und Risikobewusstsein", Deutscher Universitäts Verlag, Wiesbaden
- Sachs, Wolfgang (1984/1992): "For Love of the Automobile", University of California Press, Berkley
- Schipper, Lee (1995): "Det private forbrug er flyttet hjemmefra. Husholdningernes energiforbrug i bevægelse" i Energistyrelsen: "Energiforbrug - livsstil og adfærd" s. 70-77, Rapport, København.
- Sève, Lucien (1978): "Marxisme og personlighedsteori", Bibliotek Rhodos, København
- Simonsen, Kirsten (1993): "Byteori og hverdagspraksis", Akademisk Forlag, København.
- Strandbakken, Pål (1995): "Bærekraftig forbrug", Statens Institut for Forbrugsforskning - rapport nr. 1, Lysaker
- Sørensen, Knut H. (1992): "Bilen og det moderne Norge", i *Tidskrift for samfunnsforskning*, årgang 33, s. 27-48
- Tengström, Emin (1991): "Bilismen i kris?", Rabén & Sjögren, Stockholm
- Trafikministeriet (1994): "Befolkningens rejsevaner 1992", København
- Uusitalo (1990): "Are Environmental Attitudes and behaviour Inconsistent? Findings from a Finnish Study" in *Scandinavian Political Studies*, Vol. 13, no. 2.
- Vilhelmson, Bertil (1990): "Vår dagliga rörlighet.", *Choros 1990:3*, Kulturgeografiska Institutionen, Handelshögskolan vid Göteborg Universitet
- Vilhelmson, Bertil (1992): "Dagligt resande: utveckling, gränser, påverkbarhet", i Lundgren, L.J. (red): *Livsstil och miljö - På väg mot ett miljövenligt beteende*, Forskningsrådsnämnden m.fl., Lund
- Vilhelmson, Bertil (1996): "Mobilitetens betydelse för olika aktivitetsmönster", i Lahrman, Harry & Leif Hald

Pedersen (red.) konferencerapport fra "*Trafikdage på Aalborg Universitet 96*", Trnasportrådet og Transportforskningsgruppen, Aalborg Universitet

Warde, Alan, Elizabeth Shove, Dale Southerton (1998): "*Convenience, schedules and sustainability*", paper for ESF workshop on Consumption, Everyday Life and Sustainability, Lancaster University, March 27-29

Williams, Raymond (1974): "*Television - Technology and Cultural Form*", Fontana, London

Ziehe, Thomas & Stubenrauch, H. (1983): *Ny ungdom og usædvanlige læreprocesser*, Politisk Revy, København

Ziehe, Thomas 1989a): "*Kulturanalyser*", Symbion, Stockholm