



Malene Freudendal-Pedersen

## Hvorfor bruger vi de transportmidler vi bruger og hvad er vores tilsyneladende rationaler for at gøre det på netop denne måde?

Via mobilitetssociologiske briller analyseres hverdagslivets mobiliteter med udgangspunkt i teorier om det senmoderne samfund og situeret via kvalitative metoder. Forestillingen om frihed har en stor betydning for vores valg af forskellige transportmidler. Dette spiller en afgørende rolle for de muligheder, men også for de begrænsninger vi får, når vi vælger mellem hverdagslivets mobiliteter. Mobiliteten giver frihed, men på samme tid giver den også ufrihed, da den former vores liv indenfor bestemte rammer. For at udnytte den ufrihed, som mobiliteten også skaber, installerer vi i mobilitetens rum de mellemrum, som vi ikke kan finde plads til andre steder i vores tidspresede hverdagsliv. Mobiliteternes rum er efterhånden et af de eneste steder, hvor vi har mulighed for at have en tid, der er helt vores egen. Disse perspektiver analyseres i denne afhandling ved hjælp af det analytiske begreb ”strukturelle fortællinger,” et begreb der kan rumme de dikotomier og ambivalenser som hverdagslivets mobiliteter indeholder.

---

Malene Freudendal-Pedersen er en del af forskningsgruppen Rum, Sted og Mobilitet på Institut for Miljø, Samfund og Rumlig Forandring. Mellem frihed og ufrihed – strukturelle fortællinger om mobilitet i hverdagslivet er hendes Ph.d.-afhandling.



Mellem frihed og ufrihed

Malene Freudendal-Pedersen

# Mellem frihed og ufrihed

– strukturelle fortællinger om mobilitet i hverdagslivet



# Mellem frihed og ufrihed

Strukturelle fortællinger om mobilitet i hverdagslivet

Malene Freudendal-Pedersen

Ph.D. afhandling  
Forskningsgruppen Rum, Sted og Mobilitet  
Institut for Miljø, Samfund og Rumlig Organisering  
Roskilde Universitetscenter

Denne afhandling er blevet til med økonomisk støtte fra DSB S-tog,  
Afdelingen for Trafikanalyse og Planlægning

Forfatterens adresse:  
Institut for Miljø, Samfund og Rumlig Forandring  
P7  
Roskilde Universitetscenter  
Postboks 260  
4000 Roskilde  
malenef@ruc.dk

© 2007 Malene Freudendal-Pedersen  
Grafisk Design: Franz Dupont  
Forside foto: Malene Freudendal-Pedersen  
Print: Roskilde Universitetstryk

# Forord

Men dersom I med tanken skal udmåle tiden i tider, lad da hver tid rumme alle de øvrige tider;

Og lad i dag favne det forgangne med ihukommelse og fremtiden med længsel

(Kahlil Gibran)

Først og fremmest tak til FLUX-gruppen, nu en del af forskningsgruppen Rum, Sted og Mobilitet, som i dens forskellige udformninger gennem hele forløbet har stået som en inspirerende og støttende forskningsgruppe, hvor interessante perspektiver og meninger er blevet diskuteret og afprøvet. De har en stor del af æren for, at jeg aldrig har oplevet Ph.D. livet som ensomt. Dermed også en stor tak til DSB S-tog, Trafikanalyse og Planlægning for at støtte denne afhandling finansielt og samtidig stille en arbejdsplads til rådighed med en tilgang til viden, jeg ikke kunne have opnået på nogen anden måde. Også tak til alle de gode kollegaer i denne afdeling hvor jeg altid har følt, jeg havde en plads. Særlig tak til Anne Pilegaard og Kristoffer Kejser for støtte og gode diskussioner i forbindelse med deltagelse i projektets følgegruppe. Her skal også rettes en stor tak til min opponent Kurt Aagaard Nielsen og min bivejleder Per Homann Jensen for støtte, opbakning og kritiske kommentarer og tak til Thyra Uth Thomsen for konstruktiv kritik til intern evaluering. Jeg skal også sende en tak til Cindi Katz og Neil Smith for at have givet mig et særligt forhold til New York hvor de har modtaget mig med varme og entusiasme på the Graduate Center på CUNY. Tak også til Sven Kesselring for hans fantastiske måde at indlemme os i Cosmopolitanities netværk.

Det sociale liv på instituttet har haft en stor betydning for glæden ved at forske, tak til P7 for et godt kollegaskab og specielt Birgitte Steen Hansen for opbakning, peptalks og drillerier på de rigtige tidspunkter. Også tak til Phd gruppen, specielt, Katrine Hartmann-Petersen, Anne Jensen, Thomas Budde Christensen Mia Jensen og Ditte Tofteng for godt kollegialt sammenhold. Stor tak til Kit Freudendal-Pedersen for korrekturlæsning og Franz Dupont for det grafiske design.

Ikke mindst er denne afhandling også kun mulig på grund af den uundværlige støtte mit bagland har ydet i form af børnepasning, madlavning, støtte og opbakning. Tak til Lene og Gert Hansen, Kit Freudendal-Pedersen, Christina Freudendal-Pedersen, Ditte Tofteng, Ayoe Lindgreen, Lasse Lindholm og Katrine Hartmann-Petersen. Især tak til manden i mit liv Anders Lund Hansen for støtte og konstruktiv kritik og mine børn Agnete og Alfred for bare at være fantastiske.

Sidst men ikke mindst en stor tak til min vejleder Lise Drewes Nielsen for støtte, opbakning, inspiration, spark bag i eller klap på hovedet alt efter hvad situationen har krævet.

# Indhold

<b>1. Indledning</b> .....	7
Fra transportforskning til mobilitetsforskning .....	8
Mobilitetssociologi.....	12
Mobilitet i hverdagslivet .....	14
Strukturelle fortællinger .....	15
Forskningsspørgsmål.....	18
Problemformulering.....	18
Afhandlingens design og opbygning.....	20
<b>2. Metode og videnskabsteori</b> .....	23
Videnskabsteori.....	23
Konstruktivisme og kritisk realisme.....	26
Kritisk diskursteori og kritisk realisme.....	28
Normativiteten som konsekvens.....	33
Undersøgelingsstrategi og metoder.....	35
Dataindsamlingsmetoder .....	37
Reliabilitet .....	48
Analysestrategi .....	50
<b>3. Mobilitetens forankring i det senmoderne hverdagsliv</b> .....	53
Mobilitetens sociologi .....	53
Hverdagsliv.....	56
Det senmoderne hverdagsliv .....	59
Det mobile senmoderne hverdagsliv som udgangspunkt .....	67
<b>4. Strukturelle Fortællinger</b> .....	69
De strukturelle fortællingers fremkomst .....	69
De strukturelle fortællinger i det senmoderne samfund.....	80
Strukturelle fortællinger i empirien .....	81
Ambivalenser i hverdagslivet som producerer strukturelle fortællinger .....	89
Forhandling af den strukturelle fortælling.....	91
Deltagernes reaktion på begrebet strukturelle fortællinger .....	95
Strukturelle fortællinger om mobilitet.....	98

<b>5. Frihed .....</b>	<b>101</b>
Fra den kristne myte om frihed	
til renæssancen spirende frihedsopfattelser .....	103
Kapitalisme og individualisme .....	107
Frihed og mobilitet .....	112
Bevægelsesfrihed/mobilitet .....	116
Potentialet for bevægelsesfrihed/mobilitet .....	119
Frihed/ufrihed .....	122
Frihed/ fællesskab.....	127
Frihed/tryghed .....	130
Strukturelle fortællinger om frihed.....	133
<b>6. Tid og Rum i mobiliteten .....</b>	<b>137</b>
Tiden som mobilitetskrævende element .....	138
Rum – space, place og locale.....	142
Armaturer og enklaver.....	144
Mellemrum som mestringsstrategier .....	149
Mobiliteternes mellemrum .....	152
<b>7. Konklusion.....</b>	<b>155</b>
<b>8. Politik og handlingsperspektiver.....</b>	<b>167</b>
<b>Litteratur .....</b>	<b>175</b>
<b>Bilag 1 .....</b>	<b>185</b>
<b>Bilag 2.....</b>	<b>188</b>
<b>Bilag 3.....</b>	<b>189</b>

## Indledning

I efteråret 2006 var jeg i New York for at gense venner og kolleger og for endnu engang at indsnuse det vibrerende hverdagsliv, som denne metropol er fuld af. At bevæge sig omkring i New Yorks gader med de altid fastsiddende mobilitetsbriller er en inspiration uden lige og ekstremerne er allesteds nærværende og umulige at overse. Når jeg har gennemtravlet byen, har det som oftest været i følgeskab med børn og klapvogne. Disse rejsefæller giver adgang til steder i New York, hvor hverdagslivet bliver levet, især hvis man har overstået de obligatoriske turisthøjdepunkter og har tid til nye opdagelser. Der findes mange oaser i New York, hvor kaffen kan drikkes og børnene kan løbe rundt, mens man observerer og indsnuser New York'ernes hverdagsliv, som man hurtigt bliver en del af og føler sig velkommen i. New York er en stor billedcollage af forskellige mennesker, familier i alle afskygninger, bygninger, biler og ikke mindst reklamer på størrelse med rundetårn. Reklamen for en SUV (sports utility vehicle) er svær at overse, når den bruser en i møde på hjørnet af Broadway og 58. gade. Teksten lyder "Life, liberty and the pursuit." Samtidig vender jeg blikket og ser en bus komme sneglende mellem gule taxier og biler i alle afskygninger og størrelser. På siden af bussen står der "this is a SUV." Modsætningerne er allestedsnærværende i byen og denne 'frihedens højborg i Guds eget land', rummer et utal af ufriheder ikke mindst symboliseret ved de enorme mængder af mobiliteter, der på visse tidspunkter i døgnet sætter hastigheden ned til sneglefart. På trods af at jeg har fundet stor inspiration i denne by, hvor jeg har boet og arbejdet i 9 måneder i løbet af de sidste 4 år har denne afhandling dog ikke udgangspunkt i New York men i Danmark. Ikke desto mindre fremstår New York som et ikon for de ambivalenser og dikotomier som mobiliteten bringer med sig og er dermed et udtrykt billede på de problemstillinger, der ligger *Mellem frihed og ufrihed.*



Yderpunkterne mellem frihed og ufrihed kan beskrives via Herbert Spencer (1820-1930) og Pjotr Kropotkins (1842-1921) tanker om samfundet. De argumenterede via biologien for de to yderpunkter, som dikotomien om frihed og ufrihed antyder, her tydeliggjort i dikotomien individualitet og fællesskab. Spencer var ophavsmanden bag udtrykket 'survival of the fittest'. Det var en understregning af individets betydning og friheden, der blev opnået ved individuelt at søge sine egne mål. Kropotkin argumenterede derimod for, at frihed bedst opnås gennem fællesskab. Han brugte som eksempel dolkhalen, verdens ældste nulevende dyr. Et skaldyr med et pudsigt udseende, der mest af alt ligner en militærhjelme med ben. Hvis dette dyr ved en fejltagelse lander på ryggen, er det ikke selv er i stand til at vende sig om, men er afhængig af hjælp fra sine artsfæller for at komme på ret køl og fortsætte sin eksistens. Ved fælles hjælp har disse dyr overlevet på trods af u hensigtsmæssige situationer. Denne afhandling tager sit udgangspunkt i spændingsfeltet mellem frihed og ufrihed blandt andet symboliseret ved dikotomien individualitet og fællesskab. Dikotomier som vi i vores hverdagsliv pendler imellem og navigerer i. Udgangspunktet er det hverdagsliv, vi alle er en del af, hvor vi konstant må foretage en række afvejsninger, når vi forsøger at skabe det 'gode liv' for os selv og vores individuelt sammensatte familier. Vi skal planlægge og koordinere vor egne og vores familiers aktiviteter spredt over tid og rum. Hverdagens mobiliteter og hvordan de skal foregå bliver dermed et af de essentielle spørgsmål. Som titlen antyder ligger hverdagslivet imellem yderpunkterne frihed og ufrihed, individualitet og fællesskab, som yderpunkter vi pendler mellem og opholder os i. Afhandlingen er dermed centreret omkring, hvorledes hverdagslivets mobiliteter muliggør vores bevægelse mellem disse punkter, hvordan mobiliteterne fastholder dikotomierne og hvordan mobilitetens utilsigtede konsekvenser kaster os i en anden retning end den, vi troede, vi var på vej i.

## **Fra transportforskning til mobilitetsforskning**

Transportforskningen, som udgør min forskningsmæssige baggrund, har traditionelt været domineret af ingeniører og planlæggere, hvor de centrale mål har været at fjerne hindringer for mobilitet og skabe størst mulig mobilitet for flest mulige mennesker (Oldrup 2005).

Forskningen inden for dette felt har været centreret omkring spørgsmål om tilgængelighed, risiko og optimering af infrastruktur i forhold til støj og andre miljøforbedringer. Op igennem 90'erne begyndte flere og flere sociologer og psykologer at interessere sig for de adfærdsmæssige aspekter af transporten og transportvaneundersøgelsen blev en fast bestanddel af den danske transportforskning (Jensen 1997a + b; Maglund 1997; Læssøe 1999). De samfundsmæssige aspekter af transporten fik for alvor en fast plads i transportforskningen i løbet af 90'erne, da de stigende miljømæssige og adfærdsmæssige problemer, som transporten førte med sig, kaldte på nye forklaringsrammer (Læssøe 1999; Freudendal-Pedersen et.al. 1999, 2000). Der blev en stigende interesse for at undersøge, hvorledes forskellige faktorer som tid, miljø, økonomi, identitet blev afvejet i forhold til hinanden i transportmiddelvalget. Teoretisk var disse undersøgelser funderet i forskellige teoritraditioner om rational choice, konstruktion af mening og ikke mindst teorier om det senmoderne samfund og dets implikationer for individet. Der voksede langsomt en tendens frem til at se transporten som andet end et spørgsmål om at komme fra a til b mest effektivt. Denne udvikling blev i høj grad drevet af Transportrådet, som uddelte forskningsstøtte og selv producerede ny viden om mobilitetens konsekvenser og muligheder (Zeitler 1998; Læssøe 1999; Nielsen og Oldrup 2001; Magelund 1997, 2000). Samtidig begyndte forestillingen om den tætte sammenkobling mellem modernitet og mobilitet at vokse både nationalt og internationalt og få sin egen plads i forskningen. Et afgørende skridt imod dette kom med Urry's (2000) bog "Sociology beyond society - mobilities for the twenty-first century" der belyste mobilitet som et fænomen i sig selv med afgørende betydning for, hvordan samfund skulle forstås og analyseres. I udforskningen af dette modernitets/mobilitets-udgangspunkt har dannelsen af CeMoRe (Centre for Mobility Research) og senere Cosmobilities med henholdsvis John Urry og Svend Kesselring i spidsen betydet, at der er blevet skabt et europæisk netværk for forskere med interesse for mobilitet, som et nøglekoncept til at forstå det samfund, vi er en del af. Mobilitetsforskning har i modsætning til transportforskningen det udgangspunkt, at mobilitet ikke alene handler om den aktuelle tilbagelagte afstand, men i lige så høj grad om potentialet for at kunne tilbagelægge afstand. Den har i højere grad fokus på alle de sociale,

kulturelle og psykologiske faktorer, som spiller en afgørende rolle for mobiliteten i dag (Hannam 2006).

Mobilitetsforskningen er ligesom transportforskningen også præget af at være et tværvideenskabeligt forskningsområde, der dækker over en lang række teoretiske og empiriske felter. Den nyere mobilitetsforskning dækker empiriske felter som informations- og kommunikationsteknologi (Dodge og Kitchin 2004; Vogel 2007), politik og planlægning (B. Jensen og Richardson 2004; Jensen 2006), godstransport (Hansen 2005, Jespersen og Nielsen 2005), lufttrafik (Lassen 2005; Kaplan 2006), turisme (Sheller og Urry 2004; Bærenholdt et.al. 2004), arbejds og hverdagsliv (Oldrup 2005; Kesselring 2006) etc. både inden for globale og lokale perspektiver. Mobilitetsforskningsfeltet rummer dermed en række forskere, som stammer fra mange forskellige traditioner og dette betyder, at der findes et utal af forskellige tilgange til forskningen af mobilitet. Eksempelvis har FLUX gruppen, som jeg er en del af, sine rødder i transportforskningen, hvilket vises tydeligt i antologien "Social perspectives on mobility", som vi udgav i sommeren 2005. Her bliver det blandt andet slået fast, at forfatterne af denne antologi har ønsket at undersøge, hvordan den 'levede verden' af mobilitet ser ud og hvordan den fungerer for at være bedre i stand til at forstå og forandre den (Thomsen et.al 2005b:7).

Antologiens udgangspunkt var den tætte sammenkobling, der eksisterer mellem mobilitet og modernitet samtidig med en insisteren på den materialitet, som mobiliteten bringer med sig af diverse forandringer på det fysiske miljø. Mobiliteten, især automobiliteten, er en stor kilde til forurening. En miljøbelastning, der har taget udgangspunkt i udledning af benzen, kulbrinte, kvælstofoxider og mikropartikler, som bidrager til luftforurening og CO<sup>2</sup> emission, der menes at have stor betydning for global opvarmning. I de senere år er der også sat fokus på trafikstøj, da det er påvist, at støj har endog store sundhedsmæssige konsekvenser (Miljøstyrelsen 2003). Samtidig optager mobiliteten, især automobiliteten, meget rum i byen. Den skaber trængsel og usikkerhed, når vi færdes i trafikken i hverdagen. Disse, mobiliteternes miljømæssige konsekvenser, er i udgangspunktet en vigtig del af drivkraften for at søge en ny forståelse af mobilitetens tilsyneladende rationaler for bedre at kunne påvirke dem. Med udgangspunkt i det materielle bliver det vigtigt at forstå mobilitetens

bagsider såvel som dens fordele, at forholde sig kritisk til mobiliteten som et samfundsforandrende element. Denne opmærksomhed på materialitet er ikke til stede i alle dele af mobilitetsforskningen. Deltagelse i diverse europæiske og internationale sammenhænge, hvor mobilitet blev diskuteret, affødte et behov for at definere en kritisk mobilitetsforskning. Det kritiske perspektiv skal ikke forstås som en simpel logik, der handler om, at al mobilitet er dårligt og at vi skal vende tilbage til hestevogne og bare ben i høj sne, men i højere grad et ønske om at udfordre nogle af de selvfølgeligheder, der er indlejret i forestillinger om mobilitet. Derudover at forholde sig kritisk til nogle af de herskende samfundsmæssige diskurser om mobilitet med anerkendelse af de materialiteter, som mobiliteten bringer med sig og dermed finde nye måder at forstå mobiliteten på.

Det er min målsætning med denne afhandling at bidrage til en kritisk mobilitetsforskning, hvis formål er at forstå og forandre. Viden om hvordan mening og tilsyneladende rationaliteter bliver skabt i hverdagslivet er frugtbar for at forstå, hvordan individet mestrer hverdagslivets mobiliteter. Det er dog vigtigt her at understrege, at kritikken retter sig mod tilsyneladende rationaliteter og ideer i den verden, vi bevæger os i. Den retter sig mod teoretiske perspektiver, hvor det levede liv og de mobiliteter, det er indlejret i, ikke får den opmærksomhed, jeg mener, den skal have. Kritikken retter sig dermed også mod nogle teoretiske perspektiver, hvor mobilitetens materialiteter ikke får en plads i analysen. Kritikken retter sig ikke mod det enkelte individ og den måde, hvorpå hverdagslivet bliver struktureret og sammensat via mobiliteter. Hver især mestrer vi hverdagslivets mobiliteter på den måde, der giver mening for os selv og vores nærmeste. Denne mening trækker nogle mønstre og spor, som vi har til fælles og det er disse spor, jeg ønsker at forstå og belyse for på den måde at bane vejen for at forandre mobilitetspræferencer og mønstre. Forandringen og bruddene i de daglige rytmer, rutiner og handlinger er ikke selvfølgelige og trækker lange spor ind i måden, hvorpå vi komponerer mening i vores hverdagsliv. Målet er dog ikke at formulere konkrete forandringsstrategier, men at forstå mobilitetens væsen i lyset af en bæredygtig forandringshorisont og sætte fokus på nogle af mobilitetens utilsigtede konsekvenser. Bæredygtig skal her forstås i den bredeste kontekst, ikke kun i forhold til ydre miljø og

forurening, men også i forhold til det levede hverdagsliv med drømme og ønsker for 'det gode liv'.

## **Mobilitetssociologi**

Den sociologiske mobilitetsforskning arbejder empirisk og teoretisk med begreber, der kan indfange de sociale dynamikker i opfattelsen af mobilitetsbehov og -vaner. På den måde kommer mobilitetsociologien også til at handle om 'det gode liv' og der stilles spørgsmål til, hvad 'det gode liv' kan eller skal indeholde, hvordan det opnås og på bekostning af hvad. Mobilitetsociologien udgør dermed et teoretisk og metodisk grundlag til at forstå de psykologiske og sociale dynamikker i mobiliteten. Det kan på den måde være med til at skabe en bedre forståelse af mobilitetens betydning og bidrage til et bedre fundament for regulering af for eksempel trafiksikkerhed og trafikefterspørgsel.

Et vigtigt kendetegn ved mobiliteten er forestillingen om at øget mobilitet er lig med øget frihed. Det er et resultat af en "simple equation summed up thus: mobility is good, because it equals open-mindedness, discovery and experience, and an effort must be made for individuals to maximize mobility for this reason" (Kaufmann 2002:37). Denne forestilling er, som Kaufmann udtrykker det, en del af et værdisystem, som kun kan belyses ved at integrere individets intentioner og de grunde, der gør dem mobile. Dermed er der en række stemmer inden for mobilitetsforskningen, som ønsker at belyse flere sider af mobilitetens iboende konsekvenser. Mobilitet for nogle skaber immobilitet for andre (Beckmann 2001; Nielsen 2005; Freudendal-Pedersen 2005). Mobilitet kan både være en kapital men også en byrde (Fotel 2006) og specifikt i denne afhandling handler det om spændet mellem frihed og ufrihed. Hvornår bliver min frihed til ufrihed for andre og ikke mindst, hvornår bliver den til en ufrihed for mig selv? Omdrejningspunktet er de typer af mobiliteter, vi vælger og de oftest utilsigtede konsekvenser som disse mobiliteter bærer med sig. Når begrebet mobilitet sættes i flertal, er det en understregning af det utal af mobilitetsmuligheder, vi har og benytter os af i det senmoderne hverdagsliv. Mobilitetsfeltet er et bredt favnende felt og i hele feltet findes der mobiliteter, som indeholder alt lige fra informations- og kommunikationsteknologi over til turisme til hverdagslivets transport.

De mobiliteter, jeg refererer til i denne afhandling begrænser sig til den hverdagslige transport, bil, tog, bus, cykel og gang.

Denne afhandling er placeret inden for den hverdagslige mobilitetsforskning, hvor kulturelle og sociale implikationer og potentialer i og via mobiliteten er centrale omdrejningspunkter. Den oprindelige motivation for at bevæge sig ind i dette felt stammer fra Mette Jensens forskningsrapporter om "Benzin i blodet" (1997a og b) med et ønske om at finde forklaringer på, hvad der ligger til grund for den enkeltes transportmiddelvalg. Forståelsen og inspirationen er efterfølgende blevet udvidet og nuanceret af en række forskere, der har undersøgt de sociale og kulturelle implikationer ved mobilitetsvalg, specielt bilen (Beckman 2001; Thomsen 2001; Oldrup 2005; Lassen 2005). Med udgangspunkt i nogle af de begreber, som kendetegner den tid, vi lever i – livsstil, tidspres, risici, ambivalenser, refleksivitet, sikkerhed, frihed etc. – beskrives hvordan valget af og ansvaret for mobilitet er blevet individualiseret. Denne viden omkring, hvad der motiverer og inspirerer individet til at vælge forskellige typer af mobilitet ikke kun i identitetssammenhæng, men også som en produktion og reproduktion af samfundsmæssige mekanismer, er der kommet en voksende efterspørgsel på. Der bliver af flere mobilitetsforskere udtrykt et behov for "redirecting the interest of researchers towards the aspirations and plans of those involved, as well as the things that motivate them, and their possible realm of action" (Kaufmann 2002:37).

Meget af den sociologiske mobilitetsforskning har været centreret omkring automobilitet. Dette skyldes i høj grad, at denne type af mobilitet har det tydeligste udtryk i dens erobring af rum og problemer med forurening og risiko, som bliver mere og mere nærværende i takt med stigningen i bilejerskab og kørte kilometer. Derudover er bilen ifølge Urry (2000) blevet et sted, hvor man hører hjemme og kan slappe af. Det er ikke længere kun et middel til at komme til og fra forskellige 'hjem', det er et hjem i sig selv. For mange ville deres sociale liv ikke være muligt uden bilen samtidig med, at bilen er blevet et 'home from home', et sted hvor individet kan ordne alle de ting, der før blev ordnet i hjemmet (Urry 2000). De rum bilen bevæger sig i, kalder Urry (2000) car-only environments, som betegner motorveje, parkeringspladser, broer med mere. Disse områder besidder en rummelig og en tidlig dominans over de omgivende miljøer, hvor de forvandler det, der kan ses, høres, lugtes eller smages. "Such car-

only environments or non-places are neither urban nor rural, local nor cosmopolitan. They are sites of pure mobility within which car drivers are insulated as they 'dwell-within-the-car'" (Urry 2000:193). Det er i disse 'ikke rum', at den enkelte lever i sit mobile hjem i en konstant søgen efter de steder, hvor tingene sker. Dette er med til at reproducere automobiliteten som en teknologi, der mere end nogle andre mobiliteter kan tilbyde frihed og dermed bliver det civile samfund underlagt bilens magt. Med det underskud af tid, der findes i det senmoderne liv, opfattes bilen af mange som det eneste mulige middel til at opnå den fleksibilitet, den enkelte forventes at besidde i dag. Opmærksomheden er dog i stigende grad blevet fokuseret på andre typer af mobiliteters muligheder for at kunne tilbyde noget af det samme som bilen (Watts 2005). At undersøge hvilke muligheder og potentialer andre transportmidler har og hvilke behov i hverdagslivet de kan opfylde er da også det, der driver denne afhandling. Det er dog ikke alene et spørgsmål om den mest miljørigtige mobilitet, mobiliteten som sådan bliver ligeledes problematiseret som en proces, der presser hverdagslivet, selv om den er miljøneutral.

## **Mobilitet i hverdagslivet**

Mobilitet er blevet en essentiel del af hverdagslivet i det senmoderne samfund. At kunne komme fra sted til sted, at bevæge sig og at opsøge nye og gamle fællesskaber spiller en stor rolle i individets identitet. Dette er på mange måder positivt, men rummer også en lang række af negative konsekvenser, både for miljøet og ikke mindst for den socialitet vi som individer indgår i. Vi stiller krav til de elementer i vores hverdagsliv, som tilsammen skal udgøre brikkerne i 'det gode liv' og ofte bliver mobiliteten, især automobiliteten, det kit der muliggør og opfylder disse krav. Hverdagslivet er fyldt med en række konkurrerende diskurser, som alle har en betydning for vores forståelse af 'det gode liv' og ligeledes for den øgede mobilitet (Hagman 2004; Thomsen 2005; Pooley 2005; Oldrup 2005; Freudendal-Pedersen et.al.1999, 2000, 2002; Freudendal-Pedersen 2005). I denne søgen efter 'det gode liv' bliver de negative effekter, som mobiliteten har, især automobiliteten, såsom immobilitet for andre, høj hastighed i hverdagslivet, høj miljøbelastning, ofte overset. Det at vælge ét

transportmiddel frem for et andet, er ikke blot et udslag af en tilsyneladende rationel tankegang med faktorer som afstand, rejsetid, omkostninger, regularitet mm. Ofte er valget også påvirket af en lang række faktorer, som er indlejret i hverdagslivets komplekse sammensætning af formål og den rejsendes tanker om, hvad han/hun prioriterer at kunne nå. Det er netop denne kombination af det, individet opfatter som rationelt og andre sociale, rumlige, tids- og adfærdsmæssige perspektiver, jeg finder det interessant at undersøge. Der eksisterer allerede en række undersøgelser, der kvantitativt forsøger at afdække de forskellige aspekter af individets tilvalg og fravalg af transportmidler. Formålet med dette projekt er at supplere og nuancere disse projekter med kvalitative analyser af de komplekse sammenhænge, som disse tilvalg og fravalg er vævet ind i.

## **Strukturelle fortællinger**

Til at belyse hverdagslivets mobiliteter vil jeg introducere begrebet strukturelle fortællinger. Det er et analytisk begreb, som er udtryk for nogle af de mest almindelige historier, vi fortæller i den almindelige dagligdagssnak om transport. Begrebet blev oprindeligt udviklet i et frugtbart og stimulerende samarbejde med Katrine Hartmann-Petersen og Kenneth Roslind, hvor de strukturelle fortællinger blev sat i centrum for analysen (Freudental-Pedersen et.al. 2002). Et eksempel på en strukturel fortælling er 'når man har børn, har man brug for en bil', 'toget er altid forsinket' eller 'bilen giver mig muligheder, jeg ikke kan få andre steder'. De strukturelle fortællinger kan ofte være et udtryk for, hvordan vi føler, at mobiliteten tegner sit billede i vores hverdagsliv. Det interessante ved de strukturelle fortællinger, er at de bliver præsenteret som almengyldige sandheder, der kommer til at fungere som en tilsyneladende rationalitet for os alle, når vi skal træffe valg om, hvilken type af mobilitet vi skal benytte i hverdagslivet. De strukturelle fortællinger indrammer vores ambivalenser således, at fortællingen fremstår som en rationalitet, alle kan være enige om. Ideen med at tage udgangspunkt i disse strukturelle fortællinger er, at afdække nogle af de forestillinger og fordomme der findes om automobilitet og kollektiv trafik i det offentlige rum. De strukturelle fortællinger er interessante at arbejde med analytisk, fordi de kan sige noget om hvilke 'sandheder', der eksisterer omkring forskellige typer af



transportformer og hvilke temaer, der har en betydning i individets afvejning af, hvilke valg der skal træffes, når hverdagslivet skal organiseres. Ved at lade de strukturelle fortællinger være udgangspunktet for at forstå hvilke overvejelser og dilemmaer, der ligger bag hverdagslivets valg og prioriteringer, indkredser jeg, hvilke elementer et godt hverdagsliv består af.

Denne afhandling er et bidrag til empirisk analyse af hverdagslivets mobiliteter, hvor konstruktionen af mening bliver undersøgt via kvalitative forskningsmetoder. Jeg vil, gennem mobilitets briller, vise hvordan vi hver dag producerer og reproducerer grundlaget for at opfylde ønsket om 'det gode liv' for os selv og vores familier. Konkrete rutiner eller mobilitetsmønstre vil ikke blive kortlagt og det er ikke en detaljeret empirisk beskrivelse af, hvordan et mobilt hverdagsliv kan se ud. Formålet er dermed at udvikle analytiske redskaber, der kan sammenfatte meningen og handlingen bag hverdagens mobilitet. Når vi skal forstå meningen og konsekvenserne bag ved hverdagslivets mobiliteter, er det vigtigt at lytte til de stemmer, der er i hverdagslivet, som kan afsløre de sprækker, hvorigennem vi kan udvikle og forandre mobilitetsmønstre (Nielsen 2005). Afhandlingen viser, hvordan det analytiske begreb strukturelle fortællinger kan bruges til at forstå den tilsyneladende rationalitet for, hvorfor og hvordan vi bruger mobilitet i vores hverdagsliv. Den strukturelle fortælling har muligheden for at sætte fokus på koncepter og dikotomier, som er vigtige fokuspunkter, hvis vi skal forstå mobilitetens dynamikker. De strukturelle fortællinger bliver kortlagt og analyseret på basis af ekstensivt kvalitativt arbejde med familier interviewet separat og i fokusgrupper. Materialet er blevet analyseret i relation til begreber og dikotomier såsom individualisering, risiko og ambivalenser med specielt fokus på, frihed, tid og rum. Denne afhandling skal ses som en fortælling om hverdagslivets mobiliteter. En fortælling, hvor jeg kaster mig ud i at løse teoretiske og empiriske dilemmaer, der ikke nødvendigvis findes svar på, men hvor der i stedet bliver åbnet for andre interessante vinkler, som kaster lys over nye aspekter af det mobile senmoderne hverdagsliv. Det er en søgeproces, hvor jeg undervejs er tvunget til at træffe nogle valg, der lukker nogle døre men også åbner andre. Denne afhandling bærer dermed præg af at have et ekspolorativt ærinde med vægt på processen og med et mål om at finde ud af hvilke nye perspektiver begreberne frihed, tid og rum bidrager med inden for

mobilitetssociologien. Dette eksplorative sigte kommer ligeledes af den abduktive forskningsproces, som denne afhandling er et resultat af. En proces hvor empirien og teorierne konstant er i dialog med hinanden og ikke er færdige med at udveksle synspunkter endnu.

En af de oprindelige ideer i dette forskningsprojekt var, at vise via de strukturelle fortællinger som det bærende analytiske begreb, hvilke betydninger og egenskaber, det kollektive transportsystem bliver tillagt. En del af ideen var ligeledes at belyse hvilke områder og hvilke metoder, der kan bidrage med frugtbar viden om hvordan det kollektive transportsystem kan spille en større rolle i vor tids mobilitet. Til at oparbejde en viden om det kollektive transportsystem har jeg haft den store fordel at DSB S-tog valgte at stille kontorfaciliteter til min rådighed i forbindelse med, at de finansierede halvdelen af mit Ph.D. stipendium. Dette har betydet, at jeg har haft min daglige gang hos afdelingen for Trafikanalyse og Planlægning, hvor jeg har deltaget i møder og arbejdsgrupper. Samtidig har jeg nydt det privilegium at deltage i en del studierejser og brugt DSBkontakter de gange, hvor jeg har været af sted alene. På den måde har jeg besøgt selskaber, der arbejder med kollektiv transport i både Paris, Zürich, Hamburg og München udover de enestående muligheder jeg har fået for at opleve det kollektive transportsystem i Danmark på nært hold. Jeg har haft adgang til rapporter og analyser om det kollektive transportsystem i Danmark – og ja jeg har også prøvet at få en midlertidig førerrumstilladelse hvor jeg har siddet oppe foran sammen med togføreren. Derudover må jeg vel også erkende, at jeg er så tilpas nørdet at jeg ikke besøger en by uden også at afprøve deres kollektive transportsystemer. Dette har givet mig en viden om det kollektive transportsystem, som jeg har haft stor glæde af i arbejdet med afhandlingen. På trods af den oprindelige forskningside, hvor det kollektive transportsystem skulle være udgangspunkt for analysen, fik afhandlingen dog et andet indhold. Dette skyldes at det gennem det empiriske arbejde hurtigt blev tydeligt at de strukturelle fortællinger om kollektiv transport i lige så høj grad handlede om bilen og omvendt. Det giver ikke mening med dette projekts ærinde, at analysere disse fortællinger hver for sig. Denne afhandling er derfor ikke blevet en fortælling om specifikke transportmidler i hverdagslivet, men i stedet en fortælling om hverdagslivets mobiliteter og deres betydning for vores liv.

## Forskningsspørgsmål

Følgende forskningsspørgsmål har drevet analysen frem:

- Hvilke former for mening og tilsyneladende rationaliteter bliver skabt i hverdagslivet som hjælp til at mestre hverdagslivets mobiliteter?
- Hvilke faktorer påvirker mobilitetsvalg og hvordan er de indlejret i hverdagslivets komplekse sammensætning af formål og den rejsendes tanker om, hvad han/hun prioriterer at kunne nå?
- Kan de strukturelle fortællinger som analytisk redskab bidrage til at forstå meningen og handlingen bag hverdagsmobilitet og kan de være med til at afsløre sprækkerne i hverdagens mobiliteter, hvorigennem vi kan udvikle og forandre mobilitetsmønstre?

## Problemformulering

Udgangspunktet for dette arbejde er følgende problemformulering:

*Hvilken rolle spiller de strukturelle fortællinger om mobilitet i individets tilvalg eller fravalg af forskellige transportformer og hvilken rolle spiller forestillingen om frihed i disse valg?*

Udgangspunktet for denne afhandling er den mobilitet, der bliver taget som en selvfølge og ofte ikke er genstand for refleksivitet, men som spiller en stor rolle i de muligheder eller potentielle muligheder, vi oplever, vi har, for at skabe 'det gode liv'. Dermed bliver begreberne hverdagsliv og mobilitet centrale for dette projekts afsæt og de udgør kernen, i hvorfor begrebet strukturelle fortællinger kan fortælle noget om disse vedvarende og konstante mobile handlinger i hverdagslivet.

Når hverdagslivet er udgangspunktet, er det ikke med en forestilling om en isoleret osteklokke, hvorigennem det levede liv kan observeres. Hverdagslivet bliver udfordret og påvirket konstant og en af de processer, der er betydende for hverdagslivet, er globaliseringen, som bliver italesat af flere samfundsteoretikere som det, der påvirker det levede liv (Giddens 1994; Castelles 1996; Urry 2000).

Globaliseringen udfordrer og påvirker i høj grad vores hverdagsliv, dog ikke forstået som en global-lokal dikotomi med relation som et nulsums spil. I stedet skal det forstås som en proces, der foregår på tværs af alle skalaer og er medskabende til produktionen af det enkelte skalaniveau. Kesselring (2006b) argumenterer for, at mobiliteter ikke kan forstås uden at inddrage flere skalaniveauer. Hans empiriske felt er lufthavne, der om noget, som han beskriver det, er et sammenstød imellem forskellige skalaer i det samme rum. Kesselring (2006b) peger på, at det inden for mobilitetsforskningen netop er interessant at undersøge dette interface, hvor forskellige skalaniveauer møder og påvirker hinanden. At forstå de betydninger, som mobiliteten og de tilsyneladende rationaliteter vi danner i hverdagslivet, er dermed ikke alene et spørgsmål om hverdagslivet. Globale og lokale nyheder, reklamer og politik spiller en afgørende rolle for de temaer i hverdagslivet, der har en betydning for skabelsen af de strukturelle fortællinger. Samtidig bliver de strukturelle fortællinger erfaret og reproduceret på flere skalaer. Dette gælder for mange af de mobile handlinger, vi foretager som en del af vort hverdagsliv, ikke mindst når vi bevæger os ud i trafikssystemerne. Dermed er det vigtigt at give plads til ”erkendelsen af den multiscale karakter af social praksis, identitetsdannelse og sociale processer” (Simonsen 2005:28). At forstå social praksis og meningsdannelse i forhold til mobilitet uden at anerkende relationerne til andre globale og lokale processer giver ikke mening i arbejdet med de strukturelle fortællinger om mobilitet.

Når denne afhandling tager udgangspunkt i hverdagslivet er det med en bevidsthed om, hvordan alle de forskellige skalaniveauer, som har stor betydning for mobiliteter og konstruktionen af de strukturelle fortællinger, spiller en afgørende rolle. Mobilitetens materialiteter og konstruktioner af mening spænder over alle skalaniveauer i en løbende proces og fortællingen om mobilitet i hverdagslivet er dermed en fortælling, der rejser i tid og rum. Dermed må rumlige skalaer ”ikke ses som distinkte, men som relationelle; de er sammenvævede og samtidige og derfor uden a priori indbyrdes teoretisk eller empirisk primat” (Simonsen 2005:28). Kofoed (2006) argumenterer via Howitt for, at vi skal forstå skala ud fra metaforer relateret til musik. Vi skal forestille os en symfoni, hvor forskellige instrumenter spiller på forskellige niveauer, men tilsammen udgør de den symfoni, vi oplever som en helhed, men med øre for brudstykkerne og forskellighederne.

Dermed skal vi frigøre os fra ideer om størrelse og niveau og koncentrere os om det væsentlige, som er relationer, sammenvævninger og samtidighed (Kofoed 2006:28). Hverdagslivet skal i dette lys ses som en analytisk ramme, hvor indenfor afhandlingen er placeret, men uden distinkte grænser der i udgangspunktet bestemmer, hvad der er relevant at inddrage.

## **Afhandlingens design og opbygning**

Afhandlingen er delt op i tre dele. Første del indeholder kapitlerne 1-3, der behandler afhandlingens ontologiske udgangspunkt. Indledningen skal ses som den forståelse af mobilitetsforskningen, der ligger til grund for arbejdet med afhandlingen. Det er samtidig en processuel beskrivelse af de til- og fravalg, der løbende er foregået gennem hele forløbet. I kapitel 2 forsættes denne afklaring via en videnskabsteoretisk placering i feltet med øje for, hvordan forskellige begivenheder og hændelser har formet og klarlagt det videnskabs-teoretiske udgangspunkt. Efterfølgende gennemgås den metodiske tilgang med en præsentation af interviewpersonerne og en ramme for analysen. Kapitel 3 tager udgangspunkt i den sociologiske mobilitetsforskning med hverdagslivet som udgangspunkt. Det er en beskrivelse af det senmoderne hverdagsliv og dets mobiliteter med en gennemgang af centrale processer, som betinger dannelsen af de strukturelle fortællinger.

Andel del af afhandlingen, som består af kapitlerne 4-6, er analysekapitlerne, hvor der bliver præsenteret teoretiske refleksioner sammen med empiriske data. I Kapitel 4 udvikler jeg begrebet de strukturelle fortællinger. Det er fortællingen om, hvordan begrebet er opstået og hvorledes det er blevet videreudviklet inden for dette projekts rammer. Efterfølgende viser jeg via empirien, hvordan de strukturelle fortællinger bliver brugt i hverdagslivet og hvordan de bliver forhandlet i fokusgrupperne. Arbejdet med de strukturelle fortællinger leder mig over i kapitel 5, der handler om frihed. Ideen om frihed er gennemgående i mange af de strukturelle fortællinger og dermed bliver det interessant at afsøge nogle af de sociologiske mekanismer, der ligger i dette begreb. Der bliver trukket enkelte historiske linjer som viser, hvordan ideen om frihed har udviklet sig og kommet til at spille en signifikant rolle i forestillingen om 'det gode

liv'. Friheden bliver relateret til nogle dikotomiske begreber for at vise den ambivalens begrebet indeholder. Dette sætter ligeledes fokus på afhandlingens titel "Mellem frihed og ufrihed" i et ønske om at belyse, hvad vi færdes i, når vi pendler mellem frihed og ufrihed. Forestillingen om frihed og mobilitetens sammenhæng bliver også belyst via begrebet motilitet, som potentialet for mobilitet, der har en stor betydning for vores valg af mobiliteter i hverdagslivet. I arbejdet med ideen om frihedens betydning for mobilitetsvalg dukker tiden og rummet i mobiliteten op som en signifikant faktor, der bliver behandlet i Kapitel 6. Dette kapitel handler om udviklingen af tiden og rummet. Det er en beskrivelse af forskellige tids- og rumopfattelser, der har udviklet sig i takt med mobilitetens dominans af det senmoderne samfund. Kapitlet viser ligeledes, hvordan vi bruger tiden og rummet i mobiliteten til at skabe mellemrum i hverdagslivet. Mellemrummene der kommer til at fungere som mestringsstrategier for den enkelte i et tidspresset senmoderne hverdagsliv.

Den sidste del af afhandlingen kapitel 7 og 8 indeholder de mere fremadrettede dele af afhandlingen. Kapitel 7 er konklusionen og kapitel 8 er et perspektiverende kapitel om politik og handlingsperspektiver. Kapitel 8 står som en samling af alle de ideer og perspektiver, tre år med direkte adgang til empirien, ageren i det politiske felt og teoretiske diskussioner har fremkaldt.



## Metode og videnskabsteori

Dette kapitel er en reflektiv beretning om afhandlingens videnskabsteori og metode og om de hændelser, der er sket undervejs i forskningsprocessen. Videnskabsteorien og metoderne undergår en løbende udvikling og forandring i den proces, det er at skrive en afhandling. Forskydninger i designet bliver inspireret undervejs af hændelser, hvoraf nogle vil være ubemærkede i øjeblikket og nogle gange mere synlige for andre end en selv. Hændelser der påvirker og medfører konkrete valg med afgørende betydning for afhandlingens endelige udformning. Dette er et forsøg på at beskrive de processer og hændelser, hvor ud fra denne afhandling udspringer. Det ontologiske, epistemologiske og metodologiske udgangspunkt vil blive beskrevet og argumenteret. I den sidste halvdel af kapitlet beskrives de valgte metoder og interviewpersonerne, hvis refleksioner i høj grad ligeledes er med til at tegne det endelige design af afhandlingen.

### Videnskabsteori

Denne afhandlings udgangspunkt er de strukturelle fortællingers styrende rolle og betydning i vores hverdagslivsmobilitet. Som begrebets navn antyder og som det senere vil blive beskrevet i kapitel 4, er der et tydeligt konstruktivistisk islæt bag dette begreb. Samtidig tager begrebet udgangspunkt i en materiel verden, transporten vi bruger for at organisere og skabe sammenhængskraft i vores hverdagsliv. Denne dobbelte funktion, som studiet af de strukturelle fortællinger indeholder, har betydet, at jeg har haft svært ved at placere mig i det videnskabsteoretiske felt. De strukturelle fortællinger har et tydeligt konstruktivistisk og diskursteoretisk islæt. Jeg er da også blevet spurgt, hvorfor de ikke er blevet kaldt diskurser. Dette håber jeg, at denne gennemgang af mit ontologiske ståsted vil belyse nærmere



sammen med kapitel 4. I den oprindelige konstruktion af de strukturelle fortællinger var et ønske om at inddrage en forståelse i transportforskningen, om at alt ikke handlede om afstande og kategorier af stor betydning. Der har ligget et ønske om at belyse meningsdannelser og konstruktioner inden for transportforskningen som, da jeg startede med at interessere mig for transportforskning, var et underprioriteret felt. Samtidig var det at bevæge sig over i den hårde socialkonstruktivism, hvor min forståelse af diskursteorien på daværende tidspunkt var placeret, for stort et skridt. Dermed blev begrebet de strukturelle fortællinger dannet i en mellemliggende sfære, som på tidspunkt for mig var undefineret. Denne gennemgang skal dermed ses som en udviklingshistorie, der beskriver et forløb i tilblivelsen af denne afhandling.

Den konstruktivistiske tilgang udgør for mig forståelse af samspillet mellem individ og samfund. *Ontologisk* handler det om, at det konstruktivistiske paradigme sætter spørgsmålstejn ved, om vi har adgang til en 'virkelighed', der går forud for vores erkendelse af den (Schwandt i Thomsen, 2001:23). På det ontologiske plan er det dermed viden om den levede virkelighed, der er omdrejningspunktet, da denne viden forstås som værende en konstruktion. En konstruktion der tager sit udgangspunkt i de materialiteter som hverdagslivet påfører os, samtidig med at vi omdefinierer de forskellige materialiteters betydning, som vi så handler ud fra. Man kan sige at min erkendelsesinteresse tager afsæt i at forsøge at afdække den viden, der er blevet til som en konstruktion af samspillet mellem individ og samfund. Det er essentielt for grundideen i mit projekt at forstå, hvordan denne viden er blevet italesat og gjort til genstand for almen gældende gyldighed, da det er i denne konstruerede viden, at problemet så at sige opstår.

Den konstruktivistiske tilgang har en betydning for det *epistemologiske* afsæt og dermed for tilgangen til viden om de strukturelle fortællinger som fænomen. Da den konstruerede viden er omdrejningspunktet for konstruktivismen, kan denne viden kun undersøges i interaktionen mellem forskeren og den viden, der fokuseres på. Dermed findes der ikke en objektiv viden, man som forsker kan indsamle og samtidig erkendes det, at den viden, man undersøger, er foranderlig al den stund, at viden jo konstrueres i samspillet mellem individ og samfund og i dette tilfælde forsker (Fog

1995; Kvale 1997; Thomsen 2001). På denne måde udvikler erkendelsen af samfundsmæssige fænomener sig, idet den konstruktivistiske forståelse rummer erkendelser af subjekters erkendelser, som ændrer sig fra tid til tid (Halkier 1999). Dermed dog ikke sagt at alt viden er tilfældig og ikke-reproducerbart. Det er overvejende sandsynligt, at en anden forsker vil kunne afdække nogle af de samme fænomener på et senere tidspunkt eller at den samme metode kunne bruges i en gentagelse af undersøgelsen et andet sted. Det er i højere grad en opmærksomhed på, at samfundsmæssige fænomener ikke er statiske, men at de til stadighed udvikler sig i en gensidig påvirkning mellem aktører og strukturer.

*Metodologisk* får det en betydning, når der skal genereres viden om, hvorledes konstruktionen af 'sandheder' indenfor mobilitetsområdet er produceret. Dataindsamlingen i dette projekt vil være fokuseret på at indsamle viden om processer og betydninger i hverdagslivet med specielt fokus på mobilitetsvaner og præferencer. Denne "processuelle tilgang leder frem til undersøgelse af hvorledes et socialt fænomen indskriver sig i en bestemt kontekst ... . Det betydningsmæssige element leder frem til undersøgelse af, hvorledes social erfaring skabes og gives mening ..." (Pedersen & Nielsen 2001:25). Valget af metode er dermed præget af en overbevisning om, at det ikke er muligt at finde én sandhed via isolering af forskellige enkeltfaktorer, men at årsager og løsninger skal findes i samspillet mellem disse enkeltfaktorer, for at man kan indfange kompleksiteten og helheden. "Hvis grundantagelsen er, at virkeligheden er fortolket eller konstrueret, bliver netop den helhed som fortolkningen af sociale fænomener er rodfæstet i af central betydning" (Pedersen & Nielsen 2001:28). Den kvalitative interviewmetode kan rumme både de sociale fænomener og den virkelighed, som de er rodfæstet i. Heri ligger muligheden for at afdække menings- og betydningskonstruktionen af de strukturelle fortællinger, som vi bruger i vores hverdagsliv. De kvalitative metoder har rum til at følge nye spor undervejs i en interviewsituation, hvis noget uventet dukker op. Ofte vil dette uventede vise sig at være af endog meget stor betydning for forståelsen af menings- og betydningskonstruktioner i hverdagslivet.

## Konstruktivisme og kritisk realisme

I sin belysning af konstruktivisme opsætter Collins (2003) realismen som modpol til konstruktivismen og bruger følgende eksempel til at vise forskellen:

”Når vi f.eks. ser på en ting, reflekterer den lysstråler ind i vores øjne. Dette giver anledning til diverse neurale processer i hjernen, og til slut dannes der en tilstand i vores bevidsthed, der repræsenterer eller ligefrem afbilder den ydre, fysiske genstand. Konstruktivismen benægter begge elementer af realismen, både at virkeligheden eksisterer uafhængigt, og at vores erkendelse afbilder den” (Collins 2003:13).

Denne beskrivelse af hård konstruktivisme er sikkert rammende for nogle grene af konstruktivismen. Der er en verden ind imellem, hvor genstandens betydning er uomtvistelig, men hvordan den forstås og hvilke konsekvenser og betydninger den får er i højere grad afhængig af, hvordan genstanden bliver konstrueret som problem eller ikke-problem. Genstanden findes og selv om vi vender ryggen til, så vil den stadigvæk ligge, hvor den lå (hvis der da ikke er nogen, der har flyttet den, mens vi kiggede den anden vej). Som Sayer (2000) udtrykker det, kan ting godt eksistere, selvom vi ikke tænker på dem. Fra et social-konstruktivistisk udgangspunkt bliver det interessant, hvad vi bruger genstanden til, hvordan vi opfatter den og hvordan vi fortæller om den til andre individer og i denne forbindelse, hvilken betydning den så får. Hvilke bølger skaber denne genstand ude i verden, hvilken betydning får den for de processer og ting, der sættes i gang. To individer, der ser på den samme genstand, ligegyldigt hvor enige de er om et fælles verdensbillede, har næppe det præcis samme billede af, hvad de lysstråler, der giver anledning til diverse neurale processer i hjernen, afbilder. Hvad genstanden skal bruges til, hvorfor den ligger der og hvilken mening den skaber for den enkelte kan ikke alene forstås ved de billeder, de neurale processer fremkalder. Netop på grund af disse forskellige opfattelser giver det mening at tale om sociale konstruktioner. Fordi vi skaber mening og har en forestilling om, hvad vi som individer vil i verden, bliver det genstandens, italesatte konsekvenser der bliver interessant for samfundet. Så kan vi argumentere for, at genstanden er en supergiftig mikroorganisme der vil trænge ned i grundvandet og mutere os alle sammen, så vi dør eller

bliver vanskabte og på den måde former os uden at være italesat eller konstrueret. Så får den uden tvivl en betydning, men det kan diskuteres, om det er den specifikke mikroorganisme, der får betydning, hvis vi ikke kender den eller ved den er giftig. Vi kan se, at vi får underlige børn eller i værste fald, at vi alle er døde, så vi ved den eksisterer, men hvis ingen genkender den eller taler om den, så vil denne stakkels mikroorganisme ikke få æren for at have udslettet jordens befolkning eller fået os alle til at se sjove ud. I stedet vil vi konstruere alle mulige andre forklaringer, som vi vil pådutte alle mulige andre ting, der giver mening i kaos. Dermed bliver mikroorganismen som den specifikke genstand 'lige gyldig'. Dens virkninger vil få betydning, men de vil ikke blive ført tilbage til den som genstand og derfor har det ingen mening at tale om, hvorvidt den eksisterer.

Dette kan godt få en tendens til at være en meningsløs diskussion da, det bliver en diskussion af samfundsvidenskabelige processer set fra et naturvidenskabeligt synspunkt eller naturvidenskabelige reaktioner ud fra et samfundsvidenskabeligt verdensbillede. Det jeg dog vil sige med dette eksempel er, at videnskabsteoretiske diskussioner, der tager afstand fra andre retninger, oftest bliver misvisende. Intet er ligegyldigt, alt kan have en relevans, selv om jeg dog vil forbeholde mig retten til at mene, at noget er mere relevant end andet, men der kan jeg altid udfordres. Dette er dog en understregning af, at jeg ikke mener, der findes objektive sandheder om samfundsmæssige processer og deres betydning. Det som konstruktivismen kan tilbyde, er en metode til at belyse betydningen af, den måde hvorpå verden bliver konstrueret og italesat. Diskussionen er relevant i forhold til samfundets processer. Hvordan forstår og skaber vi mening og hvilken betydning har denne mening for, hvordan vi reagerer i forhold til den materialitet, vi omgiver os med?

Der findes en lang række af forskellige retninger inden for konstruktivismen lige fra de meget radikale udgaver hvor "de fænomener som vi normalt opfatter som uafhængigt eksisterende, i virkeligheden er frembragt eller 'konstrueret' igennem menneskers tænkning, sprog og sociale praksis" (Collins 2003:11). Dermed er udgangspunktet for den meget radikale konstruktivisme, at den fysiske virkelighed er en social konstruktion. Der findes dog også mere moderate videnskabsopfattelser indenfor konstruktivismen, hvor det i

højere grad handler om en bevidsthed omkring, at fænomenerne er kontekstafhængige. Dermed er "alle videnskabelige begreber m.a.o. menneskeskabte modeller, som vi lægger ned over virkeligheden, og som hjælper os til at orientere os i den og håndtere den på forskellige måder; men ingen af dem er afspejlinger af den i bogstavelig forstand" (Collins 2003:27). Eller som Bredsdorff (2001) udtrykker det, så vil den mere moderate konstruktivist sige, at der er nogle af de billeder, vi skaber "der har bestemte relationer til noget andet udenfor os selv ... og at der er grænser, rammer, strukturer for hvad, der skabes, tænkes, handles" (Bredsdorff 2001:28). Konstruktivismen rummer en mangfoldighed af niveauer og retninger, hvor indenfor der kan være et ganske stort spænd i verden/virkelighedsopfattelser. Diskursteorien er en af disse retninger, som ofte er rettet imod at afsløre og afmystificere og styrke vores bevidsthed omkring, hvorledes forskellige diskurser understøtter forskellige magtkonstellationer (Bredsdorff 2001:9).

## **Kritisk diskursteori og kritisk realisme**

Ifølge den britiske lingvist og kritiske diskursanalytiker Norman Fairclough er diskurser med til at skabe den sociale verden, men ikke hele den sociale verden da "diskurs kun er et blandt flere aspekter af social praksis" (Jørgensen & Phillips 1999:15). For kritiske diskursanalytikere er diskurs en vigtig form for social praksis, som både konstituerer den sociale verden og konstitueres af andre sociale praksisser. Diskurs bidrager ikke bare til at forme og omforme sociale strukturer og processer, men afspejler dem også. Dermed kan diskursanalysen ofte indeholde et politisk projekt ved at opløse selvfølgheder, som vi navigerer efter på alle niveauer af samfundet. Collins (2003) beskriver ligeledes dette politiske projekt med udgangspunkt i konstruktivismens forkastelse af den 'objektive sandhed'. Det essentielle for konstruktivismen er, processer og forståelser og den 'objektive sandhed' skal forkastes, da indehaverne af disse 'objektive sandheder' giver en bestemt gruppe privilegeret status f.eks. videnskabsmændene.

Konstruktivismen giver en god forståelse af, hvad der sker og hvordan de strukturelle fortællinger bliver dannet og får stor betydning i hverdagslivet. Problemet var dog stadig for mig, hvordan den materielle betydning, som mobiliteten i hverdagslivet har, fik den

plads, som jeg følte, den skulle have i analyserne af hverdagslivets mobiliteter. I efteråret 2004 var jeg 'visiting research scholar' på Environmental Psychology, City University of New York. Et spændende og lærerigt ophold som dog ikke umiddelbart havde mange direkte relationer til min afhandling. Jeg beskæftigede mig ikke teoretisk med mobilitet i den tid jeg var der, men at gå rundt i New Yorks gader og leve et hverdagsliv der, gav mig til gengæld en masse empiriske oplevelser relateret til netop mobiliteten i hverdagslivet. En af de ting der gjorde et stor indtryk på mig var det høje antal af SUV'er (Sports Utility Vechiceals, en firhjulstrækker der egner sig til off road kørsel) der var på gaden i New York. Det første jeg lagde mærke til da jeg ankom til CUNY, var en kæmpe reklame der hang på facaden for netop en SUV, en Hummer. Teksten lød: "Have you ever dreamed of driving an army tank – the hummer is the next best thing." CUNY var på det tidspunkt ved at få renoveret bygningen og derfor var bygningen omgivet af stilladser og det var på stilladset reklamen var placeret. Da jeg spurgte kritisk ind til netop denne reklame, fik jeg at vide, at de ikke selv ejede reklamepladsen på stilladserne og derfor ikke havde mulighed for at kommentere reklamevalget. Det ser ud til, at denne reklame havde en eller anden form for virkning idet jeg så mange SUV'er køre rundt i New Yorks gader. Jeg husker specielt en stor gul Hummer parkeret udenfor vores lejlighed i et middelklassekvarter i Brooklyn. Den var stor og gul og på siden havde den et logo bestående af en militærhjem med ørnevinger og en påskrift der lød: "Desert storm" navnet på krigen i Irak i 1990-1991. Min umiddelbare tanke var, at en 'army tank' midt i et stille kvarter i NY måske ikke var en nødvendighed for at overleve. Da jeg bevægede mig om til forruden opdagede jeg, at der sad et gult skilt hvorpå der stod: "Baby on board." Ejeren af denne store bil havde åbenbart et behov for, at andre tog hensyn og passede på ham eller hende i trafikken. Ligegyldigt hvor meget sikkerhed vi er i stand til at købe, følger der åbenbart en usikkerhed med. Dette var et fantastisk billede på alle de ambivalenser og dikotomier mobiliteten indeholder, frihed - ufrihed, tryghed – utryghed, risiko - sikkerhed for at nævne de mest påtrængende. På CUNY fulgte jeg et kursus, hvor Harveys gennemgik kapitalen, et eller to kapitler per aften som så blev diskuteret. Gennemgangen af det kapitalistiske system og dets betydning for vores forståelse af verden sammenholdt med mine

oplevelser af mobiliteten på gaderne i NY har betydet, at mit behov for at få disse processer og materialiteter som har en så gennemgribende effekt på vore liv, til at have en plads i afhandlingen. Kapitalismens betydning for de strukturelle fortællinger har fået en plads i kapitlet om frihed og selv om det ikke bliver diskuteret indgående, ligger der en gennemgående accept af disse systemers betydning for vores hverdagsliv. Til at imødegå det aspekt af magt, som det kapitalistiske system omgiver hverdagslivet med, valgte jeg at søge hos den kritiske realisme som et supplement til socialkonstruktivismen.

Fairclough, Jessop og Sayer (2002) beskriver genstanden som værende struktureret og bærer af specifikke magt- og muligheds-potentialer. Genstanden er i stand til at opføre sig på bestemte måder og/eller bære bestemte typer af forandringer. De fikserer genstanden i det spillerum, den har, inden for en række strukturer, men de anerkender samtidig, at dens samspil med verden skal forstås ud fra et konstruktivistisk perspektiv. "Even where we do find regularities they still have to be explained in terms of what produces them" (Fairclough et.al. 2002:3). Dermed får materialiteten den egenret, som den har krav på, samtidig med at de processer, der forgår rundt om og i samspil med genstanden, får det konstruktivistiske perspektiv og dobbeltsidighed, som er nødvendig for at forstå de samfundsmæssige aspekter af materialiteten. Det konstruktivistiske paradigme er først og fremmest præget af en overbevisning om, at den menneskelige verden ikke er determineret. Mening gives via den sociale konstruktion af virkeligheden, som den konstrueres blandt individer og aktører via kommunikation, der bygger på tidligere kommunikation (Gudmundsson 2000:52). Sproget får altså en essentiel betydning, idet vores opfattelse af verden sker i dialog med de mennesker, vi lever med. Sprogets konstruktion sker dermed også på baggrund af den verden, vi er født ind i og som andre individer tidligere har konstrueret gennem kommunikation og dialog.

Den kritiske realisme tager ligeledes afstand fra ideen om, at der findes objektive sandheder, som styrende for den verden, vi befinder os i. Men de anerkender, at der eksisterer strukturer i verden, som har muligheder og magt til at skabe nye begivenheder. Disse strukturer kan godt være uudnyttede men stadigvæk eksistere, selv om de ikke træder frem (Sayer 1992). De kan så at sige vækkes til live. En essentiel konsekvens af denne ontologi er erkendelsen af, at muligheder for disse

kræfter måske eksisterer latent og hvad der *er* sket ikke udelukker, hvad der *kan* ske (Sayer 2000:12). Den kritisk realistiske ontologi skaber muligheden for at forstå, hvordan vi kunne være eller blive mange ting, vi ikke er på nuværende tidspunkt. Sayer (2000) refererer Marx for at påpege at vi er "embodied beings, and the interaction of the social with the physical needs to be acknowledged" (Sayer 2000:13). Dette er en understregning af, at ting og begivenheder er kontekstafhængige. Hvad personer og institutioner kan gøre er afhængig af deres relationer til andre og relevante dele af deres kontekst. Vi kan blive berørt via tilfældige brydninger af ting, hvis eksistens og position kun er eksternt relateret til vores egen eksistens. På grund af den følsomhed individer har i forhold til deres kontekst, som ikke mindst skyldes at den evne vi har til at fortolke situationer og ikke blot passivt blive formet af dem, kan man ikke forvente at socialvidenskabens beskrivelser skal forblive stabile eller uproblematisk gennem tid og rum (Sayer 2000:13). Når det understreges, at sociale fænomener ikke kan undersøges kontekst-afhængigt er det vigtigt at være opmærksom på, at forskeren, der undersøger, har en indflydelse på det undersøgte. For den kritiske realisme er det vigtigt, at den indeholder den fordring, at samfundsvidenskaben må være kritisk i forhold til det undersøgte. Hvis vi skal forstå og forklare sociale fænomener, bliver vi nødt til at forholde os kritisk til dem (Sayer 1992:6).

I artiklen "Critical realism and semiosis" hvor semiosis skal forstås som betydningsdannelse (the making of meaning) viser Fairclough, Jassop og Sayer (2002) berøringsfladerne mellem kritisk diskursanalyse og kritisk realisme. De argumenterer for, at studiet af betydningsdannelser ville drage nytte af en artikulation med kritisk realisme. Ligeledes påpeger de, at den kritiske realisme kunne drage nytte af studiet af betydningsdannelser fordi "critical realism has tended to operate with an insufficiently concrete and complex analysis of semiosis. It has tended to take symbol systems, language, orders of discourse, and so on for granted, thereby excluding central features of the social world from its analysis" (Fairclough et.al. 2002:9). Dette åbner muligheden for at forklare samfundsmæssige processer og institutioner i henhold til deres kontekst og med en respekt for den proces, der hele tiden foregår i forhold til netop disse ting. Samtidig giver den plads til, at materialiteten får sin plads og egenret. Selv om den ikke fylder i den konkrete analyse, er der stadig plads til



muligheden for, at den kan skabe eller igangsætte processer, der får betydning for den genstand, der analyseres på. I arbejdet med betydningsdannelser i forhold til mobilitet er der en række materialiteter, der knytter sig til den fysik, som er en essentiel del af mobiliteten. Det er ikke noget, jeg direkte beskæftiger mig med i min analyse, men disse materialiteter ligger som en undertone i forståelsen og konstruktionen af de strukturelle fortællinger.

At turde at give slip på at analysere de materialiteter, der har en åbenlys betydning i studiet af mobilitet, har været en lang proces. Den er i høj grad blevet understøttet af udviklingen inden for mobilitetsforskningsfeltet, hvor transportforskningen bevægede sig over imod en mobilitetsforskning. I Efteråret 2005 var jeg for første gang med til et møde i cosmopolitanitiesnetværket i Berlin. Det var en inspirerende oplevelse at være sammen med en række andre forskere, der havde samme interesse uden dog at komme fra transportforskningen. Der fandtes i dette rum ikke nogen forestilling om, at kategorier og geografiske afstande nødvendigvis behøvede at være til stede i analyserne. Dette gav mig yderligere mod til at fortsætte, det jeg var startet på. En af de største betydninger for dette projekts endelige udformning og fokus var en hændelse jeg ikke tillagde den store betydning. Den foregik i sommeren 2005 og var et Ph.D kursus på Oslo Summer School om "Human security." Human security er et internationalt formuleret analyseredskab, der udspringer af menneskerettighederne og som sætter fokus på, hvad vi som individer har af rettigheder i forhold til hverdagslivet. Human security sætter fokus på de ting, der skaber tryghed og frihed som fundamentale elementer af et godt hverdagsliv. Valget af kurset var begrundet i nogle af de emner, der var sat på programmet såsom, frihed, risiko og individualisering. Selve rammen som det blev diskuteret indenfor kom dog som en overraskelse primært på grund af mit overfladiske kendskab til menneskerettighederne. Jeg deltog i kurset sammen med min kollega Katrine og et års tid efter evaluerede vi oplevelsen. Vi var rimelig enige om, at det havde været interessant, men at vi nok ikke ville komme til at bruge det til noget. I den samme uge sagde min vejleder Lise til mig "du bliver nødt til at skrive ind i afhandlingen, hvad der skete i Oslo, for der rykkede projektet sig fundamentalt." Det satte gang i en række refleksioner og filosofiske tanker hos mig om, hvor finurligt det er, at det der rykker ved vores opfattelse af verden og

hvad vi laver, er det vi tror ingen betydning har. Jeg kan nu se at det, som oplevelsen i Oslo betød, var at jeg fik modet til at fokusere på de utopiske ideer om frihed og lykke for skabelsen af 'det gode liv'. Det gav mig modet til endeligt at slippe nogle af de dogmer, der har ligget indenfor transportforskningen, om hvilke typer af undersøgelser det gav mening at bruge tid på. Efter opholdet på Oslo Summer School fik jeg på Trafikdage 2005 tildelt Professor P.H. Bendtsen transportforskningspris for yngre forskere. Denne anerkendelse af de sociale processers betydning for transporten har også haft en positiv betydning. Det var en opmuntring fra transportforskningsfeltet til at fortsætte arbejdet med mobiliteternes betydning for hverdagslivet. Vi har som mennesker nogle basale behov i hverdagslivet, som det giver mening at tage alvorligt. Det at forstå, hvordan disse behov sætter dagsordenen når vi producerer og reproducerer strukturelle fortællinger om mobilitet i hverdagslivet, er det jeg længe har ønsket at koncentrere mig om og som denne afhandling er et udtryk for. Gennemgangen af Marxs "Kapitalen" og forståelsen af begrebet Human security er nok de to ting, der har haft mest indflydelse på det endelige resultat i denne afhandling, selv om det ikke direkte afspejles i teksten.

## **Normativiteten som konsekvens**

Alt dette har en stor betydning for den normative, tilgang der ligger til grund for dette projekt. Først og fremmest handler det om, at jeg finder det essentielt at fokusere på nogle af de utilsigtede konsekvenser, som mobiliteten giver vores hverdagsliv. Vi lever under nogle betingelser, som guider dette hverdagsliv. Her tænkes især på det kapitalistiske system, der påvirker vores tænkemåder og muligheder. Dernæst er det vigtigt at fokusere på, at vi som mennesker har nogle fundamentale behov om sikkerhed og tryghed, der betyder meget for vores ontologiske sikkerhed. Når vi skaber de strukturelle fortællinger er det høj grad også for at vedligeholde denne sikkerhed og for at give os en fornemmelse af, at der er en mening med den måde, hvorpå vi navigerer i livsbetingelserne. Når vi nogle gange får gjort vores liv mere kompliceret og tidspresset end vi egentlig ønsker, er det i et forsøg på at mestre hverdagslivet, således at vi hele tiden føler, vi er på rette vej. Derfor ligger der bag ved hele denne afhandling et ønske om at gøre opmærksom på, hvilke værdier vi forsøger at skabe eller vedligeholde

som en del af vores hverdagsliv og hvordan vi for at følge med i den rivende hast samfundet udvikler sig med, laver strategier for vores liv, som underminerer det, vi i virkeligheden går og drømmer om. Et af de mere følsomme emner i denne afhandling er kapitlet om tiden og rummet i mobiliteten. Hvordan vi udvikler mestringsstrategier til at overkommer et tidspresset hverdagsliv er meget personligt, da det i høj grad handler om, hvordan vi overkommer livet. Dette kapitel handler blandt andet om den øjeblikkelige tid, som er et af kendetegnene for det hverdagsliv, mobiliteten er med til at skabe. Her vælger jeg ikke alene Urry (2000) som taler om denne tid specifikt i forhold til mobiliteten, men jeg baserer meget af analysen på Eriksen (2001) hvis fokus er et lidt andet. Det gør jeg, fordi Eriksen installerer et kritisk begreb i forhold til vores håndtering af tidspresset i hverdagslivet. Dermed siger jeg også, at alt ikke er lige godt. Det kan godt være, at vi fortager nogle handlinger, som lige nu og her hjælper os. Problemet er, at disse handlinger ofte har konsekvenser for andre mennesker og som oftest også for os selv. Derfor er det essentielt at være opmærksom på disse utilsigtede konsekvenser, da målet er at skabe et hverdagsliv, hvor frihed og tryghed og lykke kan fordeles mere lige. Hvor vi har ansvar over for hinanden og os selv og er bevidste om de konsekvenser, vores handlinger har for andre mennesker. Jeg bilder mig ikke ind, at alt dette lykkedes med denne afhandling, men jeg vil ikke lægge skjul på, at det er den type af mobilitet i hverdagslivet, jeg forsøger at arbejde mig hen imod.

Denne normativitet kan undertiden være svær at håndtere, da der inden for transportsektoren sommetider findes en vis overfølsomhed overfor vurderinger af, at noget er bedre end andet. Samtidig træder jeg ind over en grænse, når jeg som kritisk forsker går ind og piller ved værdier i vores hverdagsliv. Jeg stiller spørgsmål til den måde, den enkelte vælger at skabe et meningsfuldt liv på og det er en hårfin grænse, der skal balanceres på. Balancegangen går ud på at udvise respekt for, at vi håndterer det liv, der er vores, så godt som vi nu kan, men samtidig turde installere kritiske perspektiver i de selvfølgeligheder, som vores hverdagsliv også er spundet ind i. Det handler også i høj grad om være åben omkring det, jeg træder ind i feltet med. Ofte får man fornemmelsen af, at Sayer rammer præcist når han beskriver at:

”Social scientists are taught to adopt and priorities the positive point of view and, unless they also read philosophy, to suppress normative reasoning. The gradual separation of positive and normative thought that has occurred over the last 200 years in social science has involved not only an attempt (though incomplete) expulsions of values from science, but an expulsion of science or reason from values, so that values appear to be mere primitive, a-rational subjective beliefs, lying beyond the scope of reason” (Sayer 2004:3).

Normativitet behøver ikke at være en barriere for den vidensproduktion forskeren kan afstedkomme. En ting er at være normativ, men hvis det ikke ledsages af en respekt for og forståelse af andres sociale virkeligheder, ønsker og præferencer kan det blive problematisk og ensidigt i et forskningsprojekt. En åbenhed omkring normativiteten, som den bagage, der bæres med ind i feltet, gør ikke, at de individer, der falder uden for min normativitet, ikke får deres plads og deres egenret i analysen. Hvis de ikke gjorde det, ville det jo ikke være interessant og dynamisk. Normativiteten fungerer som en evig inspirationskilde til at forstå, hvad der driver andre i deres hverdagsliv og hvordan andre med netop deres normativitet ønsker verden skal se ud. Det interessante er netop, at det af og til viser sig, at to forskellige normativiteter kan have det samme billede af og ønske om fremtiden. Derudover er det svært ikke at komme ind omkring normativiteten når jeg, er inde og kortlægge folks normative udtryk – strukturelle fortællinger, som de strukturerer deres hverdagsliv efter. Som Sayer udtrykker det: “In everyday life, the most important questions tend to be normative ones” (Sayer 2004:3). Han forklarer det med, at det som udgangspunkt er nødvendig med en vis praktisk viden om, hvordan forskellige ting fungerer. På trods af det, med mindre vi er meget nysgerrige eller har til opgave at undervise i brugen af forskellige ting, vil det, der primært interesserer os, være, hvilke specifikke praktikker eller adfærdsmønstre der er gode eller dårlige, hvordan vi selv eller andre bør opføre os eller burde gøre.

## **Undersøgelingsstrategi og metoder**

Det videnskabsteoretiske udgangspunkt får betydning for de metoder, der vælges til at afdække emnet. Det bliver derfor relevant at tage

stilling til, hvordan en afhandling med de strukturelle fortællinger som udgangspunkt kalder på specifikke metoder. Som Fog (1995:12) så smukt udtrykker det: ”metoden er ikke i sig selv den rigtigste eller vigtigste metode, men rigtig og vigtig, hvis valget af metode hviler på begrundelser hentet i det, metoden skal bruges til.” Jeg har i denne afhandling undersøgt, hvordan den enkelte fortæller om og begrundet mobilitetsvalg i hverdagslivet. For at belyse dette har jeg produceret empirisk viden på følgende områder:

- Viden om den enkeltes livssituation og dagligdag.
- Viden om konkret brug af transportmidler i hverdagslivet.
- Viden om hvilke drømme og utopier som eksisterer som ledetråd for opnåelsen af ’det gode liv’ og hvilken rolle frihed spiller i denne sammenhæng.
- Viden om hvilke rationaler der er gældende i forhold til mobilitetsvaner og -mønstre i hverdagslivet.

Til at producere denne viden, som kunne belyse afhandlingens problemformulering, har jeg valgt at bruge kvalitative metoder. De kvalitative metoder giver mig mulighed for at indsamle viden, som produceres via fortolkende og processuelle begreber, hvor den indsamlede viden produceres mellem forskeren og objektet i en samtale, hvis retning og resultat ikke har en fastsat kurs. Dermed bærer den indsamlede viden ligeledes præg af at være en viden, der forandrer og udvikler sig, ligesom jeg som forsker udvikler og forandrer min optik på afhandlingens omdrejningspunkt. Halkier (1999) opridser nogle kriterier for, hvordan vi som samfundsvidenskabelige forskere erkender fænomener, som forandrer sig. Det får en betydning for den viden, vi indsamler, at vi ikke kan sætte os selv udenfor samfundets verden i vores erkendelse af sociale fænomener. I arbejdet med de strukturelle fortællinger bliver det essentielt at arbejde med en strategi, som kan opdage andre subjekters erkendelser og kontekster. Dette indebærer også, at den indsamlede viden bliver en del af en dynamisk aktivitet, hvor jeg som forsker også spiller en rolle. Derudover er hverdagens mobiliteter også et forskningsområde med begrænset analytisk og empirisk funderet viden. Det er et område, som bærer præg af en søgen efter metoder og teorier, der kan gribe disse komplekse sammenhænge. “Derfor er man nødt til at bruge åbne

begreber og metoder, som drejer erkendelsen i en retning, der er bred nok til at rumme uforudsigelige variationer, fordi det er umuligt på forhånd at lægge sig fast på, hvordan præcist den sociale verden er inddelt, og hvad jeg som forsker nøjagtigt skal kigge efter” (Halkier 1999:87).

De strukturelle fortællinger var i dette projekts start et klart defineret begreb med en analytisk ramme. Dette betød dog ikke, at det var en statisk, analytisk størrelse, som blot skulle afprøves i virkeligheden. Det var i højere grad et defineret begreb, der gennem ny inspiration fra teori og empiri var åbent for nye nuancer og uforudsigelige variationer. Den strukturelle fortællings kerneområde har dermed ikke ændret sig. Til gengæld er de drivkræfter og processer, der ligger bag begrebet, blevet nuanceret og udviklet. De strukturelle fortællinger rummede oprindeligt tre underkategorier (se kapitel 4) som jeg har valgt at gå væk fra i denne afhandling, for at gøre begrebet, der rummer meget kompleksitet, mere enkelt i sin udtryksform. Denne udvikling er foregået i en vekselvirkning mellem teori og empiri og beskrives som en abduktiv metode hvor, ”Abduktionen utgår från empiriska fakta liksom induktionen, men avviser inte teoretiska förförställningar” (Alvesson & Sköldberg 1994:42). Abduktionen veksler konstant mellem empirisk og teoretisk arbejde. Gennem en sideløbende proces informerer og diskuterer de to typer elementer hinanden og det er dermed muligt at opnå en empirisk baseret og teoretisk informeret analytisk vidensproduktion (Blaikie 1993:176-78). Kendetegnene for forskningsprocessen er, at dens udgangspunkt har været at få en helhedsforståelse af de strukturelle fortællinger og deres forhold til frihedsbegrebet. For at komme ind under det der markerer overfladen, de strukturelle fortællinger, har det været vigtigt at arbejde med et fleksibelt forskningsdesign med åbne og reflektive teoretiske begreber og empiriske metoder, som samtidig har en sensitivitet overfor konteksten, det senmoderne samfund (Halkier 1999).

## **Dataindsamlingsmetoder**

Dataindsamlingsmetoderne har taget udgangspunkt i det semistrukturerede kvalitative interview. De kvalitative interviews kan skabe rammerne til at forstå og komme i dybden med de bevæggrunde

og rationaler, som afføder de valg, den enkelte træffer i hverdagslivet. Gennem samtalen om hverdagslivets rutiner, bliver der åbnet for de værdier og utopier, som den enkelte indretter sit hverdagsliv på baggrund af og det bliver muligt at indkredse, hvordan 'det gode liv' tilstræbes, forklares og italesættes for netop dette menneske (Kvale 1997; Fog 1995). Det semistrukturerede livsverdeninterview "defineres som et interview, der har til formål at indhente beskrivelser af den interviewedes livsverden med henblik på at fortolke betydningen af de beskrevne fænomener" (Kvale 1997:19). Netop forståelsen af den betydning, mobiliteten har for den enkeltes hverdagsliv og den måde, det giver sig udslag i formuleringen af de strukturelle fortællinger, er et centralt udgangspunkt i denne afhandling. For at forstå de drivkræfter og processer der ligger bag hverdagslivsmobiliteten, har fokusgrupperne haft en central rolle som det sted, hvor meninger, holdninger og strukturelle fortællinger kunne afprøves. Netop fokusgrupperne som efterfølger af enkeltinterviews har været essentielle, fordi jeg på den måde kunne følge med i den proces, der sker, når vores rationaliteter skal valideres.

Som udgangspunkt havde jeg en forestilling om, at de strukturelle fortællinger var til stede selv om deltagerne i fokusgrupperne kendte hinanden og var trykke i hinandens selskab. Samtidig havde jeg ligeledes et ønske om at se, om der var forskel på, hvordan de strukturelle fortællinger blev forhandlet i kendte/ukendte omgivelser. På baggrund af dette valgte jeg at lave to fokusgrupper, en hvor de kendte hinanden og en hvor de ikke kendte hinanden. Fokusgrupperne blev sammensat ved, at jeg kontaktede en person og bad vedkommende om at finde 3 andre venner eller bekendte, der var villige til at lave et enkeltinterview og en fokusgruppe. Dette betød, at jeg interviewede alle fire personer i hver gruppe separat, før jeg lavede fokusgruppen. I den gruppe, hvor deltagerne ikke kendte hinanden, kontaktede jeg selv hver enkelt og bad dem om at deltage i et enkeltinterview og i fokusgruppen. Jeg har ønsket med denne afhandling, at se mobiliteten som et hele, hvor jeg ikke går ind og tage stilling til den aktuelle transport. Traditionelt har undersøgelser om mobilitet været delt op i kategorier såsom indkøb/fritid/arbejde og der er blevet taget stilling til turmønstre og varighed. Dette har jeg valgt ikke at gøre. Derfor er det en anden fortælling om mobilitet i hverdagslivet, der kommer frem. Man kan argumentere for, at de

strukturelle fortællinger for nogle er 'mere sande' end for andre fordi deres bopæl og arbejdsplads ligger med store afstande. Dette er dog lige præcis en af de ting, jeg gerne vil undgå ved netop at afholde mig fra at beskrive den konkrete transport. De strukturelle fortællinger er lige sande for alle. Det der er interessant er, hvordan vi producerer og reproducerer dem og hvad vi bruger dem til. De personer, der har større afstande mellem hverdagslivets aktiviteter, har på den ene eller anden måde valgt dette, netop fordi mobiliteten muliggør hverdagslivsorganisering spredt over store afstande. Vi træffer alle en række valg, der har konsekvenser på den ene eller anden måde og min interesse har ligget i at se, hvordan rationalerne, der begrundet disse valg, bliver dannet. Jeg har ikke ønsket at stille mig til dommer over hvorvidt jeg mener, der er grundlag for at danne et sådant rationale. Der er ud over de konkrete afstande en lang række af forskellige faktorer såsom alder, uddannelsesniveau, familieliv, lokalisering m.m., der kan have en betydning for, hvilken rolle mobiliteten i hverdagslivet spiller. Jeg har med dette in mente forsøgt at vælge en homogen gruppe af personer, da jeg dermed i højere grad kan tillade mig at fravælge de konkrete oplysninger om materielle forhold. Derfor valgte jeg at fokusere min gruppe på 25-35 -årige bosat i HT-området. Alle de interviewede har eller er i gang med en uddannelse og tilhører middelklassen. Denne selektering giver mulighed for at diskutere rationaler og drivkræfter, som de enkelte kom med, da der ikke er en markant forskel på livsvilkår. Alle personerne er nogen, der har muligheden for at vælge. Dermed ikke sagt at deres liv ikke er bundet af en række restriktioner og begrænsninger, men de er alle hvid middelklasse med et højt uddannelsesniveau og er dermed er deres bindinger til forhold som klasse, etnicitet, køn med videre i det store hele den samme. Oprindeligt overvejede jeg at inddrage køn i analysen, men i den gruppe af mennesker jeg har talt med, er det ikke køn, der har den afgørende betydning for mobilitetsvalg men i højere grad land/by distinktionen. Det problematiske i denne udvælgelse kan være, at denne afhandlings konklusioner bygger på og dermed fasttømmer én gruppes forestillinger om mobiliteter. En gruppe der i udgangspunktet har meget taletid. Samtidig giver det ikke mulighed for at svare på om denne gruppe er signifikant forskellig fra andre grupper i samfundet. En kritik kunne være, at denne afhandling ryger ind i den proces der producerer og reproducerer de strukturelle



fortællinger og ikke giver plads til en lang række af de andre stemmer, der har en stor indflydelse og betydning for udviklingen og opretholdelsen af det mobile hverdagsliv. Det har dog ikke været ambitionen med denne afhandling, at afdække de forskellige forestillinger der findes om mobiliteter blandt forskellige grupper i samfundet. Derimod ville det være oplagt for fremtidige undersøgelser, at bruge denne afhandlings design til at give stemmer til andre gruppers syn på mobiliteter.

## **Interviews**

Jeg valgt at gennemføre interviews og fokusgrupper med en gruppe af gangen, således at jeg kunne viderebringe de erfaringer og samle op på de temaer, som den første gruppe havde givet udtryk for. Når grupperne er betegnet A, B og C er det dermed også et udtryk for et tidsforløb. Et vigtigt element i at bruge kvalitative metoder er, at udfordre de værktøjerne der bruges. Det handler ikke alene om det resultat, der fremkommer, men i lige så høj grad om den udviklingsproces og forandringsproces der sker med metoden i arbejdsprocessen. Helt banalt kan det handle om, hvilke elementer af et hverdagsliv specifikke spørgsmål åbner for. Det at kunne trække på erfaringer gennem et interviewforløb giver en bedre mulighed for at korrigere sin spørgeguide og ændre på formen af en fokusgruppe. Nogle af de temaer, jeg gik ind i den første runde af interviews med overlevede ikke, mens andre dukkede op og blev essentielle. Der kom ligeledes en række justeringer på fokusgruppernes forløb, hvor jeg som interviewer blev mere og mere tydelig og konfronterende i forløbet.

Indledningsvis interviewede jeg hver enkelt person i ca. 1 time om deres hverdagsliv, mobilitetsbehov og forestillinger om frihed (se spørgeguide bilag 1). Kvale (1997) foreslår tre nødvendige perspektiver at stille spørgsmål ud fra, aktørernes egen selvforståelse, en common-sense forståelse og en teoretisk forståelse. Disse tre perspektiver blev brugt skiftevis gennem hele interviewet, alt efter hvilken retning samtalen tog. Interviewet tog udgangspunkt i meget konkrete spørgsmål om et typisk hverdagsliv og vekslede herefter mellem meget konkrete og meget abstrakte spørgsmål. En opmærksomhed på og søgen efter de strukturelle fortællinger, som jeg vil beskrive nærmere i kapitel 4 var gennemgående i hele interviewet. For at opsøge de strukturelle fortællinger i en mere direkte form, afsluttede jeg

interviewene med nogle konfronterende spørgsmål. Når spørgsmålene bliver mere konfronterende, havde jeg en forventning om at de strukturelle fortællinger lå lige for som et respons, da konfrontationer i udgangspunktet ikke lægger op til nuancerede svar. Undervejs i interviewene forfulgte jeg interessante spor, som aftegnede sig for at give plads til nye vinkler, men brugte spørgeguiden til at komme tilbage på sporet, således at alle interviewene kom rundt om de samme emner. Dermed var de kvalitative interviews både eksplorative og hypoteseafprøvende (jf Kvale 1997:104). Nogle temaer fulgte jeg bevidst op på i efterfølgende interviews, mens andre dukkede op af sig selv. De strukturelle fortællinger og frihed var de temaer, jeg i udgangspunktet var fokuseret på. Det var oprindeligt ikke min intention at 'tid og rum' skulle spille en særlig stor rolle i afhandlingen. Det var dog, et af de temaer, der pressede så meget på i alle interviewene, at det ville være usandfærdigt overfor empirien ikke at give det plads i analysen. Brinkmann & Kvale (2005) beskriver de etiske problemer i det kvalitative interview, hvor jeg som forsker går ind og udtrækker materiale, som jeg påtager mig retten til at analysere på og fremtække den 'virkelige' mening bag. De taler om etiske problemer på et makro- og et mikroniveau. De etiske problemer på et makroniveau kan i denne afhandlings tilfælde være der, hvor den viden jeg producerer, i dette tilfælde den enkeltes ide om hvad 'det gode liv' skal indeholde, kan bruges af bestemte interessegrupper til at målrette deres markedsføring således, at den taler til disse ønsker og drømme. For eksempel kunne automobilindustrien bruge den viden, som afhandlingen præsenterer, til at målrette deres reklamer. Hvis man ser på automobilindustriens reklamer, som er et af de områder, der har det største budget, taler hovedparten af dem præcis til de underliggende utopier, om hvad 'det gode liv' skal indeholde. På et mikroniveau er det største etiske problem, at jeg i interviewsituationen ikke fortæller dem om de strukturelle fortællinger, men taler med dem om hverdagsliv og mobilitet og i nogle tilfælde bruger bestemte typer af spørgsmål til at fremprovokere de strukturelle fortællinger. Dette etiske dilemma afbøder jeg ved at afslutte fokusgruppen med at fortælle dem om de strukturelle fortællinger og bede om deres syn på dem. Deres respons på de strukturelle fortællinger er ligeledes repræsenteret i analysen.

## Fokusgrupper

Som tidligere nævnt var formålet med fokusgrupperne at få et billede af hvilke temaer og rationaler, der vinder genklang i samspil med andre individer. Fokusgrupper kan fungere som et slags eksperimentarium, hvor individer gendanner og udlever diskurser. Den kan samtidig være et billede på hvilke emner, der kan dannes kompromiser og hvor der er vandtætte skotter. Fokusgruppen sætter fokus på det sociale, den viser processerne og diskursudviklingen i fællesskabet, det fællesskab som vi også lever vores liv i. At fortage fokusgruppeinterviews efter enkeltinterviews giver mulighed for at udforske temaer, der kom på banen i enkeltinterviewene i fokusgrupperne (Morgan 1997:23). Når jeg har talt med hver enkelt individuelt, har jeg muligheden for at skubbe temaer ind i diskussionen, som enten kan blive afvist eller blive taget ind. På den måde er det muligt at se, hvordan de forskellige temaer spiller forskellige roller og har forskellig betydning. I en fokusgruppe ”er der vægt på deltagerens interaktion og deres dannelse af perspektiver sammen i denne interaktion. Derfor giver fokusgrupper metodisk set lidt af det, som almindelige interviews typisk mangler, nemlig direkte adgang til handling og ikke bare beretninger om handling” (Halkier 1999:97). I denne afhandling har enkeltinterviewene og fokusgrupperne lige stor vægt. Den ene type af dataindsamling har ikke status som en primær datakilde, men skal ses som metoder, der supplerer hinanden ligeværdigt. Morgan (1997) definerer dette som ’multimethod’:

”The multimethod uses, focus groups typically add to the data that are gathered through other qualitative methods, such as participant observation and individual interviews ... . In these combined uses of qualitative methods, the goal is to use each method so that it contributes something unique to the researcher’s understanding of the phenomenon under the study.” (Morgan 1997:3)

Enkelt-interviewene har i stor grad været med til at styre indholdet i fokusgruppen. Jeg fik en anden forståelse af, hvad der skete i fokusgrupperne, idet hver enkelt person havde haft tid til nuanceret at fortælle om tingene i sit eget tempo. Hver fokusgruppe blev indledt med, at deltagerne fik fem brikker med forskellige transportmidler. Bil, Cykel, Tog, Bus og Metro. De blev derefter bedt om at lægge dem i

rækkefølge i forhold til eksempelvis det mest miljøvenlige (se bilag 2). Jeg bad dem om at blive enige om og forhandle sig frem til rækkefølgen på kortene. Efter denne indledende øvelse gav jeg dem en række interviewcitater, som jeg bad dem om at forholde sig til. Som afslutning bragte jeg begrebet strukturelle fortællinger på banen og diskuterede det med dem (se bilag 3). Gruppe A og gruppe B kendte hinanden på forhånd. Det kan have den bias, at gruppeprocesserne kan blive påvirket af uigennemskuelige sociale dynamikker. I gruppe C kendte de ikke hinanden og disse to valg bag sammensætning af fokusgrupper har forskellige fordele og ulemper. "The real issue is that strangers and acquaintances can generate different group dynamics, which may lead a researcher to different choices, depending on the nature of the research goals" (Morgan 1997:38). Der var ikke den store forskel på forløbet og stemningen i de tre grupper. Min rolle var anderledes, eftersom jeg i den gruppe, hvor de ikke kendte hinanden, var den de oftest søgte anerkendelse og sympati hos. Jeg var en de kendte, den mest kendte af de mennesker i rummet. I de to andre grupper var jeg den fremmede, den som var udenfor. Det er ikke min fornemmelse, at det havde den store betydning for det, jeg ledte efter - hvordan vi forhandler og argumenterer for valg i hverdagslivet. Der er dog ingen tvivl om, at der blev brugt flere strukturelle fortællinger i fokusgruppe C og tonen var mere konfronterende. Eftersom afhandlingens omdrejningspunkt er hverdagsdynamikker og normdannelsen omkring strukturelle fortællinger i relation til mobilitetsbehovet, har det været hensigtsmæssigt at søge at dyrke den sociale genkendelighed, som er i spil, når interviewpersonerne kender hinanden. Samtidig giver det den fordel, at resultaterne fra de individuelle interviews og fokusgrupperne kan validere hinanden (Halkier 1999:95).

### **Beskrivelse af interviewpersoner**

Formålet med at beskrive stemmerne i de enkelte grupper er at give hver enkelt person, der er en del af denne afhandling, sin egen stemme, sit eget liv. Af praktiske grunde, omfanget af sider og læsevenlighed, vil hver enkelt person ikke få så megen plads, som alle de informationer, de valgte at dele med mig, kunne bære. Jeg har valgt i stedet at præsentere personerne i de grupper, de var en del af, da det også i høj grad var som en del af en gruppe, de valgte at deltage. I

analysen vil jeg flere gange henvise til gruppen som helhed, selvom der inden for hver enkelt gruppe har været både store og små forskelle mellem deres holdninger og meninger. Det betyder dermed, at der givetvis vil være udtrykte meninger, der ikke får den opmærksomhed, plads eller nuance, som de ville have fået, hvis der optrådte færre personer i analysen. I analysen vil jeg som udgangspunkt referere et citat uden afsender, undtagen i situationer hvor, jeg mener, det har en betydning for forståelsen, hvem i gruppen der har sagt det. Nedenstående beskrivelse af interviewpersonerne er et udtryk for, hvordan jeg som forsker har set og opfattet den situation, jeg trådte ind i. Formålet med disse betragtninger er at synliggøre min opfattelse af, hvad der forgik, som ligger til grund for analysen.

### **Gruppe A**

Alex og Arne er gamle venner. Alex er kæreste med Anna, de har ikke fælles bopæl. Arne er gift med Alma, som kommer fra Spanien. Alma er gravid og venter sit første barn. De har alle fire fuldtidsarbejde. Alle i gruppen bruger forskellige transportmidler. Alex har en autocamper, som han mest bruger i fritiden, Anna har ligeledes bil, som bliver brugt til hverdag. Arne og Alma står for at skulle anskaffe sig en bil. Pigerne i gruppen er generelt mere passionerede bilister end drengene og Alex er en lidenskabelig togbruger. Ingen af dem bruger bilen til arbejde, den bliver primært brugt til fritidsaktiviteter.

Denne gruppe bærer præg af, at der er nogle, der ikke i lige så høj grad er integreret i gruppen, som andre. Den mest lidenskabelige bilist er den nyest tilkomne, det kan man godt fornemme i deres til tider lidt forsigtige måder at gå til hinanden på. Der blev gjort et arbejde for at forstå og respektere hinandens synspunkter og ikke gå til den eller de personer, som man var uenige med. Der var en fælles forståelse af, at jeg havde talt med alle individuelt og derfor godt kendte til deres holdninger til forskellige transportmidler. Jeg kom derfor i nogle situationer til at fungere som den, der skulle læse, hvad de i virkeligheden mente, når de kom med nogle bløde formuleringer på noget, de havde været rimelig kontante omkring i enkeltinterviewet.

### **Gruppe B**

Bo og Benny er brødre. Bo er gift med Blanca, som bragte to børn med ind i forholdet. Benny bor sammen med sin kæreste Bitten og de har

ingen børn. Bo er for tiden arbejdsløs, de tre andre har fuldtidsjob. Bo og Blanca har en bil, som de mest bruger i fritiden, de bruger cyklen på arbejde og af og til de kollektive transportmidler. Benny og Bitten har lige skrottet deres delebil, men planlægger at anskaffe deres egen. De bruger cykel eller metro som dagligt transportmiddel.

Gruppe B havde en god omgangsform og stor respekt for hinandens synspunkter. Det var dog tydeligt at mærke, at der var en storebror og en lillebror tilstede og at der samtidig var en erfaringsmæssig forskel i forhold til det at have børn/ikke børn. Den, der havde haft børn længst, var samtidig den nyeste tilkomne til gruppen. Der var en større tendens til at det var i fokusgruppen, at de mest markante og kontante meninger blev luftet i denne gruppe. Diskussionerne blev afviklet på en positiv måde, men der blev givet udtryk for mere bastante meninger end der blev formuleret i de individuelle interviews.

## **Gruppe C**

I gruppe C var der ingen der kendt hinanden på forhånd. Cille er single, bor alene og er studerende. Christina er alenemor med to børn og har fuldtidsarbejde. Carl er gift og hans kone har bragt et barn med ind i forholdet, han har fuldtidsarbejde. Claus er gift, har to børn og et fuldtidsarbejde. Cille har ingen bil og transporterer sig primært på sin cykel. Christina og Claus har begge bil men bruger det kollektive transportsystem til og fra arbejde. Carl bruger for det meste bilen på arbejde, men af og til bruger han toget.

I denne gruppe kendte ingen hinanden på forhånd. De fungerede godt som gruppe og var alle indstillede på at være åbne for hinandens synspunkter. Der dannede sig dog hurtigt en form for alliance, drengene mod pigerne, som ikke skabte problemer, men hvor de i højere grad støttede op om hinandens forklaringer og fortællinger. Der var meget forskellige livsindstillinger blandt de fire medlemmer i forhold til de andre grupper. Meget forskellige ideer om hvad 'det gode liv' er og hvilke værdier, der er vigtige. Det virkede dog ikke som om, der var nogle, der holdt sig tilbage eller følte sig trykket af hinandens synspunkter.

## **Bearbejdning af data**

Bearbejdningen af data er forgået på flere niveauer over en længere periode. Empiriindsamlingsperioden har strakt sig over 1 år. Jeg har

lavet henholdsvis gruppe A, B og C i klynger med et par måneders afstand imellem. Transskriptionen af interviewene er sket i umiddelbar forlængelse af deres gennemførelse. Den tætte tidsmæssige sammenhæng mellem interview og transskription har jeg bevidst efterstræbt for at have selve interviewsituationen i frisk erindring. Desuden for på den måde ikke at falde i den fælde, at bruge teksten til at vise noget, som ikke stemmer overens med, hvordan den blev brugt i interviewsituationen. Der eksisterer en risiko for at vride datamaterialet for meget således, at det passer ind i forskerens analytiske kategorier (Andersen & Kaspersen 1996:153-163). Denne risiko bliver efter mening minimeret, hvis man har samtalen i frisk erindring, mens den bliver transformeret til tekst. Dermed er første skridt af analysen, transskriberingen af interviewene og fokusgrupperne. I denne del af analysen har jeg valgt til og fra og skrevet kommentarer ind til om, hvordan jeg oplevede det sagte. De tidsmæssige spring fra den ene gruppe til den anden har betydet, at jeg har haft mulighed for at arbejde teoretisk i de mellemliggende perioder. Dette har betydet, at fokus har flyttet sig eller er blevet skærpet på forskellige områder. Jeg vil som tidligere nævnt, senere uddybe eksemplet med tid og rum i mobiliteten. Det var ikke den oprindelige intention, at det skulle fylde så meget i analysen, men da det i empirien viste sig markant, begyndte jeg at give det mere og mere plads. Dermed blev tiden og rum eller flowet i mobiliteten mere nærværende og dermed ligeledes noget, som jeg begyndt at opsøge nye teoretiske vinkler på. Det ville være rimeligt at kommentere, at tid og rum, som et essentielt tema i mobilitetsforskningen, ikke burde komme som en overraskelse, - det gjorde det heller ikke. Jeg havde dog en forestilling om, at det var nemmere at springe over end det viste sig at være, med det formål at skabe plads til andre temaer. Denne abduktive proces, denne konstante vekslen mellem teori og empiri har betydet, at der er blevet lavet små korrektioner på spørgeguiden undervejs. Ingen spørgsmål er blevet taget ud, men enkelte er kommet til for at nuancere visse temaer, der dukkede op.

Efter afholdelsen og transskriberingen af alle interviews startede processen med at præsentere det empiriske arbejde, således at det både ydede retfærdighed til de stemmer, der er i materialet, men samtidig får et omfang således at der giver mening i forhold til det teoretiske arbejde. Som jeg tidligere har nævnt, er der en masse interessant

materiale, der har fået plads i skuffen. Vigtige temaer som ikke snævert lå inden for denne afhandlings problemformulering. Bearbejdningen af datamaterialet er foregået efter de analytiske metodikker, som Halkier betegner som kodning, kategorisering og begreber (Halkier 1999:99-102). Kodningen betegner de foreløbige mærkater, der bliver sat på empiri-bidder, kategoriseringen er der, hvor de forskellige bidder bliver samlet og relateret til hinanden og begreber er der, hvor det ordnede materiale bliver relateret til de teoretiske begreber. Det vil dog ikke være muligt for mig at adskille de tre faser, da de teoretiske begreber er med hele vejen. De ligger i baghovedet under transskriberingen og når tekststykker bliver kodet og kategoriseret bliver de det på grundlag af den relation, de har til et begreb. Det analytiske arbejde bærer dog præg af det forløb, det er, når visse begrebsliggørelser først begynder at lyse op efter, jeg har arbejdet med teksten et stykke tid. I den abduktive proces, jeg arbejder i, kan der godt sent i analysen opstå et behov for at kode og kategorisere nye tekststykker, der kan belyse begreber. Empirien lever i forskerens hoved og brudstykker kan banke på endog meget sent i forløbet.

Det, der primært har styret mit arbejde med empirien, har været tankegangen omkring en vertikal og en horisontal analyse (Freudental-Pedersen et.al 2002). Hvor den vertikale analyse præsenterer interviewpersonerne enkeltvis ud fra nogle kategorier/begreber, således at de kan få deres egen stemme i analysen. Den horisontale analyse trækker de begreber/temaer frem som er fælles eller går på tværs af de forskellige stemmer. Denne opdeling viste sig dog ikke at være brugbar i denne afhandling, ikke mindst på grund af antallet af interviewpersoner, men i højere grad fordi jeg er gået bort fra de individualiserede drivkræfter bag de strukturelle fortællinger (se kapitel 4). I denne afhandling er fokus skiftet til de samfundsmæssige strukturer og processer. Dermed giver det ikke mening at have mulighed for at holde den enkeltes livsvilkår op som en brille hvorigennem, vi ser de strukturelle fortællinger. Den vertikale og den horisontale analysestrategi spiller dog stadig en fremtrædende rolle i, hvordan jeg har udvalgt temaer og struktureret analysen. Det indledende arbejde i denne analysestrategi er foregået efter samme skabelon, som når der er en vertikal og en horisontal analyse. I denne ånd ser jeg på hver enkelt person og fremdrager den enkeltes vigtigste temaer og derefter kigger jeg på tværs af alle de interviewede for at



beslutte, hvad der skal overleve og hvilke temaer/begreber, der kun blev berørt i fokusgruppens forhandlingsklima. Det der overlever som temaer/begreber i analysen hænger i høj grad sammen med empiriens respons på mine forforståelser. Nogle temaer bliver stærkere end forventet, nogle får en mindre vigtig rolle og andre igen bliver kasseret.

## **Reliabilitet**

Det empiriske arbejde, der analyseres i denne afhandling, centrerer sig hovedsageligt omkring samtalen. Samtalen har den dobbeltkarakter, at den både er middel til at skaffe det empiriske materiale, samtidig med at den er det empiriske materiale. Dermed vil problemer i ansigt-til-ansigt kontakten optræde i fortolkningen som en mulig forstyrrelse (Fog 1995:156). Empirien er dermed ikke en afspejling af virkeligheden, men et studie, der er designet ud fra den teori og empiri, jeg kommer til feltet med og dette konstruerer empirien og forskningsobjektet (Alvesson & Sköldberg 1994). Som reaktion til dette forholdet Kvale sig således til reliabilitet og validitet med spørgsmålet om ”hvordan man overskrider en ekstrem subjektiv relativisme, hvor alting kan betyde alting (Kvale 1997:225). Der findes ikke en objektiv sandhed derude om, hvordan hverdagslivets mobilitet forstås og strukturerer. Dette betyder dog på den anden side ikke, at alle udsagn kan bruges til hvad som helst. For at imødekomme denne ekstreme relativisme må man, som Brinkmann og Kvale udtrykker det, gå fra tynde til tykke beskrivelser af begivenheder eller interviewsituationer. Det gør vi ved at beskrive den kontekst, som interviewene er foregået i. ”The rationale of research is to lend a voice to that which is other than one selves – to let the object object – and this is also the core of fetichs” (Brinkmann & Kvale 2005:179). Fog pointerer derudover, at vi hverken kan eller skal fjerne sporene af det forskende subjekt i interviewet. Det der derfor bliver vigtigt er, at vi stiller krav om en gennemskuethed og en eksplicitering af det subjekt som forskeren er. Det handler om at eksplicitere og synliggøre de processer, der er til stede i interviewet og kvalitativt vurdere deres gennemslagskraft i det gennemførte interview (Fog 1995:158-159). En tro på at man via empirien kan få adgang til en objektiv social virkelighed, som er uafhængig af forskeren, er ifølge Kvale et udtryk for en ”naiv empirisme” (Kvale 1997:158). Det handler om en forståelse for

interviewet som en samtale, hvor viden bliver skabt i en mellem-menneskelig relation, og produktionen af denne viden bliver skabt i fællesskab af interviewer og den interviewede. Med andre ord kan man sige, at de tykke beskrivelser, som Brinkmann & Kvale (2005) lægger vægt på, er en præcisering af den kvalitative forsknings vigtigste omdrejningspunkt, at lægge vægt på forskningens værdiladning (Denzin & Lincoln 2000). Et spørgsmål som den kvalitative forskning ofte får, er spørgsmålet om generaliserbarhed. Ofte bliver kvalitative interviews beskrevet som 'ad hoc' narratives, der ikke kan bruges i større sammenhænge og som der ikke kan generaliseres ud fra: "realism replaces the regularity model with one in which objects and social relations have causal powers which may or may not produce regularities, and which can be explained independently of them" (Sayer 1992:2-3). Den viden, jeg producerer i denne afhandling, kan ikke uden videre generaliseres. Her tilbydes ikke resultater, der siger noget om danskernes generelle forhold til mobilitet og hverdagsliv. Men resultaterne kan derimod generaliseres analytisk og de er et bud på, hvilke sociokulturelle processer og dynamikker, der har en betydning for mobilitetsvalg. Dermed kan andre forskere bruge mine opdagelser til at lave andre undersøgelser på området (Blakie 1993:176-181; Kvale 1997:233-234). Samtidig kan den bredere offentlighed, politikere og praktiker bruge den viden, der frembringes, til at diskutere, hvad der sker på området og som en indgang til de komplekse strukturer, som mobiliteten i hverdagslivet er vævet ind i.

Når Kvale taler om valideringsfællesskaber, kan det konkretiseres i det forhold, hvor interviewpersonernes virkelighed valideres i fokusgrupperne, hvor gyldig viden opstår når modstridende fortællinger og handlemønstre forhandles og diskuteres blandt et udsnit af samfundet (Kvale, 1997:234). Uagtet at der foregår en formidling og en vidensbearbejdning mellem forskeren og de interviewede, er det ikke den, der har primær interesse i denne sammenhæng. Fokus er på den viden og de virkelighedsopfattelser, som respondenterne har omkring deres hverdagsliv. Deres mobilitet og sammenhængen her imellem er dannet ved, at modstridende fortolkninger og handlemuligheder er blevet diskuteret og forhandlet blandt medlemmerne af et samfund. Det er vigtigt at pointere, at jeg som forsker ikke ønsker at fremstille 'sandhedsværdien' af de interviewedes udsagn i denne afhandling. Et eksempel kan være en

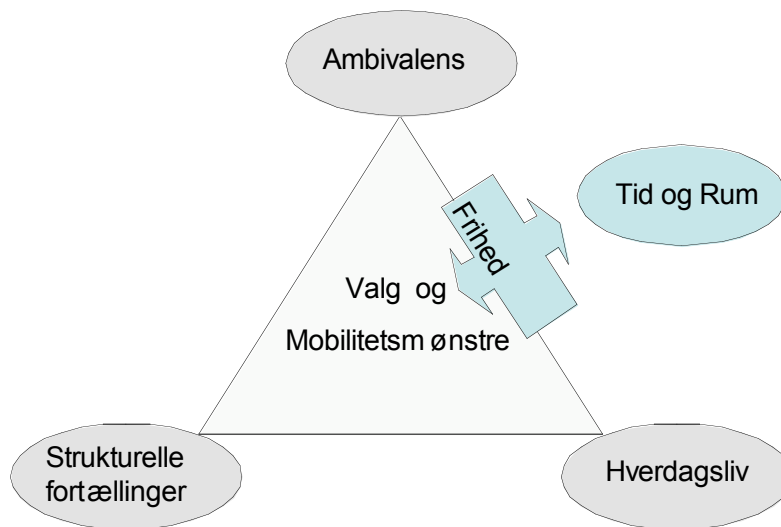
interview person der fortæller om transporttid med tog til og fra arbejde sammenlignet med transporttiden i bil. Jeg kan sjusse mig frem til, at han lægger ca. ½ time oveni for det ene transportmiddel og trækker ½ time fra med det andet. I denne afhandlings emneområde vil jeg på forskellige måder gå ind og spørge til denne transporttid for at høre hans rationaler, forklaringer og strukturelle fortællinger om bestemte typer af transportmiddel. Jeg har dog ingen interesse i at fremstille den enkelt persons bosted, arbejdssted og togforbindelser for at anskueliggøre, at han overdriver/underdriver rejsens omfang. I denne afhandlings kontekst vil jeg i højere grad interessere mig for, hvordan han begrundet sine forskellige rationaler i stedet for at vise, hvilke der er 'sande' eller 'falske' (Fog 1995:18-22).

## **Analysestrategi**

Afhandlingens design og opbygning har forandret sig en del gange i forløbet. At bruge de strukturelle fortællinger som analyseredskab har fra starten været det overordnede mål. De strukturelle fortællinger som analysebegreb havde jeg med mig ind i denne afhandling fra starten og en nysgerrighed omkring, hvad frihedsbegrebet betød i denne sammenhæng var ligeledes en del af den oprindelige undren. Disse to begreber har udviklet sig undervejs i forløbet og de strukturelle fortællinger har undergået en løbende transformation. Som altid i begyndelsen af et projekt har abstrakte ideer, der konkretiserer sig, undertiden et andet billede end man har forestillet sig. Den oprindelige ide var at have mere abstrakte kapitler, som var teoribårne og derefter lave en analyse på baggrund af disse kapitler. Som det fremgår af min interviewguide (se bilag 1) er det spørgsmål centreret omkring netop de strukturelle fortællinger og friheden, som er det, der driver interviews og fokusgrupper frem. I opgaven med at forstå, hvad der ligger bag de strukturelle fortællinger, kom der nye temaer på banen, som betød at jeg var nødt til at revurdere designet af afhandlingen og den rækkefølge, som de tre analyse/teorikapitler bliver præsenteret i, er et udtryk for denne udvikling.

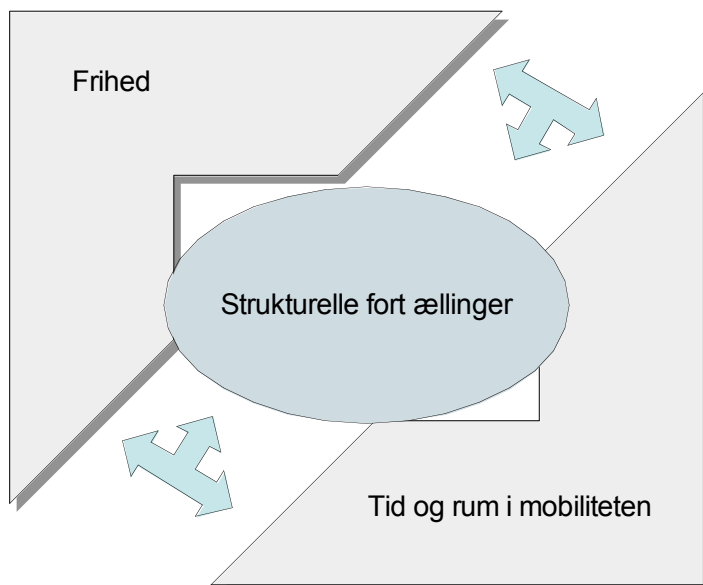
Den første del af analysen handler om de strukturelle fortællinger, hvad der ligger bag dem og hvordan de bliver forhandlet. De strukturelle fortællinger er i høj grad bygget op omkring utopien om

frihed, ønsket om frihed som en bærende utopi i forestillingen om 'det gode liv'.



Ambivalenserne i hverdagslivet danner ved hjælp af de strukturelle fortællinger et lukket rum, hvori valg og mobilitetsmønstre bliver dannet. De strukturelle fortællinger afslører noget af det, der foregår i dette rum blandt andet og især i forbindelse med frihedsbegrebet. Frihedsbegrebet, som vokser ud af de strukturelle fortællinger, hjælper mig således også til at bryde ind i eller ud af det lukkede rum, hvor valg og handlingsmønstre dannes. Kapitlet om frihed er startet som en teoretisk introspektion, der har ændret sig i takt med, at de strukturelle fortællinger har været anvendt til at forstå det analytisk.

Den sidste del af analysen er et udtryk for noget af det, der også viste sig at være tilstede i denne svært gennemtrængelige sfære, illustreret ved ovenstående figur. Ved at bruge de strukturelle fortællinger til at analysere frihedsbegrebet i hverdagslivet trængte temaet om tid og rum sig på. Det er et udtryk for nogle af de mekanismer, der dukker op og et udtryk for nogle af de ting, der ligger bag ved vores behov for at bruge de strukturelle fortællinger i hverdagslivet. Dermed er der en lineær følge i den måde analysen er bygget op, hvor jeg for hvert kapitel dykker længere ned i hverdagslivets mobiliteter og hvad de betyder via de strukturelle fortællinger.



De forskellige dele af analysen overlapper og betinger hinanden, hvorfor der vil være nogle interviewcitater, som går igen i flere kapitler. Pilene i ovenstående figur skal således også ses som handlingspile, der antyder en mulig lukning af figuren. Den er dog ikke lukket, da der undervejs i analysen er temaer, der kort stikker næsen frem og kunne passe ind i dette puslespil, som en forståelse af hverdagslivets mobiliteter udgør.

I afhandlingen vil de citater, der er *kursiveret*, være citater fra det empiriske arbejde i enkeltinterviews og fokusgrupper. Der er enkelte undtagelser i teksten, hvor udtalelserne stammer fra den empiri, jeg har erfaret ved at deltage i verden omkring mig. I disse tilfælde vil det blive ekspliciteret hvorfra citatet stammer. Når citaterne er hentet fra fokusgrupperne vil de stå separat i teksten og et ” anfører at det er en ny person der har taget ordet.

# Mobilitetens forankring i det senmoderne hverdagsliv

## Mobilitetens sociologi

Som beskrevet i indledning har mobilitet som forskningsområde vundet frem gennem det seneste tiår. Mobilitet og bevægelse spiller en stigende rolle for det senmoderne individ. Det har afgørende indvirkning på en lang række af sociale, politiske og økonomiske processer og har en stor betydning for samfundets organisering. Denne fokusering på mobilitet, som et vigtigt udgangspunkt for at forstå det senmoderne samfund, blev for alvor italesat af Urry (2000) i "Sociology beyond societies – mobilities for the twenty-first century", hvor mobiliteten bruges som udgangspunkt for at forstå moderniteten. De sociale strukturer har ændret sig dramatisk og en måde at forstå disse ændringer på, er ved at bruge begrebet mobilitet som udgangspunkt for en beskrivelse.

"In particular I elaborate some of the material transformations that are remaking the 'social', especially those diverse mobilities that, through multiple senses, imaginative travel, movements of images and information, virtuality and physical movement, are materially reconstructing the 'social as society' into the 'social as mobility'." (Urry 2000:2)

Urry argumenterer dermed, for at mobiliteten må være udgangspunktet i en analyse af moderniteten, da det sociale er karakteriseret ved strømme og mobiliteter. Disse strømme og mobiliteter bliver berørt af forskellige teoretikere, der tager udgangspunkter i strømme af informationer, billeder, kapital og

symboler med mere, som det der udgør den materielle rumlige sociale praksis. Castells (1996) skriver om netværkssamfundet, Bauman (2000) skriver om flydende modernitet og Beck (2006) om kosmopolitisk sociologi. Mest gennemgribende er dog Urrys (2000) analyse, som siger, at det ikke længere er relevant at analysere samfundet med nationalstaten som udgangspunkt, men at vi i stedet må fokusere på mobilitet på grundlag af udviklingen af forskellige globale og lokale netværk og strømme, der underminerer de sociale strukturer, som traditionelt har været udgangspunktet for sociologien. Hovedbudskabet er, at vi må se det sociale som inkluderende mobilitet og samtidig forstå, hvordan mobilitet producerer (dele af) det sociale. De forskellige mobiliteter producerer og reproducerer det sociale liv og kulturelle former og det er i disse mobiliteter, kulturelle mønstre og identiteter formes og omformes (Lassen & B. Jensen forthcoming). I analysen af mobilitet bliver det af essentiel betydning ikke alene at betragte og analysere mobilitet som faktisk bevægelse, men ligeledes at lægge vægt på potentialet for mobilitet. Et potentiale der handler om den enkeltes kapacitet til at være mobil i et specifikt mobilitetsdomæne og om hvordan dette potentiale aktiveres og bliver besluttet (Kaufman 2002:37). Kaufmann (2002) udviklede motilitetsbegrebet i sin bog "Rethinking mobility" som et begreb, der kan bruges til at forstå og analysere potentialet for mobilitet. Det vil jeg komme nærmere ind på i kapitel 5. Dermed bliver mobilitet et ambivalent begreb indeholdende en tvedeling mellem mobilitet og motilitet, faktisk bevægelse og potentialet for bevægelse, som bliver strukturerende for kollektive og individuelle aktører. At forstå dette indbyrdes forhold mellem mobiliteten og motiliteten bliver en forudsætning, hvis vi ønsker at forstå, hvordan og hvorfor individer er i bevægelse (Kesselring og Vogel 2004:8). Mobilitet muliggør en individualistisk sammensætning af de mange fragmenter og nu'er, der udgør tiden. Dermed muliggør mobiliteten det senmoderne menneskes selvbiografiske fortælling, og denne forventning om det mobile individ bliver mestret af den enkelte via forskellige adfærdsmønstre og personlige strategier.

En vigtig del af den sociologiske mobilitetsforskning er ligeledes ikke alene at se mobiliteten som bevægelse eller potentialet for bevægelse. Mobiliteten bevæger ligesom den fastfryser. Mobilitet for nogle vil skabe immobilitet for andre (Beckman 2001; Nielsen 2005). Mobiliteten kan være mulighedsskabende, ligesom den kan være

handlingsbegrænsende, den kan være en kapital og den kan være en byrde (Fotel 2006). Dermed har mobiliteten en ambivalens og en iboende ulighed, en ulighed som også, men ikke kun, skal ses på tværs af sociale klasser.

Som en vigtig del af mobilitetssociologien er tiden og rummet, det mobiliteten bevæger sig i og igennem. I kapitel 6 som handler om netop tiden og rummet i mobiliteten vil jeg gå tættere på, hvad disse begreber kan indeholde i en mobilitetssociologisk optik. Her vil jeg blot kort præsentere nogle hovedlinjer. Urry (2000) skelner mellem klokke-tid og øjeblikkelig tid, hvor den øjeblikkelige tid er den, som mobiliteten fremelsker. Mobiliteten bliver måden, hvorpå det senmoderne menneske bevarer muligheden for at følge med i en kompliceret og hurtig verden. Dermed er det ikke længere udelukkende stedet, hvor man skal hen, men også det at man har muligheden for at være mobil og på farten, der får en betydning. Denne tidsopfattelse er den samme, som Bauman berører, når han siger, at vores tidsopfattelse er præget af midlertidighed (Bauman 2000). Det er den stigende hastighed i det sociale liv, som formindsker den afstand, der har været mellem tid og sted. Dermed er "the time-space paths of individuals... often desynchronised" (Urry 2000:128) og tidsrammen for det enkelte individ er ikke nødvendigvis længere den samme, idet der er opstået en individuel tid. Klokke-tiden har dog stadig en vigtig funktion i vores mobile hverdagsliv, hvor den stadigvæk er styrende for mange af hverdagslivets aktiviteter og mobiliteter, det være sig arbejdstider, institutioner, offentlige kontorer og forretningers åbningstider og ikke mindst køreplaner og kødannelser på motorvejen. Rummet mister ikke sin betydning på trods af mobiliteten da "space is necessary to give quality to time" (Urry 2000:117). Dermed mener han, at de minder og oplevelser, som vores liv bygger på, altid er relateret til et sted. De forskellige rum, vi indgår i i hverdagslivet, har en stor betydning for vores ontologiske sikkerhed, men forståelsen af rum har ændret sig, da vi ligeledes må inddrage mobilitetens rum (Urry 2000; B. Jensen 2006).

Der knytter sig en lang række af følelsesmæssige og symbolske betydninger til mobiliteten. De fleste undersøgelser er lavet i relation til automobiliteten, som indeholder en lang række af identiteter og livsstilsrelaterede betydninger (Berge 1997; Shove 1998; Magelund 1997, 2000; Jensen 1997a+b, 2001; Hjorthol & Lian 2004; Hjorthol



1998, 2006; Læssøe 1999; Beckmann 2001; Thomsen 2001; Featherstone et. al. 2004). Eksempler på dette kunne blandt andet være privatbilen som signalværdi, statussymbol, samlingssted for familien osv. Der findes dog ligeledes undersøgelser af, hvordan den kollektive transport kan have disse betydninger (Watts 2005) Disse symbolske og følelsesmæssige betydninger er af stor vigtighed for den enkelte og de strukturelle fortællinger om mobilitet kan ofte have udgangspunkt i disse betydninger. Samtidig er disse betydninger også med til at danne konkurrerende diskurser i hverdagslivet.

## Hverdagsliv

Der er lavet en række analyser af, hvordan hverdagslivet skal begribes og hvad der skal definere et sådant hverdagsliv (Beck-Jørgensen 1994; Gullestad 1989; Goffman 1992). Det er en omfattende diskussion og begrebsliggørelse, som stadig foregår. Denne beskrivelse vil tage udgangspunkt i, hvordan jeg forstår hverdagslivet og dets handlinger som udgangspunkt for studiet af mobilitet. Jeg har valgt primært at bruge Beck-Jørgensen til denne afklaring, da hun har en processuel og dermed mere overordnet tilgang til hverdagslivet. Denne tilgang giver god mening, idet jeg ikke ønsker at gå ned i specifikke kategorier og inddele hverdagslivet i forskellige sfærer, men ser det som et hele, der omgiver vores liv. Der er mange sammenfald i de handlinger, vi foretager os i hverdagslivet, men bevæggrundene og de overvejelser vi gør os kan være vidt forskellige. Dette metodiske paradoks formuleres således af kultursociologen Birte Beck-Jørgensen (1994:17): "Hverdagslivet er det liv, vi lever, opretholder og fornyer, genskaber og omskaber hver dag. Dette liv kan ikke defineres, i det mindste ikke med sociologiske begreber. Det, der kan defineres, er dels hverdagslivets betingelser, dels de måder disse betingelser håndteres på." Det er dermed, ifølge Beck-Jørgensen, de *aktiviteter*, hvor igennem hverdagslivets betingelser genskabes og omskabes, der må være udgangspunktet for en analyse. Beck-Jørgensen definerer hverdagslivet som et processult greb snarere end et substantielt greb og fastslår, at det, som skal beskrive hverdagslivet, er de begreber, der beskriver eller betegner de aktiviteter, relationer og processer, hvorigennem hverdagslivet genskabes og omskabes (Beck-Jørgensen 1994:151). I forlængelse af dette siger Gullestad (1989), at vi konstruerer hverdagslivet gennem

mange forskellige roller og steder. Vi skaber en personlig identitet ved at sammenkæde hverdagslivets forskellige deltagelsesformer og praksiser i det liv vi lever i vores hjem, på arbejdsmarkedet, i det politiske system, i indkøbscentret og ikke mindst i trafikken. I denne afhandling vil de begreber, der beskriver og betegner hverdagslivet, være mobiliteten og dens sammenhæng med frihed, tid og rum. Det, der får hverdagslivet til at forløbe på en måde, som vi kan håndtere, er ifølge Beck-Jørgensen en symbolsk orden af selvfølgeligheder, der bliver struktureret omkring det, hun betegner som kollektive og individuelle fortolkninger af en fælles verden.

”Selvfølgeligheden indebærer, at vi tager store områder af vores omverden for givet. Vi tillægger relationer mellem mennesker indbyrdes, bestemte relationer mellem mennesker og naturen, bestemte tids-rumligt organiserede aktiviteter, bestemte menneskeskabte objekter den betydning, at ’sådan er det bare’ og ’sådan gør vi da bare’ og ’det er da klart, det ikke kan være anderledes’. Selvfølgeligheder er der bare. Deres oprindelse fortaber sig i fortiden, og de genskabes og omskabes uafsladeligt, så de rækker ind i fremtiden. De er et resultat af en fælles upåagtet viden om, hvordan vi skal begå os i den verden, vi er født ind i, og denne viden opretholdes, fornyes og overleveres til de næste generationer.” (Beck-Jørgensen 1994:143)

Disse selvfølgeligheder bliver opretholdt og fornyet af det Beck-Jørgensen kalder upågtede aktiviteter, som kan sammenlignes med Giddens (1984) praktiske bevidsthed. Langt de fleste af individets handlinger sker med udgangspunkt i den praktiske bevidsthed. Den praktiske bevidsthed involverer erindringer, som agenten i handlingens øjeblik har adgang til, uden at han eller hun er i stand til at give udtryk fra, hvilken viden han eller hun dermed har (Giddens 1984:49). Den praktiske bevidsthed er derved kendetegnet ved handlinger, som individet ikke eksplicit giver udtryk for. Det er automatiserede og rutinerede handlinger, som vi konstant foretager os i det daglige. Det kan være at børste tænder, at spise, at gå i bad osv. At disse aktiviteter er upågtede betyder ikke, at de er ubevidste (Beck-Jørgensen 1994), når vi bliver gjort opmærksomme på dem, ved vi det godt og kan tale om dem. Dette spring fra den praktiske bevidsthed til det punkt, hvor vi begynder at reflektere og overveje aktiviteterne kaldes i Giddens’

terminologi for den diskursive bevidsthed. Den diskursive bevidsthed, forbinder de typer af erindringer, som den enkelte er i stand til verbalt at udtrykke (Giddens 1984). Overgangen mellem den praktiske og den diskursive bevidsthed kan være flydende, men det der gør, at en handling bliver diskursiv, udmønter sig konkret i at individet er i stand til at forklare, hvad der ligger til grund for en bestemt handling eller en særlig disposition. Blandt andet derfor er det netop springet mellem den praktiske og den diskursive bevidsthed, der er interessant i en analyse af mobilitetsbehovets udvikling og sammensætning.

Når Beck-Jørgensen taler om en symbolsk orden af selvfølgheder i hverdagslivet, skal symbolerne ikke blot forstås som genstande, der tillægges særlig betydning, men i højere grad som handlinger eller handlingssekvenser der bliver indlejret eller forstået igennem genstande. Det er de fælles symboler, som vi har som individer, f.eks. bilen, der gør selvfølghederne mulige og det er de subjektive fortolkninger af de fælles symboler, der betyder, at det ikke alene er genstanden, bilen, der er symbolet, men at selvfølgheder indeholder noget mere end det fælles. Dermed kan man sige, at symboler udtrykker mening lige såvel, som de gør det muligt at frembringe mening og netop derfor kan symboler bringe en vis orden i uoverskuelige livssituationer (Beck-Jørgensen 1994). Selvfølghederne bliver fortolket forskelligt i det hverdagsliv, vi vælger at leve og dermed er disse selvfølgheder også værdimæssigt organiseret. Vi tillægger de forskellige selvfølgheder forskellige kvaliteter, der giver vores hverdagsliv positive betydninger og som giver formål til de selvfølgheder, som vi praktiserer. Disse kvaliteter "er vævet ind i normer og regler, og det giver hverdagslivet mening" (Beck-Jørgensen 1994:147). Man kan sige at disse symbolske selvfølgheder får deres udtryk gennem de strukturelle fortællinger. Det er ikke nødvendigvis de strukturelle fortællinger, der giver hverdagslivet mening, men de er med til at opretholde den balance, der gør at vi meningsfuldt, uden for mange ambivalenser, kan opretholde de aktiviteter, som får vores hverdagsliv til at hænge sammen via forskellige typer af mobilitet. For at forstå, hvad der er med til at drive de strukturelle fortællinger frem som en del af hverdagslivets selvfølgheder, bliver det relevant at beskrive den senmoderne samtid, vi lever i og indenfor hvilken de strukturelle fortællinger fungerer som en rettesnor og rationalitet.

## **Det senmoderne hverdagsliv**

Der er en lang række af forskellige teoretiske bud på hvilken betegnelse, man skal bruge om den samtid vi lever i og der vil givetvis være gode argumenter for at betegne netop det billede, jeg her vil opridse, med en label såsom risikosamfundet, informationssamfundet, postmodernisme eller senkapitalisme. Når jeg har valgt betegnelsen senmodernisme som den term, der kan rumme de sociale dynamikker, som dominerer samfundets processer, hænger det i høj grad sammen med at senmodernitet er Giddens (1996) beskrivelse af en tid, der rummer de karakteristiske samfundstræk, der kendetegnede det moderne, men blot eksisterer i en mere udtalt radikaliseret grad. Det senmoderne samfund indeholder en lang række af karakteristika såsom individualisering og refleksivitet, tid og rum, risici og ambivalens og disse karakteristikas betydning for dannelse af livspolitikker.

### **Refleksivitet og individualisering**

Et af kendetegnene ved det senmoderne menneske er, at refleksiviteten er tilstede i langt højere grad end tidligere og det er en af de mekanismer, der har været med til at forandre vores samfund. Giddens definerer refleksiviteten som den regelmæssige brug af viden om vilkårene for det sociale liv. Denne viden fungerer som et konstituerende element i dette livs organisering og forandring. Mennesket reflekterer over begrundelsen for forskellige samfundsmæssige forhold, forskellige aspekter af sociale aktiviteter og materielle relationer, der konstant er til revision på baggrund af ny information eller viden” (Giddens 1996). Denne type af viden, som det refleksive individ genforhandler med sig selv, bliver skabt på baggrund af og er konstituerende for nye institutioner. I dag har det senmoderne individ ikke noget andet valg end at vælge, hvordan vi vil være og fremstå. I tidligere tiders samfund har individet kunnet handle, som traditionen foreskrev, da traditionen rummer et middel til organiseringen af det sociale liv. De steder hvor traditionelle praksisformer er dominerende udstikker fortiden, en præcis og veldefineret ramme af ’stadfæstet praksis’ for fremtiden. Man kan sige, at traditionen tilbyder den sikkerhed af at ”verden er, som den er, fordi den er, som den burde være” (Giddens1996:64). I det senmoderne samfund handler

mennesket kun i overensstemmelse med det traditionelle, hvis det kan legitimeres via refleksiviteten. Individet må kunne begrunde de dispositioner, der træffes og kan ikke længere søge sikkerheden i traditionernes veldefinerede rammer for valg. Dermed er der til stadighed en trang til hos individet at genetablere forsvundne traditioner - at rekonstruere det traditionelle. Senmodernitetens betingelser vanskeliggør dog denne proces, da refleksiviteten og ekspertsystemerne trænger ind i hverdagslivets kerne og dermed ophæver traditionens rationale (Giddens 1996). Der er sket en individualisering, hvor den enkelte således måtte slippe det fællesskab, som traditionerne tilbød (Bauman 2002). Det er blevet det senmoderne menneskes evige kamp imellem fællesskab og individualisme, mellem tryghed og frihed og det store arbejde, hvor det handler om at finde balancegangen mellem trygheden og friheden i hverdagslivet.

### **Modernitetens ekstreme dynamik – tid og rum**

Det, der i høj grad adskiller den senmoderne epoke fra den tid, der gik forud, er det, som Giddens betegner som modernitetens ekstreme dynamik. Hastigheden, hvormed sociale forandringer sker, er blevet sat i vejret og Giddens opsætter tre hovedelementer, som bidrager til en øget hastighed, der medfører en lang række af ændringer i vores samfundsorden. De tre hovedelementer er: *adskillelsen af tid og rum*, *udlejringen af sociale institutioner* og de *abstrakte systemer* som driver udlejningsprocessen (Giddens 1996:28-30). De sociale relationer er blevet uafhængige af tid og rum, som følge af de teknologiske innovationer indenfor specielt transport- og kommunikationsteknologien (Læssøe 1999). Det er i stigende grad globale sociale relationer, som påvirker de ting, der foregår lokalt (Giddens 1994). Denne adskillelse af tiden og rummet har en betydning for hele produktionen og for de globale varestrømme, men den har i høj grad også betydning for den måde, mennesker vælger at organisere deres hverdagsliv på. I dag kan flere personer godt være afhængige af en præcis koordinering af handlinger på samme tid uden at befinde sig på samme sted. De behøver ikke dele fysisk rum for at være til stede det same sted (Giddens 1996). Tiden er i højere og højere grad blevet en abstrakt kategori, der bruges til at organisere overskridelsen af de forskellige rum i hverdagen, vi indgår i. Den er blevet til en knap

ressource (Urry 2000; Eriksen 2001), hvorfor mobilitet bliver et middel til at vinde mere tid ved at øge hastigheden. Automobiliteten opfylder ønskerne om at binde samfunds- og hverdagslivsorganiseringen sammen, hvorved den muliggør en forøgelse af hastigheden. Ifølge Giddens refererer 'hvor' ikke længere til et konkret sted i det lokale samfund, i hvilket stedets historiske betydning og funktion er afgørende. Adskillelsen af tid og rum, hvor de sociale relationer løftes ud af lokale sammenhænge og reartikuleres på tværs af uafgrænsede tid-rum-områder, er dét Giddens (1996) betegner som udlejring (disembedding). Denne udlejring sker via symbolske tegn (feks. penge) og de ekspertsystemer, der omgiver os i hverdagslivet. Der er ingen tvivl om, at der foregår en udlejring, som Giddens (1996) beskriver den. Der er dog ikke noget, der tyder på, at steders lokale historie og funktion ikke stadig har afgørende betydning i det senmoderne samfund. De sociale relationer bliver reartikuleret på tværs af tid og rum, men de ophæver ikke de funktioner og den historie, som et sted bærer med sig. Hvor, eller stedet refererer til noget specifikt og dette specifikke er i høj grad med til at skabe tryghed i vores hverdagsliv, en tryghed der er afgørende for vores ontologiske sikkerhed (Eriksen 2006). Ekspertsystemerne, som Giddens beskriver som en del af udlejningsprocessen, er et såkaldt abstrakt system og omgiver os i det daglige, når vi bevæger os rundt i forskellige sammenhænge. Ekspertsystemerne har en gennemgribende betydning for vores hverdagsliv og gennemtrænger alle hverdagslivets sfærer lige fra den mad vi spiser, den medicin vi tager, de bygninger vi bor i, de transportmidler vi benytter og en lang række andre fænomener (Giddens 1996). Vores tillid er afhængig af den tiltro, vi har til de symbolske tegn og de ekspertsystemer, vi skal støtte os til i forskellige sammenhænge. Vi træffer valg på baggrund af eksperternes viden og danner meninger ud fra en tillid til de eksperter, vi har mest sympati for. Vi er dog bevidste omkring det midlertidige i den viden, vi vælger at tro på og denne konstante revidering og forhandling af viden skaber en øget fornemmelse for risici.

### **Risici og ambivalens**

Disse risici, bliver ifølge Beck (1992, 1997), betegnende for den samtid vi lever i – deraf betegnelsen risikosamfundet. I samklang med Giddens ideer, dækker risikosamfundet over en pointering af, at det

senmoderne samfund, vi kender i dag, handler om en radikaliserings- snarere end en overskridning. Ekspertene er groft sagt både ophavsmænd til og løsningen på den selvforstærkende risikobevindsthed, som individet har (Beck 1997). En stor andel af de nye risici "... (nuklear eller kemisk forurening, skadelige stoffer i fødevarer, civilisationens sygdomme osv.) unddrager sig fuldstændig den umiddelbare menneskelige iagttagelsesevne. Farer, som hverken er synlige eller følelige for de berørte, bliver mere og mere centrale..." (Beck1997:37). I vores reflektive, tidspresede hverdagsliv skal der træffes mange valg lige fra typen af vaskepulver over sukkerindholdet i morgenmadsprodukter til hvorvidt vi skal være bekymrede over, at indlandsisen smelter. Vi træffer disse valg på baggrund af eksperternes viden og danner meninger ud fra en tillid til de eksperter, vi har mest sympati for og hvor vi føler at fremstillingen af risici er troværdig. Som Beck (1997:44) udtrykker det: "Risikodefinitionernes samfundsmæssige effekter afhænger ... ikke af deres videnskabelige holdbarhed", men i højere grad af hvorvidt den enkelte eksperts fremstilling af risici er troværdig. Derfor er vi ofte meget bevidste omkring det midlertidige i den viden, vi vælger at tro på og denne konstante revidering og forhandling af viden skaber en øget fornemmelse for risici (Beck et. al. 1994; Beck1997). Et eksempel på netop denne proces ses i forhold til konferencen "Copenhagen concensus" som løb af stablen i maj 2004 i København. Formålet var at rangere verdens problemer som "sult, sygdomme og klimaforandringer. Hvis vi havde 50 milliarder dollars at bruge på en bedre verden, hvor skulle vi så først sætte ind?" (IMV 2004). I denne proces skulle en række eksperter i løbet af fire dage rangere vidt forskellige miljømæssige og sociale problemer for at komme med et bud på, hvordan vi skaber en bedre verden. Der er ikke noget at sige til, at vi bliver forvirrede. Hvad er værst, at folk dør af AIDS eller sult og er det vigtigere end, at der sker massive klimaforandringer? I disse sammenhænge kommer medierne til at spille en stor rolle i individets tillid til eksperter. Mediernes prioritering går i høj grad på nyhedsværdien af den enkelte historie og derfor sker der en sidestilling af historier og emner, der i realiteten ikke har andet tilfælles, end at de har nyhedsværdi. Giddens (1996) beskriver dette som fjerne begivenheders indtrængen i hverdagsbevidstheden. Dermed bliver tragiske hændelser ofte en del af hverdagsbevidstheden og bliver tilført den allerede overfyldte bagage af

risici, den enkelte slæber rundt på. Alt dette medfører en grundlæggende frygt hos individet og en usikkerhed på ny videns sandhed. Individet kan ikke være sikker på, at ny viden ikke vil blive revideret og risici bliver som Beck udtrykker det ”normalforbugets blinde passager” (Beck 1997:54).

Denne usikkerhed betyder, at ambivalensen bliver en uundgåelig konsekvens af det moderne samfund. Ifølge Smart (1999:11), er ambivalensen ”both analytical and existential, ... an understandable consequence of not knowing, and knowing that one cannot know for sure, precisely what will emerge from the various complex processes of restructuring through which modernity is continually (re)constituted.” De er en konsekvens af modernitetens dobbeltsidighed mellem sikkerhed og fare, tillid og risiko, fællesskab og individualisme og mellem tryghed og frihed. Endvidere eksemplificerer ambivalenser den dikotomi mellem holdning og handling, som ofte bliver skitseret i forhold til det senmoderne samfund. Vi ved godt, hvad vi burde gøre, eller hvad der (måske og nok højst sandsynligt) ville være det bedste for os selv og miljøet, men det komplekse og tidspresede hverdagsliv har brug for andre udgange end den ’rigtige’, da der er så mange andre -for og imod- vi skal tage hensyn til. Det er dog ikke på alle områder i hverdagslivet vi skal slås med ambivalenserne, nogle områder ligger under den livsstil, vi har valgt til at guide os i en lang række af vores hverdagslivs valg.

### **Livspolitik og subpolitik**

Den skitserede udvikling i det senmoderne hverdagsliv har den konsekvens at ”for selvet er en af de fundamentale komponenter ved hverdagens handlinger ganske enkelt valget” (Giddens 1996:100). For at hverdagen ikke skal blive for uoverskuelig med alle disse valg og for at undgå at havne i, hvad Giddens betegner som valgmuligheds-lammelse, vælger vi en livsstil. I livsstilen ligger nogle givne valg, valg som den enkelte måske tidligere ikke traf, da de var bundet af traditioner. ”En livsstil omfatter en mængde af vaner og orienteringer og udgør derfor en vis enhed, hvilket er vigtigt for en vedvarende følelse af ontologisk sikkerhed, og kæder muligheder i et mere eller mindre ordnet mønster” (Giddens 1996:102) samtidig giver livsstilen ”en materiel form til en særlig fortælling om selvidentiteten” (Giddens 1996:100). Livsstilsvalget drejer sig både om valg af identitet i forhold



til, hvordan man handler og hvem man ønsker at være. Dette betyder dog ikke, at individet altid tager bevidste valg og fravalg i det øjeblik, det vælger at tilhøre en livsstil. Udvælgelsen eller skabelsen af livsstile sker blandt andet under påvirkning af "gruppepres, rollemodellens synlighed og socioøkonomiske omstændigheder" (Giddens 1996:102). Det senmoderne individ indgår i en lang række af forskellige handlingsmiljøer og dermed i forskellige livsstile inden for en dag. Det iklæder sig så at sige den livsstil, som situationen fordrer. Arbejdet kan kræve en bestemt attitude, fritidsbeskæftigelsen en anden osv. Inden for den givne livsstil er en række valg givne og andre valg er genstand for refleksivitet. Livsstilsvalg er derfor et tilvalg af handlingsmønstre på bekostning af andre mulige alternativer. I dette komplekse valg af livsstile bliver strategisk livsplanlægning afgørende, livsplanerne bliver det grundlæggende indhold i selvets refleksivt organiserede bane (Freudental-Pedersen et.al. 1999).

Den refleksivitet, der er en del af disse forskellige livsstilsvalg, rejser moralske spørgsmål, som ikke blot kan skubbes til side. "Sådanne spørgsmål kræver en form for politisk engagement" (Giddens 1996:19), og som konsekvens af dette danner individet livspolitik, som er livsstilens politik. Livspolitik drejer sig om de politiske spørgsmål, som udgår fra den måde vi bliver påvirket af, og selv påvirker, globale strategier via de selvrealiseringsprocesser vi indgår i i hverdagslivet (Giddens 1996:249). Livspolitikken er en politik, hvor individet refleksivt foretager valg på baggrund af en overflod af information og erfaringer, som det oparbejder i senmoderniteten. Livsstilenes betydning for individet har udviklet sig over tid. Med andre ord kan man sige, at refleksiviteten er udtryk for den proces der sker, når vi (det vil sige individer og institutioner) ser kritisk på den udvikling, som vi selv har været med til at skabe. Livspolitikken er blevet nødvendiggjort på grund af og er med til at drive individualiseringen. Der er et større fravær af institutionelle buffere (traditioner) mellem individet og samfundet og det gør, at vi har behov for livspolitikken til at give os ontologisk sikkerhed, et ståsted hvorudfra vi kan afgøre, hvad der er rigtigt og hvad der er forkert. Det er via livspolitikken, vi forsøger at skabe sammenhæng mellem tidligere erfaringer og fremtidige handlinger, således at vores liv får en form for kontinuitet. Vi forsøger via livspolitikken at reducere en verden med mange små

forskelle til en verden med få store forskelle, der dermed bliver nemmere at overskue (Eriksen 2001).

Vi har dermed hver især en politik for vores eget liv. Vi træffer med andre ord valg om, hvordan vi vurderer forskellige ting – ingenting er automatisk givet på forhånd. Ifølge Beck (1992, 1997) er der på grund af de risici, som er blevet en uundgåelig del af vores senmoderne liv, åbnet for politiske diskussioner og ansvarsfordelinger, det han betegner som subpolitik, hvori individet har fået en toneangivende rolle. De traditionelle politiske fora er ikke længere garanter for sikkerhed og derfor sker der en politisering af tidligere ikke-politiske områder såsom hverdagsliv, arbejdsliv, fritidsliv mm. Subpolitik foregår ikke nødvendigvis organiseret, men er et så gennemgribende element i vores handlinger, at vi ikke engang er klar over, at vi handler subpolitisk (Beck 1997). Hvor livspolitikken er livsstilens politik, som sætter fokus på valgmuligheder og moralske spørgsmål for individet, beskæftiger subpolitik sig med, hvor i samfundet der bliver dannet konsensus om forskellige emner og hvilken betydning, det har for samfundet. Fælles for begge begreber er, at de sætter fokus på den individualisering, der er sket af vores liv. Vi skal selv via livspolitikken eller subpolitikken definere, hvad 'det gode liv' indeholder og hvordan vi vil forsøge at leve det. Dette betyder dermed også, at vi står alene med ansvaret for at træffe de 'rigtige' beslutninger. Den afgørende forskel er dog, at der i subpolitik-begrebet er åbnet for handling, da det er i samspillet mellem individets valgmuligheder (livspolitik) og mere etablerede (sub) politiske institutioner, der dannes konsensus, hvilket giver grobund for større handlekraft. Med andre ord kan man sige, at risikobegrebet åbner muligheden for at placere ansvaret på fællesskabet, i stedet for at lade det hvile på individet (Beck 1992). I det senmoderne samfund har vi dermed friheden til selv at definere og skabe 'det gode liv'. Vi får ikke via traditionerne tvunget fællesskaber, der forventer noget specielt af os, ned over hovedet. Problemet med denne frihed er, at den i høj grad lægger ansvaret tilbage til individet (Beck 1992) og dermed fører til mere usikkerhed, da vi 'handler på eget ansvar' (Bauman 2003). Derfor har vi brug for fællesskaber, som vi kan handle sammen med.

## Fællesskaber

Søgen efter og dannelsen af disse nye fællesskaber er essentielle for individet i det senmoderne samfund. Disse nye fællesskaber skal erstatte tidligere tiders traditionsbundne fællesskaber, hvis primære funktion var at facilitere udveksling af hverdagslivs erfaringer. Fællesskaberne er ikke blevet mindre vigtige eller betydningsfulde for det senmoderne individ. Vi har stadigvæk brug for at udveksle erfaringer med andre om børneopdragelse, ægteskab, arbejdsliv, miljøforståelser og måske også mobilitetsadfærd. Nogle af disse fællesskaber bliver professionaliserede og får form som f.eks. parforholds-kurser, mobility management eller diverse radio-programmer om børneopdragelse. Andre bliver dannet omkring de elementer, vi sammensætter vores 'gode liv' af. Denne søgen efter nye fællesskaber er en søgen efter rammer, hvor der kan udveksles livserfaring. Den er på mange måder positiv, men denne konstante søgen rummer også en lang række af negative konsekvenser. Vi stiller krav til de elementer i vores hverdagsliv, som tilsammen skal udgøre brikkerne i 'det gode liv' og ofte bliver den frihedsskabende automobilitet det kit, der får krav og muligheder til at hænge sammen. Organiseringen af hverdagslivet bliver dermed mobilitetsgenererende, fordi vi ønsker at nå det hele og at frigøre os fra de sociale relationer, som traditionerne fastlåste os i, for derved at kunne engagere os i nye og anderledes fællesskaber (Giddens 1996; Beck 1997; Læssøe 1999). Disse fællesskaber dannes ikke længere *på grundlag af* fysiske afstande, men bilen muliggør dem i højere grad *på trods af* fysiske afstande. Dermed kan disse nye typer af fællesskaber ofte være med til at øge mobiliteten. På trods af at individet søger fællesskaberne, er det paradoksalt nok således, at denne søgning efter nye fællesskaber kan skabe en højere grad af individualisering. Da de senmoderne fællesskaber ifølge Bauman (2002) ofte er kortvarige og ikke baseret på livslange projekter og at de bånd vi har med andre i samme situation er skrøbelige. Denne forestilling om skrøbelige og kortvarige venskaber overser en vigtig pointe, som Bauman selv er inde på. Fællesskaberne har nemlig den essentielle funktion, at de er med til at skabe den ontologiske sikkerhed, som er grundlæggende for skabelsen af 'det gode liv'. Det overordnede mål for det senmoderne individ er om noget forsøget på at skabe 'det gode liv', en evig stræben efter lykke.

I det senmoderne samfund er der en udtalt ret til lykke, ofte tæt relateret til frihed (Bauman 2002, 2003), men i lige så høj grad en afhængig af tryghed og det er blevet den fundamentale motivation for individets deltagelse i samfundet. Ifølge Thomas Hylland Eriksen (2004:138), synes det åbenbart "... at den postmodernistiske litteraturen om identifikation har undervurdert trykghedsbehovet, trangen til intimitet og uformell, koselig nærhet, bekræftelse og gjenkennelse." Det nære miljø har ikke mistet sin betydning. Juul (2002) har lavet en undersøgelse af danskernes moralske forpligtigelser og påviser, at nærhed stadig er en væsentlig faktor i dannelsen og vedligeholdelsen af venskaber. "Vores bedste venskaber er altså ikke kortvarige eller overfladiske, men beror på en fælles historie og fælles oplevelser. Det store flertal bor relativt tæt på dem, de betragter som deres bedste venner. Således har 1/3 en transporttid på mindre end 10 minutter til deres bedste ven/veninde, og yderligere 1/3 på ti til tredive minutter" (Juul 2002:168-169).

## **Det mobile senmoderne hverdagsliv som udgangspunkt**

Mobilitet er en afgørende faktor for organiseringen af det senmoderne hverdagsliv og for potentialet for at skabe 'det gode liv'. Mobiliteten står i denne afhandling som udgangspunktet, hvorigennem de samfundsmæssige og sociale processer udspiller sig. Mobilitet er et ambivalent begreb, der indeholder en tvedeling mellem mobilitet og motilitet, faktisk bevægelse og potentialet for bevægelse. En vigtig ambivalens i den sociologiske mobilitetsforskning er dog ikke alene mobiliteten som bevægelse eller potentialet for bevægelse. Mobiliteten er på en og samme tid mulighedsskabende og handlingsbegrænsende og heri ligger en ulighed, som er vigtig at have in mente i analysen af mobilitet.

De symbolske og følelsesmæssige betydninger, som ligger i mobiliteten, er af stor betydning for den enkelte og de strukturelle fortællinger om mobilitet kan ofte have udgangspunkt i disse betydninger. Samtidig er disse betydninger også med til at danne konkurrerende diskurser i hverdagslivet. Hverdagslivet skal forstås, som det liv vi lever, opretholder og fornyer, genskaber og omskaber hver dag. Det der definerer hverdagslivet er de begreber, der har betydning

for hverdagslivets betingelser og den måde disse betingelser håndteres på. I denne afhandling vil de begreber være frihed som et vigtigt element i forsøget på at skabe 'det gode liv', det vil være tiden og rummet i mobiliteten og de strukturelle fortællinger som mestringsstrategi i det mobile senmoderne hverdagsliv.

Det senmoderne hverdagsliv er kendetegnet ved at refleksiviteten er til stede i langt højere grad end tidligere, hvor vi kun handler i overensstemmelse med det traditionelle, hvis det kan legitimeres via refleksiviteten. Individet må kunne begrunde de dispositioner, der træffes og kan ikke længere søge sikkerheden i traditionernes veldefinerede rammer for valg, og dette er med til at skabe en højere grad af individualisering. Denne individualisering bliver blandt andet drevet frem af hastigheden, hvormed forandringer sker. Vi kan ikke være sikre på, at ny viden ikke vil blive revideret og risici bliver en uundgåelig del af det senmoderne hverdagsliv. Vi navigerer imellem disse risici via de eksperter, vi har mest tillid til, men er bevidste om, at deres viden kan blive revurderet. Denne usikkerhed som opfattelsen eller bevidstheden omkring risici giver, betyder, at ambivalensen bliver en uundgåelig konsekvens af det senmoderne liv. For at håndtere dette vælger vi en livsstil, idet den indeholder nogle givne valg, hvor vi ikke behøver at være refleksive. Livsstilvalget drejer sig både om valg af identitet i forhold til, hvordan man handler og hvem man ønsker at være. Samtidig danner vi en livspolitik, der giver os en ontologisk sikkerhed, et ståsted hvorudfra vi kan afgøre, hvad der er rigtigt og hvad der er forkert og hvorudfra vi kan handle subpolitisk. Vi skal selv via livspolitikken eller subpolitikken definere, hvad 'det gode liv' indeholder og hvordan vi vil forsøge at leve det. Til det har vi brug for fællesskaber, vi kan agere subpolitisk sammen med, da fællesskaberne har den essentielle funktion, at de er med til at skabe den ontologiske sikkerhed, som er grundlæggende for skabelsen af 'det gode liv', hvor lykke og frihed står som de bærende utopier.

## Strukturelle Fortællinger

Det ambivalente senmoderne hverdagsliv stiller en række konstante krav til os om valg, der skal træffes og risici der skal vurderes. Det gør det på mange måder til en uoverskuelig opgave, som ofte får karakter af en evig balancegang mellem, hvad der er 'rigtigt' og 'forkert'. Vi står ofte alene med beslutningen om, hvordan vi på bedst mulig måde skal navigere i dette hverdagsliv, når vi skal forsøge at skabe 'det gode liv' for os selv og vores familier. Til at guide os i nogle af disse valg, og i denne afhandling i forbindelse med vores hverdagslivsmobilitet, bruger vi de strukturelle fortællinger som ledetråd. Som udgangspunkt for analysen vil jeg derfor starte med at redegøre for begrebet strukturelle fortællinger. Det bliver en fortælling om, hvordan begrebet er fremkommet som analytisk begreb i arbejdet med transportvaner og holdninger og hvordan det løbende er blevet udviklet. De strukturelle fortællinger har udviklet sig gennem en abduktiv forskningsproces og kommer ud som et analytisk begreb formet af den proces, som denne afhandling har gennemgået. Denne del af analysen fungerer på denne måde også som en illustration af de strukturelle fortællinger som analyseredskab og det er dette analyseredskab, som bliver ført over i de følgende kapitler, hvor det åbner op for nye temaer.

### **De strukturelle fortællingers fremkomst**

Jeg har gennem de sidste 10 år arbejdet med forskellige transport- og mobilitetsrelaterede problemstillinger med udgangspunkt i hverdagslivet. Spørgsmålene har været centreret omkring, hvorfor vi vælger de typer af transportmidler, vi gør og hvordan det hænger sammen med vores hverdagsliv? Indsamling af data har været centreret omkring kvalitative metoder, primært dybdeinterviews og fokusgrupper. Jeg har sat fokus på alle de elementer, et hverdagsliv

består af og forsøgt at afdække hvilken rolle og betydning mobiliteten får i dette hverdagsliv. I dette arbejdet er det, jeg kalder de strukturelle fortællinger så at sige dukket op fra materialet. De strukturelle fortællinger er dermed et begreb, der er fremkommet på baggrund af empirisk og teoretisk arbejde centreret omkring transport og mobilitet. Hvis man sammenligner aldersgruppen, de sociale forhold og den geografiske placering på de personer, hvis udtalelser ligger til grund for dette begrebs opståen, er de præget af stor forskellighed, men de havde alle de strukturelle fortællinger som en del af deres forklaringsramme om, hvorfor de havde indrettet deres hverdagsliv, som de havde. Mit tidligere arbejde med mobilitet har primært centreret sig om brugen af bilen, hvordan vi bruger den og hvorfor den for mange er blevet den fortrukne kilde til mobilitet i hverdagslivet. Bilen har været udgangspunktet, fordi det er den, som er mest synlig, når vi taler om de miljørelaterede problemer der er i forbindelse med mobilitet i dag. Udgangspunktet for denne afhandling var blandt andet, at se om der var variationer i brugen af de strukturelle fortællinger, hvis hverdagslivet ligeledes var centreret omkring andre mobilitetsformer. Det har dog hurtigt vist sig, at de typer af strukturelle fortællinger, som brugere af for eksempel det kollektive transportsystem anvendte, ikke var signifikant anderledes fra dem, som bilbrugerne havde. Derfor vil denne historie om begrebets opståen ikke have ændret karakter på trods af de flere forskellige mobilitetsformer, der nu er involveret.

Det bliver ofte fortalt, at der ikke er sammenhæng mellem holdning og handling. Vi ved godt, at bilkørsel forurener, fylder, larmer og slår ihjel, men det betyder ikke, at vi ændrer vores transportvaner. Det senmoderne hverdagsliv er tidspresset og det er fyldt med forskellige typer af risici, som vi konstant bliver nødt til at tage stilling til (drivhuseffekt, trafikuheld, fedme). Det at leve med disse risici er blevet en normaltilstand, som vi har lært at navigere i via forskellige redskaber. Det er her, at de strukturelle fortællinger kommer på banen og fungerer som en slags rationalitet, vi kan bruge til at forklare og nogle gange forsvare vores mobilitetsadfærd over for os selv og andre. De strukturelle fortællinger træder ind i diskrepansen mellem holdning og handling på individets præmisser og tager højde for det faktum, at vi er vores egne hverdagslivsekspertter i forhold til mobilitet.

Et eksempel på en strukturel fortælling kan være 'når man har børn, har man brug for en bil' eller 'samfundet er indrettet på bilisme og

man kan derfor ikke leve uden bil' eller 'man kan ikke stole på togene, for de er altid forsinkede'. De fleste vil nok kunne nikke genkendende til disse typer af formuleringer og hører sig selv bruge dem i flæng. Ofte vil de strukturelle fortællinger indeholde et 'man' i stedet for et 'jeg' i fortællingen. Et 'man' der så at sige generaliserer fortællingen som noget alment. Det er meget sandsynligt, at de strukturelle fortællinger i nogle situationer er en beskrivelse af, hvordan den øjeblikkelige situation er lige nu. Problemet opstår, når vi begynder at tale om, hvad 'man' kan og skal. Børn og biler er ikke af naturen to sammenhængende faktorer og en stor del af togene kommer faktisk til tiden. Når vi bruger disse strukturelle fortællinger, om hvordan vi transporterer os, er det med til at opretholde bestemte typer af mobilitet som en indiskutabel 'objektiv sandhed' og er som sådan med til at blokere for ændret adfærd på transportområdet. Den strukturelle fortælling kan defineres som følgende:

**En strukturel fortælling er en specifik måde at argumentere på, når vi begrundet hverdagslivets valg og handlinger. En strukturel fortælling bliver brugt til at skabe en tilsyneladende rationalitet bag de handlinger, vi foretager og de valg vi træffer i hverdagslivet og fungerer som en guide til specifikke handlinger. Den strukturelle fortælling former udgangspunktet for, hvordan vi som individer opfatter specifikke problemer og deres mulige løsning. Individets sociale praksis producerer og reproducerer disse strukturelle fortællinger.**

Den strukturelle fortælling påvirker valget af mobilitet samtidig med, at den ligeledes bliver brugt til at begrunde dette valg. Den indgår i en proces, hvor den både er med til at guide et forestående valg samtidig med, at den fungerer som en tilsyneladende rationalitet, når valget skal begrundes over for os selv og andre. De strukturelle fortællinger bliver produceret og reproduceret under det senmoderne hverdagslivs betingelser. For at forstå hvorfor og hvordan vi bruger de strukturelle fortællinger, er det derfor essentielt at forstå de betingelser, som det senmoderne samfund skaber de strukturelle fortællingers fundament under og som følge deraf en forståelse af de kontrolmekanismer, som opretholder den generelt accepterede gyldighed af netop disse strukturelle fortællinger.



## Begrebets udvikling

Denne dobbelthed, som de strukturelle fortællinger indeholder, og det at få hold på eller forstå de modstridende og ambivalente forklaringer, der ofte fremkommer, når individet skal beskrive og fortælle om sine transportvaner, har, i al den tid jeg har arbejdet med transport, været en kilde til nysgerrighed og undren og dermed en vigtig del af drivkraften for denne afhandling. I arbejdet med dybdeinterviews om menneskers hverdagsliv, miljøforståelser og transportmønstre er de strukturelle fortællinger så at sige brudt ud af materialet. Hvis jeg i dag går tilbage og ser på interviewudskrifter fra de første hverdagslivs-interview, som ligger mere end 10 år tilbage, står de strukturelle fortællinger meget tydeligt frem. I arbejdet med begrebet skiftede det navn flere gange og gennemgik således en udvikling fra ”strukturelle undskyldninger” over til ”standardforklaringer” for til sidst at lande i ”strukturelle fortællinger.” Det, som den endelige betegnelse rummer, er en vedligeholdelse af det strukturelle aspekt, der er essentielt for forståelsen af fortællingens kerne og en mulighed for at se fortællingerne i deres helhed for at komme tættere på de dilemmaer, de udspringer af.

I det indledende arbejde med de strukturelle fortællinger valgte vi (Freudendal-Pedersen et.al. 2002), for at komme dybere ind i begrebet, at inddele de strukturelle fortællinger i tre underkategorier. Følgende citater stammer alle fra dette tidligere arbejder med mobilitet:

1. De ”mulighedsskabende strukturelle fortællinger” som handlede om at konstruere en bestemt livsstil. Her om en families begrundelse for at anskaffe sig bil nummer to ”*Den ene (institution) ligger meget langt væk, men det er fordi, vi har valgt et specielt fritidshjem, som x gerne ville gå på... men så var der altid bøv l med det offentlige, så fungerer det ikke og så passer det ikke, så passer det ikke sammen og det tog en evighed.*”
2. De ”praktiske strukturelle fortællinger” der legitimerer et bestemt transportmiddel som den eneste mulighed som f.eks” at køre på arbejde er i realiteten noget rigtigt griseri, for de 5 km når den ikke at blive varm af og der kører busser og tog lige til døren. Men det er hurtigere og mere behageligt det andet og nogle gange skal jeg have en bærbar computer med.”

3. De "afmægtige strukturelle fortællinger" som fratager individet ansvaret for de afledte problemer, der er ved deres transportform som f.eks. *"Vi er underlagt nogle mekanismer, det 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."*

Disse tre inddelinger af de strukturelle fortællinger vil ofte lappe over og forudsætte hinanden og skal derfor ikke ses som modsætninger til hinanden, men i højere grad som supplerende abstraktioner, der afdækker forskellige aspekter af individets selvopfattelse og refleksive projekt. Individet trækker på alle typer af strukturelle fortællinger, men i nogle tilfælde vil den ene være mere herskende eller tydelig end de andre (Freudendal-Pedersen et.al. 2002:58). Disse inddelinger blev skabt for at komme tydeligere ind under huden på begrebet og for at tydeliggøre de nuancer det indeholdt.

Denne inddeling er et vigtigt analytisk redskab, når den enkeltes handlinger og rationaliteter skal undersøges og forstås. I denne afhandling har jeg dog i stedet ønsket at se på nogle af de samfundsmæssige processer og ideer, der ligger bag vores behov for at bruge de strukturelle fortællinger. Jeg har ligeledes haft et stort ønske om, at fjerne det legitimerende aspekt af de strukturelle fortællinger for ikke at øge farten, hvormed mobiliteten bliver individualiseret. At arbejde for at mobilitetens positive og negative effekter bliver et fælles anliggende betyder ligeledes, at de udfordringer, som mobiliteten skaber, ikke kun skal analyseres på et individuelt niveau (Freudendal-Pedersen & Hartmann-Petersen forthcoming). Jeg har derfor i denne afhandling valgt at gå bort fra underinddelingerne af de strukturelle fortællinger og har i stedet ønsket at fokusere på de processer, der opererer på et fællesskabsniveau. Mit udgangspunkt for at undersøge de strukturelle fortællingers fremkomst er stadig hverdagslivet, men med et større fokus på ideen om frihed og tid som bærende elementer i ønsket om at skabe 'det gode liv'.

Det er min overbevisning at det vil være muligt at finde disse strukturelle fortællinger i alle lag i samfundet. Der vil være forskel på,

hvordan de bliver udtrykt, men der vil være nogle, som har en universel karakter, der fremkommer på tværs af sociale og geografiske grænser. Det teoretiske arbejde, som disse fortællinger er funderet i, tager udgangspunkt i det senmoderne hverdagsliv og deres strukturer. Det strukturelle i fortællingerne skal forstås i forlængelse af Giddens (1984) strukturbegreb, hvor individet i kraft af sin sociale praksis producerer og reproducerer de strukturelle fortællinger og via dette er med til at opretholde hele samfundets høje mobilitetsbehov.

### **Hvad er det strukturelle i fortællingerne**

Giddens (1984) imødekommer konstruktivismens interaktionsprincip ved at gøre op med ideen om, at aktøren og strukturen er to uafhængige størrelser, der agerer uafhængigt af hinanden. Ifølge strukturationsteorien er basis, hvorudfra samfundet skal anskues, hverken erfaringen af den individuelle aktør eller en eksisterende social helhed, men individuel praksis spredt over tid og rum. Samfundet skal forstås som en strukturationsproces, hvor individets praksis på samme tid strukturerer og er struktureret af samfundet. Det betyder, at strukturerne er indlejret i individets bevidsthed og bliver reproduceret, når individet agerer, samtidig med at individet agerer på baggrund af allerede eksisterende strukturer. Giddens tillægger forståelsen af den sociale praksis stor vægt i produktionen og reproduktionen af det sociale liv. Den sociale praksis skal forstås som det medierende begreb mellem handling og struktur – mellem individ og samfund. Giddens (1984) mener dog ikke, at alt er tilfældigt eller relativt. Han siger, at vi har systemer og strukturer, som vi handler efter og på baggrund af. Systemer er handlinger, der hele tiden gentages og derfor strækker sig ud over en enkelt handling. Når vi til daglig vælger det kollektive transportsystem, underbygger vi det system, denne transportform er omgivet af, dvs DSB, Banestyrelsen, Trafikministeriet. Dermed bliver den sociale praksis, vi er en del af, reproduceret og der opstår et mønster af sociale relationer (Andersen & Kaspersen 1996). Strukturer derimod eksisterer ikke hos Giddens som en ydre ramme, men har kun 'virtuel' eksistens. De eksisterer som tids/rum-tilstedeværelse kun i øjeblikkets praksis og som hukommelsesspor, der guider det vidende individs handlinger (Giddens 1984). De uskrevne regler, vi opfører os efter, når vi kører med toget, er et eksempel på en sådan struktur. Vi sætter os ikke lige ved siden af en anden passager, hvis der er masser af

ledige pladser. Rent faktisk er der et ganske bestemt mønster, vi placerer os efter i en togvogn, når vi fylder den op (Megafon 2005). En anden struktur kan være, at bilen er hverdagens kit, uden den kan hverdagslivet ikke hænge sammen. Strukturer er på denne måde regler eller lovmæssigheder, der reproduceres gennem aktørens bevidsthed og handlinger. Strukturer har fravær af handlende subjekter, de eksisterer kun i selve praksis og i vores menneskelige hukommelse, når vi handler. Dermed kan strukturer ifølge Giddens ikke opfattes som eksternt eller noget uden for agenten. Det traditionelle strukturbegreb opløses og bliver på en og samme tid midlet til og resultatet af agentens sociale praksis.

Når Giddens på denne måde erstatter det traditionelle strukturbegreb, skal strukturer ikke længere opfattes som deterministiske men i højere grad som både mulighedsskabende og handlingsbegrænsende. Det vil sige, at den struktur, der hedder, at bilen er hverdagens kit, er mulighedsskabende i den forstand, at hverdagen bliver nemmere at organisere. Samtidig er den i høj grad handlingsbegrænsende, fordi hverdagen dermed bliver meget besværlig, hvis man ikke har en bil eller den bliver besværliggjort via de muligheder bilen giver os. Giddens (1984) forankrer via sit strukturbegreb værdier og normer – regler og ressourcer i agenten således, at de ligger inde i agenten og ikke udenfor agenten.

Berger og Luckmanns (1966) har dannet en videnssociologisk teori om den samfundsskabte virkelighed, som beskriver, hvorledes vores viden sker i en konstant interaktion/udveksling mellem individ og samfund. Her tager de et udgangspunkt, der minder om Giddens' strukturationsteori (1984), når de fastslår, at institutionaliseret viden konstrueres i et samspil mellem individ og samfund og at det ikke giver mening at prøve og forstå vidensprocessen ud fra et start- og slutpunkt. Snarere skal vidensprocessen ses som en vedblivende konstruktion, der er gensidig konstituerende og afhængig. I vidensprocessen typificerer forskellige slags aktører gensidigt vanemæssige handlinger (Berger & Luckmann 1966). Netop dét, at vanerne og rutinerne typificeres, skaber grundlaget for det, Berger og Luckman kalder en institution, idet vanerne tager karakter og skaber forståelse for flere aktører. I Berger og Luckmanns institutionsbegreb ligger således både Giddens struktur- og systembegreb, da deres institutionsbegreb indeholder alle former for tidsligt, rumligt og socialt

fikserede handlingsmønstre lige fra familie, skole og religion over til sommerliv på stranden som en årligt gentaget og veletableret institution (Andersen og Kaspersen 1996:199). Eksistensen af en institution er med til at kontrollere, hvordan adfærd og forståelse spredes ud til andre aktører, idet der over tid skabes enighed om institutionens værdigrundlag. Blot ved deres eksistens kontrollerer institutioner menneskelig adfærd, da de opstiller på forhånd definerede adfærdsmønstre, som på trods af mange teoretiske muligheder styrer adfærden i en retning (Berger & Luckmann 1966:73). Individet bærer på den måde andre individers betydningskonstruktioner videre ved, at det giver mening for én selv og på denne måde gør man den specifikke viden meningsfuld for sig selv. Herefter kan processen begynde forfra, idet individets 'nye' viden danner grundlaget for handling, der opretholder og bekræfter den konstruerede institution. Denne proces kan også sammenlignes med det, som Giddens betegner som strukturationsprocessen, hvor menneskelig handling på samme tid strukturerer og er struktureret af samfundet.

Denne proces kan forklares ud fra et tænkt eksempel i forhold til de strukturelle fortællinger. Et eksempel kan være den strukturelle fortælling 'Man kan ikke regne med toget, det er altid forsinket'. Her kan man sige, at den institutionaliserede viden - i dette tilfælde den strukturelle fortælling - bliver eksternaliseret i og med, at en række vanehandlinger og rutiner, mange vælger at køre bil, i stedet for at tage toget, gentages igen og igen og dermed typificeres, *det er svært at komme frem på det aftalte tidspunkt, hvis man ikke har en bil*. Det der sker er, at individet typificerer institutionen/strukturen, således at betydningen konstrueres til at give mening for mange. Institutionen/strukturen opretholder derefter sig selv ved at kanalisere menneskelig adfærd i en bestemt retning. *Det kan ikke lade sig gøre at få et hverdagsliv til at hænge sammen, hvis man er afhængigt af toget*. På denne måde giver den konstruerede viden mening for individet og derfor internaliserer individet denne mening og adfærd. Transport, tid og hverdagsliv bliver på denne måde et emneområde, der dannes enighed om og af individet betragtes som værende gældende for én selv. Der findes i strukturationsprocessen og i institutionaliseringen kontrolmekanismer i form af social kontrol, *hvis jeg er nødt til at tage toget, kan jeg ikke være fleksibel i mit arbejdsliv og det kræves der i dagens*

*Danmark.* Individets handlinger er herefter med til at bekræfte den institution, som den har taget udgangspunkt i (Thomsen 2001). Strukturen bliver dermed et signal til omverdenen om, at hvis man vil være fleksibel, som det senmoderne hverdagsliv/arbejdsliv kræver, kan man ikke være afhængig af det kollektive transportsystem. Denne proces bliver yderligere suppleret sprogligt ved at ”videregive institutionaliserede spilleregler for en bestemt adfærd” (Thomsen 2001:34), ved at individet direkte eller indirekte italesætter den institutionaliserede adfærd, *jeg ved godt, at det måske er mere miljørigtigt at tage toget, men hvis jeg vil avancere i mit job, bliver jeg nødt til at være fleksibel.* Denne italesættelse er i sidste instans med til, at samfundet bliver skabt som objektiv virkelighed, hvis man vil være en vigtig medspiller på arbejdspladsen, er man nødt til at være fleksibel og kan ikke være afhængig af det kollektive transportsystem. Ifølge Berger og Luckmann når man hermed cirkelslutningen, idet samfundet som objektiv virkelighed dermed er et menneskeligt produkt, der konstrueres og rekonstrueres i en vedblivende proces.

Via Berger og Luckman fremtræder essensen af de strukturelle fortællinger meget tydeligt, men deres institutionsbegreb bliver for bredt til at indfange kernen i de strukturelle fortællinger, da de strukturelle fortællinger ikke på samme måde er præget af en samfundsmæssig vedtagelse af visse spilleregler, men mere karakteriseret ved gængse måder at handle på, der tages for givet ubeset af individet. På denne måde er de strukturelle fortællinger mere ‘usynlige’ end de gængse institutioner. Mens institutionerne har en konkret materiel sanktionsmulighed, eksempelvis i form af at give en bøde for at køre for stærkt, er de strukturelle fortællinger måske snarere præget af social psykisk kontrol, eksempelvis i form af at andre forventer, at man er mobil for at kunne opfylde det senmoderne livs vilkår om at være fleksibel. Ydermere skal denne sociale psykiske kontrol forstås i forlængelse af ens egne forventninger til, hvordan man ønsker at fremstå og indgå i det senmoderne livs vilkår/muligheder. De strukturelle fortællinger er spundet ind i et net af kulturelle forestillinger om det mobile og fleksible senmoderne liv og i den ‘socialitet’, hvis omdrejningspunkter blandt andet er mobilitet, individualisering og refleksivitet. Nøglen til at forstå de strukturelle fortællinger skal således findes dels i de forhold, hvorunder det senmoderne gør sig gældende og danner grundlaget for de strukturelle

fortællinger og dels i de kontrolmekanismer der gør, at de strukturelle fortællinger fastholder en generel accepteret gyldighed.

### **Strukturelle fortællinger, reifikation og diskurser**

Da jeg begyndte at arbejde med transportrelaterede miljøproblemer, var det ikke en del af mine overvejelser at placere disse undersøgelser inden for en diskursanalytisk analyseramme, som beskrevet i kapitel 2. Jeg har dog gennem mit arbejde med de strukturelle fortællinger og ved senere at stifte bekendtskab med mere moderate former for både teoretiske og mere empirisk bårne diskursanalyser (Fairclough 1992; Jensen 2006) set perspektiverne i en diskursanalytisk tilgang til dannelse af rationaler og forklaringsrammer i hverdagslivet. Dermed ville der kunne komme en interessant analyse og vigtig viden ud af en diskursanalytisk tilgang til de strukturelle fortællinger. Det kritiske diskursbegreb, som bl.a Fairclough repræsenterer, udtrykker det således: "The discourse/semiotic aspect of a social order is what we call an order of discourse. It is the way in which diverse genres and discourses and styles are networked together. An order of discourse is a social structuring of semiotic difference – a particular social ordering of relationships among different ways of making meaning" (Fairclough et.al. 2002:2). En diskurs er en bestemt måde at tale om og forstå verden, eller et udsnit af verden på og hverdagslivet er fyldt med forskellige diskurser, der konkurrerer med hinanden. 'Den gode forælder' og 'vi skal leve sundt' er bredt accepterede diskurser. Der er en række diskurser om hvad den gode forælder gør og ikke gør i omgangen med sine børn, hvor lang tid skal de være i institution, hvor meget fjernsyn skal de se osv. En anden fremtrædende diskurs er sundhedsdiskursen, hvad bør jeg spise, jeg bør ikke ryge, jeg bør dyrke noget mere motion. En livsstil eller et fællesskab kan have nogle gældende diskurser, som er anderledes fra andre livsstile/fællesskaber. Nogle diskurser har mange til fælles og kan stort set findes hvor som helst, mens andre er specifikke og først og fremmest gældende på et specifikt sted. En illustration af dette kan være diskursen om 'det gode liv'. Indholdet i denne diskurs kan være meget forskellig fra sted til sted, men som struktur hedder den måske 'det danske samfund skal være et velfærdsamfund'. Diskursen er en italesat enhed, som både kan gælde for små og store grupper af mennesker. Forskellige diskurser kan godt lede frem til den samme strukturelle fortælling. Det 'at man ikke

kan regne med HT' kan handle om alt lige fra diskursen om 'den gode forælder' til diskursen om at 'rigtige mænd har deres egen bil'.

Der kan godt argumenteres for, at begrebet strukturelle fortællinger kunne indeholdes i et diskursbegreb, ligesom der findes andre typer af begreber inden for socialvidenskaben, som beskriver rationalitetsdannelse. Berger og Luckman fremfører begrebet reifikation, der på mange måder har noget af de strukturelle fortællinger i sig. Reifikation er "at opfatte produkterne af menneskelig aktivitet, som om de var noget andet end menneskelige produkter" (Berger og Luckman 1966:108). I begrebet ligger det, at individet er i stand til at glemme, at det selv er med til at skabe den verden det lever i, de definerer en verden som de ikke har nogen kontrol over og som i stedet bliver styret af ting uden for den enkeltes kontrol.

"Det må fastslås, at reifikation er en særlig form for bevidsthed, eller mere præcist, en særlig form for objektivisering af den menneskelige verden. Selv når det opfatter verden som reificeret, fortsætter mennesket med at skabe den. Det vil sige at mennesket paradoksalt nok er i stand til at skabe en virkelighed, som fornægter det." (Berger og Luckman 1966:109)

Reifikation er et vigtigt marxistisk begreb, som får betegnelsen 'falsk bevidsthed' og som inden for denne retning er tæt sammenbundet med fremmedgørelsesbegrebet (Berger og Luckman 1966:233-234). Reifikationen er en særlig form for bevidsthed og den institutionelle orden som helhed eller blot dele af den kan opfattes som reificeret. Ifølge Berger og Luckman smelter institutionernes verden sammen med naturens verden. Sådan som tingene hænger sammen, bliver det en 'objektiv' faktor og det enkelte individ har ikke muligheden for at ændre på det. "Den sektor i selv-bevidstheden, der er blevet objektiviseret i rollen, bliver således opfattet som en uundgåelig skæbne, for hvilken individet kan frasige sig ansvaret" (Berger og Luckman 1966:110). De strukturelle fortællinger ligger tæt op ad Berger og Luckmans reifikationsbegreb. En væsentlig forskel er dog, at reifikationsbegrebet favner en hel samfundsudvikling og er et begreb, der rummer alle institutionerne i samfundet. Derimod er de strukturelle fortællinger mere fokuserede på individers rationaler i forhold til italesættelser af specifikke handlingsmønstre, men samtidig



bærer de via italesættelsen materialiteter af det hypermobile samfund i sig.

## **De strukturelle fortællinger i det senmoderne samfund**

Som jeg har opridset, er de strukturelle fortællinger et begreb, der har udviklet sig over en årrække i et samspil mellem teorier om det senmoderne samfund og samtaler med aktørerne i dette samfunds hverdagsliv. Det er et begreb, der er vokset frem af et omfattende interviewmateriale som et svar på de ambivalenser og modsætninger mellem handling og holdning, det senmoderne hverdagsliv er fyldt med. Hverdagslivet indeholder potentielt en række modsætninger, ting der kan gøres på den ene eller den anden måde. Det ene er måske lidt bedre end det andet, og det er her de strukturelle fortællinger hjælper os, fordi det giver os færre ting at reflektere over. Derfor bliver de strukturelle fortællinger opfattet og udtrykt som universelle sandheder, alle er enige om og dermed fritager de os fra ansvar, mens vi foretager bestemte handlinger. En strukturel fortælling bliver brugt til at forklare de handlinger, vi foretager og de valg vi træffer, som en del af hverdagslivet. Da en af de stærkeste strukturelle fortællinger om mobilitet er 'at mere mobilitet giver mere frihed', betyder det, at de strukturelle fortællinger på denne måde også er med til at opretholde hele samfundets høje mobilitetsbehov. Det senmoderne hverdagsliv indeholder en lang række elementer, som alle har en betydning for udviklingen og forståelsen af de strukturelle fortællinger. Elementer, der på hver deres måde, har en betydning for de måder, hvormed vi kan navigere i vores hverdagsliv. Risici og de deraf følgende ambivalenser spiller en central rolle i dannelsen af de strukturelle fortællinger, da de er fundamentale for behovet for en strukturel fortælling. Den strukturelle fortælling er også en formuleret del af livspolitikken eller subpolitikken og er med til at skabe rammer for hvad vi kan og ikke kan i hverdagslivet. Fællesskaberne, som er essentielle for den ontologiske sikkerhed, er et af de steder, hvor vi får bekræftelse og opbakning til de strukturelle fortællinger, som i sig selv er med til at danne nye typer af meningsfællesskaber. Disse elementer er dem vi navigerer igennem, når vi skal beskrive, hvad hverdagens mobiliteter betyder i vores liv. Det er dermed ligeledes disse

senmoderne dynamikker, der er med til at skabe de strukturelle fortællinger, som jeg i det følgende vil præsentere.

## **Strukturelle fortællinger i empirien**

De strukturelle fortællinger er tydeligt trådt frem både i enkeltinterviewene og i fokusgrupperne. De bliver brugt på forskellige måder i forskellige sammenhænge. Det ville være muligt og ligeledes interessant at beskrive dem under de tre inddelinger, muligheds-skabende, praktiske og afmægtige strukturelle fortællinger, da denne inddeling også er afspejlet, når hver enkelt skal beskrive, hvordan de får hverdagslivet til at hænge sammen. Jeg har i denne afhandling, som jeg tidligere har påpeget, ønsket at se på dem i et mere overordnet perspektiv. For at gøre det, vil jeg beskrive dem i en anden ramme. Udgangspunkter her bliver en beskrivelse af de strukturelle fortællinger gennem tre typiske og meget ofte brugte typer af strukturelle fortællinger, som de fleste andre strukturelle fortællinger i den ene eller den anden form er struktureret omkring. De tre typer af fortællinger er:

1. Når man har børn, så har man brug for en bil
2. Toget er altid forsinket
3. Bilen giver nogle muligheder, som intet andet transportmiddel kan give

Disse tre typer af strukturelle fortællinger er til stede i en eller anden form i alle enkeltinterviewene og bliver ligeledes diskuteret i fokusgrupperne. De tre typer fortællinger overlapper ofte hinanden eller bliver mikset sammen og bliver anvendt forskelligt med forskellig intensitet i forskellige familiesituationer.

### **Når man har børn, så har man brug for en bil**

I gruppe A har ingen af de interviewede børn, men Alma er gravid og det afspejler sig i Alma og Arnes fortællinger om mobilitetsvalg: *”Men når jeg på nuværende tidspunkt ikke har et transportbehov, der kunne fordre en bil, kan jeg ikke se, hvorfor jeg skulle have det, men altså når man får barn, så får vi nok en på grund af bekvemmelighed.”* Fordi de skal have et barn, har de valgt at lede efter et hus uden for byen og har

i den forbindelse planlagt at anskaffe en bil: ”også fordi man får et barn og det bliver nemmere.” I gruppe C, har de tre personer, der har børn, en bil. I deres gruppe bliver den strukturelle fortælling om børn og biler hovedsageligt brugt indirekte: ”Også når man har børn, så er det noget bøvl, når man er ude hos venner, man kan jo ikke komme hjem, så skal de ud og op på stationen, det er meget nemmere at lægge dem ind i bilen, det ville være noget bøvl at skulle have sovende børn med i toget.” Sammenhængen mellem børn og biler findes også i gruppe B, hvor det er den mest gennemgående strukturelle fortælling: ”Oprindeligt anskaffede vi den, fordi nu havde vi to børn og vi havde familie, der boede rundt omkring på Sjælland”, som den familie, der har to sammenbragte børn, fortæller.

Hvis vi deler gruppe A, B og C op i familier med og uden børn, er det gennemgående, at den strukturelle fortælling lever lige så stærkt, om ikke stærkere, i familier uden børn. Familier med børn bruger de mere indirekte udgaver af denne fortælling, mens familier uden børn oftere og mere direkte bruger den strukturelle fortælling om børn og biler. ”Det er mest det der med, når man får børn, hvordan man skal komme af sted med tre børn. Så kunne man vel også tage mere med bus, man skal bare lære nettet at kende.” Forestillingen om, at det ikke er til at få et hverdagsliv til at hænge sammen uden bil, når man får børn, lever meget stærkt hos dem, der endnu ikke har børn. Det er især der, hvor børnene er på vej eller er begyndt at leve som et muligt fremtidsprojekt, at den står stærkest. Her fortæller Bitten om problemerne med en delebil. ”Vi har en delebil. Men nu døde den i sidste uge og dem vi delte den med fik tvillinger, så de ville godt have en delebil igen, men jeg vil ikke have en delebil med dem, for jeg ved de har brug for en bil hele tiden, så det ville blive for ulige.” Det er gennemgående i interviewene, at de der har børn ikke altid vælger bilen til hverdagslivets transport, men i stedet har fundet andre mobiliteter, der får hverdagslivet til at fungere. Ligeså gennemgående er det, at de, der skal forestille sig, en organisering af et allerede sammenpresset hverdagsliv, ikke kan forestille sig, at det kan lade sig gøre, hvis de ikke får bilens muligheder med som en del af pakken. I gruppe C bliver tidspresset italesat: ”Man sparer utrolig meget tid på at have en bil i forhold til at skulle tage det offentlige.” Den strukturelle fortælling om børn og biler eksisterede i alle tre grupper, men stærkest hos dem uden børn. Dem uden børn forventede, at de ville få brug for en bil, når de

fik børn. Dermed kan man sige, at bilen bliver anskaffet på en forventet efterbevilling. Den strukturelle fortælling italesætter et behov, de ikke har følt endnu, men som de forventer vil komme.

Alle de interviewede, der havde børn, havde ligeledes en bil. De brugte den strukturelle fortælling om børn og biler mindre og flere af dem brugte ikke bilen til børnenes hverdagslivsmobilitet. Den blev som oftest brugt til ferier og weekendture, når børnene var involverede.

I fokusgruppen bliver der sat ord på de elementer, som bilen ikke opfylder, når børn er involverede i mobiliteten:

*”Dagligdags får jeg ikke så meget ud af at køre i bil”*

*”nej jeg tror egentlig jeg hygger mig mere med børnene i et tog end i en bil, for så skal man ikke koncentrere sig om at køre og er ikke spændt fast, der hvor man sidder”*

*”tog er i virkeligheden også mere socialt og mere afslappet og man kan snakke sammen og sidder ansigt til ansigt.”*

Diskussionerne i fokusgruppen fik i denne forbindelse et af parrene til at reflektere over, hvilke positive og negative sider, der var ved forskellige transportmidler som her, hvor Bo spørger sin kone: *”nu har vi lige været på ferie i Norge i bil, hvordan tror du det havde været, hvis vi havde taget toget.”* Blanca svarer *”mere afslappende og mere fællesskab, vi kunne have hygget os med børnene.”* Bitten der ikke har børn indskyder i diskussionen: *”ja men der er jo to slags ferier, ferien hvor man skal frem til noget og være der, eller ferien hvor man rejser rundt.”* Hun forstår ikke Bo og Bittens rationale for at tale om, hvad der kunne have været hyggeligt ved at benytte en anden transportform, sikkert fordi hun ikke har prøvet at køre mange kilometer med små børn. De prøver på den anden side ikke at forklare hende, hvad det negative aspekt ved at køre langt med børn er. Bo og Bitten opsummerer diskussionen ved at forklare, hvorfor bilen bliver valgt, selvom der havde været andre fordele ved en anden transportform:

*”Nu har jeg kun bil, fordi der ikke er link til, hvor jeg skal hen”*

*”i mange tilfælde, det der med at have bil når man har børn, så er det ren bekvemmelighed og det tror jeg, selv om man ved de forurener, så tænker man ikke så meget over det”*

*”så tænker man mest på sig selv”*

Det ville være nærliggende at forestille sig, at diskrepansen mellem det oplevede og det forestillede behov ville blive diskuteret i fokusgrupperne, da det fremtræder tydeligt. Der er dog noget, der tyder på, at den strukturelle fortælling om børn og biler er svær at diskutere og forhandle, da den går ind og piller ved noget helt fundamentalt i vores liv. Det handler om vores evne til, eller vores forestillede evne til, som forældre at skabe 'det gode liv' for vores børn. Vi er alle dårlige til at tage kritik på dette område og er derfor ligeledes meget tilbageholdne med at udtrykke kritik af andres måde at forvalte denne situation på. Jeg kan se efterfølgende, at jeg selv ligger under for dette. Det er gennemgående, at jeg som interviewer ikke er gået lige så hårdt til denne strukturelle fortælling i enkeltinterviewene som til de andre typer af fortællinger. I fokusgruppen har jeg i højere grad ventet på de andre deltagers udspil og accepteret, når der ikke er kommet en modreaktion. Deltagerne i fokusgruppen bøjer af i det øjeblik, denne strukturelle fortælling kommer på bordet. Der kommer ikke nogle kontante meldinger om ansvar for andre, fællesskabets betydning osv, som dukker op under de andre forhandlinger. For en del år siden, inden de strukturelle fortællinger var blevet defineret som et analytisk begreb, var jeg i en interviewsituation, hvor et par på omkring de 50 med voksne børn forklarede deres anskaffelse af bilen med "at når man har børn, har man jo brug for en bil." Jeg kan huske, at jeg undrede mig over denne fortælling, da den jo intet havde at gøre med deres nuværende hverdagslivssituation. Efterfølgende har jeg dog tænkt på mange gange, at det var interessant, hvordan denne fortælling kan overleve og, ser det ud til, overlever bedst i de sammenhænge, hvor den ikke er udtryk for et tilstedeværende oplevet behov, men i højere grad et forventet behov. Bilen som frihedsskaber og mulighedsskaber står så stærkt i vores mentale forestillingsevne, at den for mange fungerer som den bedste 'mentale' udvej i et presset og stabilt hverdagsliv.

### **Toget er altid forsinket**

Der er i de forskellige grupper stor enighed om at: "*altså det offentlige transportmiddel, altså det er dyrt og det passer aldrig og så skal man gå ned til busstopstedet ... det er jo frygteligt ... det er forsinket, der er alt for mange mennesker med, eller der er en der lugter.*" Især det, at man ikke kunne

regne med at toget kom til tiden, var der mange, der satte ord på. En af de mest kritiske var Claus, som kun tog toget en sjælden gang imellem: *"Jeg ved de dage, hvor jeg er på arbejde og skal tage toget hjem, så skal jeg bruge energi på at planlægge og så raser man derop og så enten er man 5 min for tidligt på den eller også er toget 10 – 15 min forsinket. Så jeg kan ikke planlægge."* Der var en tydelig tendens til, at de der brugte toget som hverdagslivs mobilitet var de mindst kritiske. Især Alex var meget glad for sin daglige togtur: *"i toget der kan man falde hen, man kan fordybe sig, man kan gå rundt, man er ikke bundet til en stol og man kan lave, hvad man har lyst til og man har ikke de der vante hjemmeting, der kan forstyrre en på en eller anden måde, man har det man sidder foran sig med og så kan man bedre koncentrere sig."*

Adspurgt om sin kritiske holdning til toget forklarer Claus: *"jeg kan huske, da jeg var afhængig af tog og bus for at komme på arbejde, så var det da ikke tit, det skete, men det er de ting, man husker, man husker ikke alle de ting, der gik godt – hvis man har muligheden for at køre i bil, men at den er på værksted og man så skal tage toget og så er det forsinket, så er man ekstra sur over det, men hvis man tager toget hver dag og det så er forsinket ind imellem, så betyder det ikke så meget, så er man mere overbærende, hvorimod hvis man har en anden mulighed."*

I forhandlingssituationerne i fokusgrupperne er forestillingen om toget, der altid er forsinket, en af de historier, der ikke slipper let igennem. Der bliver reageret på den fra forskellige side og personen, der kommer med udtalelsen, vælger som oftest at moderere den.

*"Ja ja køerne er der jo altid, køen kan du regne med, du ved den er der og du ved, hvad tid den er der"*

*"ikke hvis man ikke er, vant til at køre med bil"*

*"men du kan jo aldrig vide, også selv om du altid kører tog, at mellem kl. det og det, er det der tog altid forsinket"*

*"altså hvis jeg kender toget, så jeg ved, hvornår det kan være forsinket, jeg ved også, hvor jeg skal gå hen til toget og hvor jeg skal stemple"*

*"men det er jo ikke det, jeg siger, du kan jo regne med myldretiden ikke, du kan ikke regne med togforsinkelserne"*

*"nej det mener jeg er noget pjat, jeg mener, at ofte tager det 10 min længere at tage toget, men du bliver maks. 5 min forsinket"*

Det er ligeledes nemmere at tale om, hvilket rationale der ligger bag den strukturelle fortælling om toget, der altid er forsinket:

*”Det var vel bare nogle gode historier, der var i pressen, da det hele startede”  
”vaner og forventninger”*

*”det er vel også med til at legitimere ens valg, at det gør jeg aldrig, for de kører aldrig til tiden, så siger man, nå ok det er derfor du ikke ... så snakker vi ikke mere om det”*

*”det er en lemmingeffekt”*

*”så er der også mange bilister der bruger dem som en undskyldning, for så kan de godt sætte sig ind i bilen, jeg kan ikke være sikker på, jeg kommer til tiden osv”*

*”det er vel noget man gør inden for alle områder, jeg tester, er dette en rimelig konvention, støder den sammen med din fortælling, for så skal vi lige arbejde med den, som regel præsenterer man vel en nogenlunde konservativ holdning over for hinanden for at teste hinanden af”*

*”det er sjældent, at du møder nogen, der bare siger et eller andet helt ude i skoven om S – tog, de er bare superlækre og komme rundt i”*

*”det er bare så fedt, jeg elsker at køre med S-tog- og de er flotte indeni”*

*”det er hyggeligt at stå på en S-togsstation”*

I grupperne generelt er der en enighed om, at de strukturelle fortællinger bliver brugt til at legitimere hverdagslivets valg over for sig selv og andre og der bliver grinet af det groteske i at sige noget positivt om et kollektivt transportmiddel som S-toget. Det betyder dog ikke, at mange af dem ikke anerkender betydningen af behagelige tog og der er generelt positive beskrivelser af nye S-tog og fjerntog og deres indretning, man taler bare ikke om det. Der bliver også lagt vægt på fra flere sider, at det kollektive transportsystem er en forpligtelse staten har overfor borgerne. Nogle taler om, at det burde være gratis og generelt er der utilfredshed over prisen på kollektive rejser. Men den negative omtale af det kollektive transportsystem bliver forklaret med det faktum, at det er statsejet og pressen altid fortæller negative historier om systemet:

*”Det har for meget pres i medierne, så har det tidligere været statsejet”*

*”det vigtigste er, at man husker de dårlige men ikke de gode oplevelser”*

*"i bilen er der ikke andre at skyde skylden på end dig selv, men staten kan alle jo skyde skylden på"*

*"og det er et problem, der er mere kompliceret at gennemskue"*

*"historien om staten, der ikke løser sin opgave godt nok inden for et område, er noget, vi alle sammen kan snakke om"*

*"vi betaler en stor del af vores løn i skat, vi vil have noget for pengene"*

*"man hører meget om det med togene, der er forsinkede og det går fra mund til mund"*

Historien der går fra mund til mund og bliver internaliseret som en struktur, vi producerer og reproducer ved at fortælle den videre i en lang række forskellige sociale fællesskaber. Samtidig bliver den endnu mere sejlivet, fordi pressen holder den i live og deltager i strukturationen af denne strukturelle fortælling. *"Fordi man hører trafiknyheder og så siger de altid at toget er forsinket og så har man den der i baghovedet, ja så er toget nok altid forsinket."* Det ville være en håbløs diskussion at tage stilling til, hvilken strukturel fortælling, der var hønen og hvilken der var ægget. Men der er ingen tvivl om at de understøtter og forstærker hinanden gensidigt. Når toget altid er forsinket, kommer hverdagslivsmobiliteten med børn i billedet til at se endnu mere håbløs ud uden bil. Så disse to historier er også med til at holde liv i hinanden og ikke mindst i historien om, at bilen giver nogle muligheder, som ingen andre transportmidler giver.

### **Bilen giver nogle muligheder, som intet andet transportmiddel kan give**

I den strukturelle fortælling om bilen som mulighedsskaber, bliver der talt meget om: *"man er ikke så bundet af, hvad man kan. Man er ikke bundet i sin planlægning af, hvad man har lyst til, hvis det er det, vi vil, er det, det vi vil og så kan vi bare hoppe ned i bilen og køre til stranden."* De muligheder, som bilen giver i fritiden, bliver italesat som en vigtig grund til at anskaffe og beholde bilen eller erstatte den. *"Jeg ville ikke have det, hvis jeg ikke havde sommerhus og der er det nødvendigt at have bil og det er også rart at kunne blive transporteret ud af byen om sommeren.... Så den fungerer bare som en mulighed for transport, når man har behov for det."*

De muligheder, som får en betydning, er ikke blot de ting som er reelle muligheder eller aktiviteter nu. Det handler i lige så høj grad om



de eventuelle muligheder, der er et sted ude i fremtiden: *"på det sidste har jeg da tænkt mere over, om det er en ide, at have en delebil, som man så kunne hente, når man har brug for den. Men lige nu er min mand jobsøgende, så det er rart at have de ekstra åbninger, der giver flere muligheder."* Potentialet, som bilen rummer, bliver italesat, selv om det ikke nødvendigvis er et potentiale, der er et ønske om at benytte. *"Det har jeg først og fremmest (bil) fordi, da jeg blev færdig som lærer og begyndte at søge job, der vidste jeg ikke, om jeg kunne få job tæt på og hvis jeg skulle have et der var uden for S-togsnettet eller regionaltoget, så tænkte jeg, så er jeg altså nødt til at transportere mig derhen."* Det interessante bag begge disse udtalelser er, at disse personer er meget formulerede omkring, at de ikke ønsker sig et job, hvor de er tvunget til at transportere sig i bil. Den ene har sværere ved at gennemføre det, da han med sin uddannelse har mere begrænsede jobmuligheder, men han siger at: *"et stort bånd at lægge på mig hvis jeg skulle til at bruge to timer på transport hver dag ... transport til og fra arbejde, det er spild af tid."* Alligevel spiller det potentiale, som bilen tilbyder, en stor rolle i hverdagslivet som det frihedsskabende element: *"bilen giver frihed til, at man kan ændre på planerne, det kan godt være man ikke gør det, den er vigtig, man kan lave om på planerne i sidste øjeblik."* Potentialet for mobilitet, eller motiliteten vil blive diskuteret yderligere i kapitel 5.

Et af de steder, hvor mobilitetens indlejrede ambivalenser træder tydeligst frem, er i de strukturelle fortællinger om bilen som mulighedsskaber. Samtidig med at den giver muligheder, lægger den også begrænsninger på vores mobilitet. Disse modfortællinger kommer blandt andet frem i forhold til det, det koster at anskaffe bilen: *"fordi der så sker det, at nu er jeg forpligtet til at bruge den bil, for nu har jeg den jo"* som eksempel angiver hun prisforskellen på benzin og billetter til toget: *"jeg synes det er for dyrt, det kan ikke betale sig for mig at tage toget til mine forældre og hjem igen i forhold til benzinprisen, det er for dyrt."* Hermed åbner den strukturelle fortælling op for den ambivalens, der ligger indlejret i automobiliteten. Her fortæller den strukturelle fortælling noget om forestillinger om prisen på forskellige transportmidler. Økonomi er et af de stærke rationaler, vi bruger til at udfolde eller begrænse vores hverdagsliv med. Selv om baggrunden for et eventuelt valg ikke ligger i det økonomiske, er det den rationalitet, der bliver præsenteret. I de regnestykker, der bliver lavet, er det ofte ikke alle bilens omkostninger, der bliver regnet med. Netop derfor

afslører den strukturelle fortælling her en sprække, hvor der kan ændres på mobilitetsadfærd, da det bliver italesat, at bilen giver friheden, men samtidig låser den også en fast, til bestemte typer af mobilitetsadfærd.

## **Ambivalenser i hverdagslivet som producerer strukturelle fortællinger**

Til at sætte fokus på de ambivalenser, det senmoderne liv indeholder, brugte jeg spørgsmål om miljø og sundhed. Disse temaer blev valgt på grund af deres betydning for vores ontologiske sikkerhed. Miljø og sundhed er to temaer, der kan bringe vores utryghed og frygt på banen. Det betyder ikke nødvendigvis, at der bliver reflekteret meget over det til hverdag, men der eksisterer en bevidsthed omkring disse tings betydning for vores hverdagsliv. Her beskriver Anna, hvordan det perfekte hverdagsliv ville se ud: *"Jeg synes, at stressede morgner er enormt irriterende, der var en periode, hvor jeg også kunne nå at motionere om morgnen og det var bare helt perfekt, hvis jeg bare kunne nå det, det ville jeg rigtig gerne og så spise sundt og få levet sundt, det ville jeg rigtig gerne. Det er egentlig ikke særlig svært, det er bare om at få taget sig sammen og gøre det."* Det at leve sundt har en stor betydning for hende. Anna bruger sin bil meget og bruger mange strukturelle fortællinger om, hvorfor hun har behov for den. I hendes brug af de strukturelle fortællinger er hun meget konsekvent med at tale om, hvad 'man' gør og hvad 'man' bliver nødt til, for at hverdagen kan hænge sammen. Det er interessant at, da jeg taler med hende om miljøproblemer og hvilken transportform, der skaber flest miljøproblemer, kommer et 'jeg' ind i forklaringen: *"bilen skaber flest miljøproblemer, jeg synes det er en enorm ueffektiv og dårlig transportmåde, jeg sidder jo der, jeg kører nogle gange i myldretiden og man sidder der 1 person i række og vi skal jo alle sammen næsten det samme sted hen og jeg ved da godt, at det er fuldstændig åndssvagt og så når man kører på cykel, så kan man rigtig lugte, hvor slemt det er osen."* På trods af at der bliver brugt mange strukturelle fortællinger, betyder det ikke, at der ikke findes en bevidsthed omkring de problemer automobiliteten skaber. Netop denne bevidsthed er med til at skabe vores behov for de strukturelle fortællinger. Vi kan ikke tillade os, at være dovne eller bekvemme i forhold til vores egen eller vores børns sundhed eller miljøet. Vi ved godt, at vi kunne gøre det

bedre, men kan ikke overskue det. Det er blevet vores eget individuelle ansvar, at få alle disse ting til at gå op (Freudendal-Pedersen & Hartmann-Petersen forthcoming) og det er et svært puslespil at lægge.

Automobilitetens konsekvenser for miljøet bliver italesat af alle de interviewede, her er det Christina, der også selv har bil, der forklarer, hvorfor bilen udgør det største miljøproblem: *"luftforurening, der er også støjforurening og så er der det her med, at bilen optager så meget rum, men det er helt klart udledningen af partikler, der er den største gene og det er helt urimeligt, at det er sådan."* Og her er det Alex, som undres over antallet af biler: *"Det irriterer mig at folk absolut for at bevæge deres 80 kg. 3 km så skal de flytte 1,5 ton frem og tilbage. Det synes jeg er fuldstændigt absurd – altså hvis folk tænkte lidt over det, så er det fuldstændigt absurd."* I fokusgruppen skulle de diskutere hvilken transportform, der var samfundsøkonomisk dyrest og her kom diskussionerne om miljø og sundhed også på banen. I alle tre grupper endte rangeringen med at automobiliteten var dyrest. Her er det gruppe A der diskuterer:

*"Ja det er bilen"*

*"og så metroen"*

*"busserne forurener meget og så er de dyre i drift"*

*"jeg har set nogle opgørelser af at tog de forurener næsten ikke. Bil, metro, tog, bus, men skal man regne investeringen med"*

*"her går det i hvert fald meget ud på at lave noget ordentlig planlægning, så den ligger et sted, hvor den bliver brugt"*

*"men bilen den tjener statskassen jo helt vildt på med de der registreringsafgifter og alt det der"*

*"nej nej nej for der er nogle der har beregnet i Tyskland, at hvis man sku' bruge en liter benzin og man skulle rydde op efter den også, så ville den koste 30 kr. pr. liter, vi betaler 9 kr. pr liter, så en eller anden betaler de 20, det kan godt være, at der er et eller andet Uland, der betaler de 10 ved at de får svinet deres miljø til"*

*"men vi betaler jo også 3 gange for hver bil vi køber"*

*"det er vel også den transportform, hvor der er flest ulykker, kunne man forstille sig"*

*"ja rigtig dyrt"*

*"ja de er vel mere seriøse for cyklerne, der er vel også mange, der kommer til skade"*

*”så kan cyklerne komme højere op, for toget er vist den mest miljømæssige og sikreste transportform”*

*”på den anden side får cyklerne jo bedre helbred, der er færre livsstilssygdomme”*

Der er ingen tvivl om, at min tilstedeværelse, som en der forsker i mobilitet og hverdagsliv, har en betydning for at den prioritering og udvælgelse af miljøproblemer, der blev præsenteret af interviewpersonerne. Det var dog gennemgående, at de alle formulerede luftforurening og CO<sup>2</sup> som et alvorligt problem. Jeg vil tillade mig at vove den påstand, at de miljøproblemer, der er forbundet med automobilitet, er noget, der ligger interviewpersonerne på sinde. Undervejs i interviewene var det ikke miljø og sundhed, der blev nævnt som årsager til de typer af hverdagslivsmobilitet, der blev foretrukket og valgt. Hvad deres klare formuleringer om miljø og sundhed i en situation, hvor der bliver spurgt til det, dermed viser, er den kilde til utryghed og fornemmelse af risici som gennemtrænger det senmoderne hverdagsliv og det giver et godt billede på, hvorfor vi har brug for de strukturelle fortællinger.

## **Forhandling af den strukturelle fortælling**

De strukturelle fortællinger blev brugt i enkeltinterviewene og ligeledes i fokusgrupperne. Der var forskel på måden, der blev diskuteret på i de forskellige grupper og hvilke strukturelle fortællinger, der blev forhandlet eller modsagt. Som jeg beskrev under den strukturelle fortælling om børn og biler, blev netop denne fortælling sjældent diskuteret konkret. I fokusgrupperne fik de muligheden for at diskutere mobilitet i forhold til nogle af de dynamikker, der kendetegner det senmoderne samfund og de strukturelle fortællinger kom på bordet i forskellige afskygninger. Her er det gruppe A, som diskuterer hvilken transportform, der giver mest frihed:

*”Ja det kommer jo an på om det er ferie eller arbejde, for hvis du er på arbejde så kører du jo ikke af motorvejen”*

*”det er jo også fordi at med toget, der kommer du jo lige 2 min for sent og så står du og bander der resten af dagen, indtil der kommer det næste tog, det er ikke rigtigt så frit”*

*”til gengæld her der kan du sidde i kø”*

*”ja ... men man planlægger bedre tid hvis man kører i bil, man kører tidligere”*

*”tidligere... det er vel det samme som at planlægge, hvornår du skal med toget”*

*”nej for nogle gange kigger du bare på nettet og ser de tider hvor toget kører”*

*”så behøver du ikke planlægge så meget jo”*

*”jamen hvis jeg hver dag er i trafik om morgnen, når jeg skal til et eller andet sted, så tænker jeg, så tager jeg af sted tidligere”*

*”jamen så er du jo tvunget til at stå tidligere op”*

*”Jeg vil hellere stå op et kvarter tidligere end at vente på toget”*

*”det er mentalt”*

*”det er også noget med, hvad man er vant til”*

*”jamen jeg synes, det kommer meget an på, hvor man skal hen”*

Diskussionen bliver taget og ender med et kompromis der hedder ”det er mentalt” eller ”det kommer an på, hvor man skal hen.” Fokusgruppe A er en af de grupper, hvor deltagerne kendte hinanden på forhånd. Det viser sig i deres måder at gå til forhandlingen af de strukturelle fortællinger på. De går direkte i kødet på de strukturelle fortællinger og stiller spørgsmål til de rationaler, der ligger bagved. Samtidig er de dog også meget opmærksomme på at komme ud af diskussionerne med nogle medierende bemærkninger, der sørger for, at det ikke bliver en diskussion, der nedgør de andres valg og motiver. De får udvekslet meninger og gjort opmærksom på, når tingene ikke hænger sammen og efterlader derefter diskussionen et sted, hvor den enkelte selv kan samle op på sine egne begrundelser.

I fokusgruppe C, hvor de ikke kender hinanden på forhånd, bliver der brugt flere strukturelle fortællinger, som ofte ikke bliver modsagt. I stedet for at forhandle en strukturel fortælling modsiger de den uden at gå ind i forhandlingen. Enten via en ny strukturel fortælling eller også lukker de blot diskussionen. De går ikke til hinanden på samme måde i diskussionerne og gruppen fungerer som et godt billede på, hvordan de strukturelle fortællinger bliver brugt i vores hverdagsliv i interaktion mellem individer, der ikke har et fortroligt forhold. Fokusgruppe C's diskussion, om hvilket transportmiddel, der giver mest frihed, er overstået meget hurtigt og er i højere grad en

opremsning af statements og strukturelle fortællinger, som ikke bliver debatteret:

*"Det må være bilen, du kan komme længst og du kan selv vælge, hvornår du kører"*

*"cyklen er ligeså meget frihed for mig"*

*"og inde i byen er cyklen klart mere frihed"*

*"jeg synes bussen er mindst"*

Efter denne korte diskussion endte gruppe C rangering af hvilke transportmidler der gav mest frihed således:

Bil

Cykel

Tog

Metro

Bus

En rangering der er helt i tråd med deres korte præsentation af synspunkter. I Gruppe A, hvor deltagerne kendte hinanden, var der derimod en lang diskussion og citater fra gruppen repræsenterer kun et udsnit af diskussionen. De er ikke enige i gruppen og de medierer diskussionerne til sidst, men resultatet er også, at det ikke lykkedes for dem at blive enige om, hvordan de skulle rangere transportmidlerne i forhold til frihed. De strukturelle fortællinger kan i dette tilfælde ligeledes afsløre de steder, hvor vi er mere sårbare, hvor vi ved, at vores argumenter måske ikke er de bedste, og vi netop har brug for den strukturelle fortælling til at hjælpe os igennem diskussionen. Ved ikke at rangere transportmidlerne er der ingen der taber ansigt i diskussionen, ingen for hvem deres oplevelse af frihed og mobilitet bliver gjort mindre gyldig. Spørgsmålet om frihed i forhold til transportmidler er det tredje fokusgrupperne blev præsenteret for og gruppe C's diskussioner udfoldede sig hen ad vejen. Det er dog tydeligt her i den indledende fase, hvor de endnu ikke har fået en fornemmelse af, hvem hinanden er, at den strukturelle fortælling bliver brugt og får en klar effekt på resultatet af diskussionerne af oplevelsen af de forskellige transportformer. Senere i forløbet begyndte gruppe C at modsige de strukturelle fortællinger om mobilitet, der fremkom.

Her er det en diskussion af hvilke transportmidler der giver mest fællesskab:

*"Bilisterne kan sammen med nogle andre være sure på andre trafikanter"*

*"eller glæde sig over den frihed de har"*

*"det er jo også et statussymbol"*

*"det er jo også mærkeligt, at man i de kollektive, hvor man sidder sammen med mennesker, at man føler sig i et mindre fællesskab end der, hvor man i virkeligheden er isoleret med sig selv, men jeg synes bare ikke, at når man sidder i et tog, at man snakker med nogen"*

*"jeg tror også at den fornemmelse jeg har, den er at jeg ved jeg skal sidde i kø hver morgen og jeg vrisser ikke over det. De dage hvor jeg ved jeg skal tage toget der, er det bare noget, der skal overstås, det kollektive det skal bare overstås, for dem der sidder ved siden af, de lugter med garanti af hvidløg"*

*"ja eller skal sidde og tale i telefon"*

*"ja der er da nogle ting, der irriterer en, men der er det sjovt nok, for der ville jeg have det lige modsat, jeg ville blive vanvittigt af en bilkø"*

Forskellen på diskussionerne i gruppe A og B og gruppe C er, at når deltagerne i gruppe C kommer frem med et modsvar eller et argument imod den strukturelle fortælling, så stopper diskussionen eller skifter spor. I gruppe A og B derimod bliver diskussionen taget op, debatteret og derefter lukket med nogle medierende bemærkninger. Her diskuterer gruppe B hvilken transportform, der giver mest fællesskab:

*"Hvis man kører i tog tit med de samme mennesker ville man måske nikke tit til den samme person ovre i hjørnet"*

*"jeg vil sige, at man oplever tit i metroen, at det er sådan, at folk går for sig selv i deres egen verden, der er helt vildt mange mennesker, det behøver man ikke opleve som en fællesskabsfølelse, for så er det sådan noget med at folk stresser"*

*"der er ikke mange af dem der giver fællesskab ud over at sidde i bilen, men jeg synes, cyklen giver lige så meget fællesskab, hvis det er fællesskab med familien. Jeg har mere fællesskab med børnene, når jeg cykler, end når jeg sidder med dem i bilen"*

*"jeg synes også, at når man cykler, så kan man ikke cykle fire ved siden af hinanden og sludre, man kan bedre sidde 4 inde i en bil og snakke sammen"*

*"når man cykler, er det to og to, man kan snakke"*

*"så får jeg mere fællesskab af at sidde flere i en bil, der er det nemmere at snakke sammen"*

*"hvis man er på bustur, er det også meget socialt"*

*"også hvis man er på togtur"*

I gruppe C bliver de strukturelle fortællinger modsagt mere konfronterende end i de andre grupper, hvilket både skaber opblødninger, men også en ny og forstærket udgave af den strukturelle fortælling. I de ikke-trygge situationer bliver den strukturelle fortælling tydeligt produceret og reproduceret, hvorimod der i de trygge rammer er en større tendens til, at de 'alternative' eller anderledes strukturelle fortællinger kan komme til orde. Der er dog ingen tvivl om, at de strukturelle fortællinger lever lige godt i alle tre grupper dog med lidt flere nuancer i gruppe A og B.

## **Deltagernes reaktion på begrebet strukturelle fortællinger**

Som en afslutning på fokusgrupperne blev begrebet strukturelle fortællinger præsenteret og lagt ud til diskussion. Alle deltagere i fokusgrupperne kunne genkende og var hurtige til at reflektere over begrebet strukturelle fortællinger. Der kom en række forskellige bud på, hvorfor vi har brug for dem i vores hverdagsliv:

*"Nogle gange er det bare kommunikation, så har man et fællesskab i virkeligheden, så er man sammen med nogen om noget"*

*"det er også noget med at forstå sin omverden i generaliseringer"*

Da de strukturelle fortællinger blev lagt frem og de dermed blev præsenteret som mulige sandheder, der kunne forhandles, kom der modfortællinger på banen. Nogle af de personer, der ikke var trængt så godt igennem med deres budskaber i løbet af forhandlingssituationen i fokusgruppen, så der opstod et frirum, hvor der var plads til deres modfortællinger. Luften blev taget ud af de strukturelle fortællinger og



det gav plads til nogle nye strukturelle fortællinger, som pludselig fik en stærkere position:

*”At køre i bil, det er bare i orden, det er ligesom rygning var tidligere, men jeg ser sådan på det at rygning og bilisme, det er ikke en privatsag”*

*”hvis du sad og gassede op i en carport så ville CO<sup>2</sup> jo ryge op”*

*”jeg tror, du har meget ret i, at det er lidt selvforstærkende, man sidder med sådan nogle mantraer, som er rigtige, for det siger alle”*

Eller den mere direkte modfortælling i en dialog mellem en bilbruger og en kollektiv bruger:

*”Fordi man hører trafiknyheder og så siger de altid, at toget er forsinket og så har man den der i baghovedet, ja så er toget nok altid forsinket ”*

*”jeg synes altid, når jeg hører den der radio, at de siger, køen er ikke så slem, der er kun 20 min ventetid og det offentlige kører regelmæssigt”*

Samtidig opstod der et behov for at forholde sig kritisk til sig selv og andre. Som det bliver sagt i følgende citat, handler det om at retfærdiggøre sin livsstil.

*”Jeg tror, vi er meget meget styrede af medier”*

*”det er måske snarere pendlere, der har behov for en undskyldning”*

*”det er jo for at retfærdiggøre sin livsstil”*

*”selv om man godt ved, det er skidt”*

*”ligegyldigt hvad for en livsstil man har, så har man en historie om, at denne her livsstil er i orden”*

I denne proces skete der det, at deltagerne lagde meget vægt på det legitimerende element, som de strukturelle fortællinger kan indeholde. Det har været mit ønske at gå væk fra denne legitimering, da den nemt ender i en stillingtagen til om de behov, den enkelte oplever i sit hverdagsliv, er moralsk i orden. Jeg mener ikke, at det er irrelevant at tage stilling til vores moral og etik i forhold til andre mennesker og den omverden, det fællesskab, vi er en del af. Problemet med det legitimerende element af de strukturelle fortællinger er, at det lægger ansvaret for mobiliteten på individet. De strukturelle fortællinger bliver brugt til at navigere i et ambivalent senmoderne hverdagsliv. De

er et forsvar mod hverdagslivets uoverskuelighed. Det legitimerende aspekt kommer på banen på grund af den stærke individualisering af mobiliteten. Valget af og ansvaret for mobilitet er blevet noget, vi som enkeltindivider selv skal tage stilling til. Der er ikke politiske stemmer i at gribe ind i individets hverdagsliv ved at regulere mobilitetsadfærd, da mobiliteten i høj grad menes at være et privat anliggende og det bliver op til os selv, om de mobilitetsvaner, vi har, kan eller skal ændres (Freudendal-Pedersen & Hartmann-Petersen forthcoming). Derfor har vi behov for de strukturelle fortællinger om mobilitet til at navigere mellem hverdagslivets mobiliteter. Man kan sige at det er et paradoks, at jo mere frihed vi får, jo mere individualiserede vi bliver, des flere strukturelle fortællinger danner vi og des større chance er der for, at mobiliteten får de utilsigtede konsekvenser for vores hverdagsliv, som vi prøver at undgå.

Der kom i denne afsluttende diskussion også konkrete bud på, hvordan der kan skabes modfortællinger om mobiliteten og hvordan mobilitet kan gøres til noget, som ikke alene er den enkeltes ansvar:

*”Det kræver en hel vildt massiv information om, at det er ikke rigtigt, hvis man skal de der strukturelle fortællinger til livs, bare at få den der bølge sat i gang med de der toge, hvis arbejdsgiveren så kunne acceptere, at hvis man tog toget fik man også arbejdstid for det, man sad og lavede i toget, så arbejdsgiveren kunne sige, jeg ved du sidder og arbejder, så det blev vendt til, at nu er det altså praktisk at køre i tog. Jeg sidder f.eks. og tjekker mails hver eneste dag i toget”*

Forslaget her handler om, at mobiliteten til og fra arbejde ligeledes kunne være noget som arbejdsgiveren kunne tage aktivt stilling til og på den måde hjælpe til med at fjerne noget af ansvaret fra den enkelte. Dette forslag har bestemt sine problemer i relation til de allerede flydende grænser mellem arbejde og fritid (Nielsen & Nielsen 2006). På den anden side rummer det også visse potentialer for dem, der ikke har et fleksibelt arbejdsliv, at arbejdstiden i toget ligeledes tæller med. Der blev også foreslået andre fælles fora, hvor mobilitet kunne diskuteres for eksempel med venner og bekendte:

*”Det er nemmere at punke ens venner, hvis man selv har sin ryg fri, så det kræver, at man har venner, der ikke kører bil”*

*”men det er små miljøer, hvor man kan bevæge sig lige i kanten af det her, men hvis man bevæger sig for langt ud, bliver man udstødt af gruppen”*  
*”det kommer vel an på, hvor gode venner man er”*

Diskussionen om, hvorvidt mobilitet er noget, der kan diskuteres med ens omgangskreds, behandlede jeg i projektet ”Mobilitet i hverdagslivet – taler vi nok om det?” (Freudendal-Pedersen et.al.2000). Det er efterhånden nogle år siden, men på daværende tidspunkt var det tydeligt, at mobilitetsvaner diskuterede man ikke med sine venner. Miljø og økologi var et emne mange gav udtryk for, at de diskuterede med deres venner. De forsøgte også at påvirke dem til at handle anderledes, men mobilitetsdiskussionen var helt lukket ude som noget ’man ikke blandede sig i’. Det kunne tyde på, at mobilitet stadig er et følsomt emne, hvilket de fasttømrede strukturelle fortællinger ligeledes indikerer. Vi har brug for fortællingerne til at lukke diskussionerne. Selvom vi nødvendigvis ikke er enige, så har de en beskyttende og lukkende funktion.

## **Strukturelle fortællinger om mobilitet**

De strukturelle fortællinger lever tydeligt og bliver ofte brugt både i enkeltinterviewene og i fokusgrupperne. De tre mest gennemgående fortællinger om ’børn og biler’, ’toget der altid er forsinket’ og ’bilen giver én muligheder’ var stort set til stede i hvert eneste interview. Disse tre typer af strukturelle fortællinger overlapper og vedligeholder hinanden og fastholder bestemte typer af mobilitetsadfærd. Individets mobilitetsmønstre er baseret på en række af bevidste og ubevidste valg. Mobiliteten kan i høj grad ses som midlet til at opnå de livsstile, vi ønsker, idet livsstilene ofte er placeret udover et stort geografisk område. Det er i langt højere grad livsstilene og indholdet i disse, der er essentielle for det enkelte individ, end det er mobiliteten som forudsætning for at indgå i de valgte livsstile. Dette skyldes ikke mindst, at det for os er væsentligt at til- og fravælge livsstile i et forsøg på at konstruere en identitet. I det senmoderne samfund er der en udtalt følelse af ret til lykke ofte tæt relateret til frihed og dette er blevet den fundamentale motivation for individets deltagelse i samfundet. I denne evige søgen efter lykke og opretholdelse af frihed bliver en høj grad af mobilitet ligeledes opfattet som en fundamental

ret og forudsætning. Mobilitetsmønstre er dermed afhængige af livsstilsvalg og den fragmentering, der sker af hverdagslivet. I det senmoderne hverdagsliv har vi en lang række af muligheder og mobiliteten får en stor betydning, som det der binder mulighederne sammen i konstruktionen af 'det gode liv'. For at kunne overskue og kontrollere dette hverdagsliv kan vi ikke reflektere over alle de beslutninger, vi træffer og dermed er vi ofte meget bevidste omkring det midlertidige i den viden, vi vælger at tro på. Denne konstante revidering og forhandling af viden skaber en øget fornemmelse for risici, hvor medierne ligeledes spiller en stor rolle i denne konstante forhandling og vurdering af risici. Alt dette medfører en grundlæggende frygt og usikkerhed på ny videns sandhed hos individet, som ikke kan være sikker på, at ny viden ikke vil blive revideret og risici bliver, som Beck (1997) udtrykker det, 'normalforbrugets blinde passager.' Usikkerhederne er ikke blevet færre – heller ikke i de dele af verden, hvor sikkerhed ikke kun er økonomisk, politisk, miljømæssigt eller militært betinget men i høj grad handler om social og psykologisk anseelse og overlevelse.

Derfor konstruerer vi de strukturelle fortællinger fordi de tilbyder en tilsyneladende rationalitet, vi kan handle efter. Dermed mindsker det også de ambivalenser, der er en uundgåelig del af det at vælge nogle handlinger i stedet for andre. Ambivalenserne, som en uundgåelig del af vores hverdagsliv, kommer tydeligst til udtryk i interviewpersonernes fortællinger om miljø og sundhed. Ambivalenserne spiller en afgørende rolle for vores produktion og reproduktion af de strukturelle fortællinger. Den strukturelle fortælling er en måde at skabe orden på i denne konstante fragmentering og omstillingsparathed, som er blevet en del af vores hverdagsliv. De strukturelle fortællinger bliver ligeledes nævnt i forbindelse med eksklusion af og inklusion i forskellige fællesskaber og livssituationer og det er med til at vedligeholde deres position i mobilitetsvalget. De strukturelle fortællinger har dermed betydning for de fællesskaber, vi er en del af, de livstile vi indgår i og den livspolitik vi har. Via den strukturelle fortælling genskaber vi fællesskaber, fællesskaber der kan give tryghed i en verden fyldt med diverse 'for og imod'. Det er ikke fællesskaber, der opfylder de traditionelle betingelser for et fællesskab, for de kræver ikke nødvendigvis at vi er til stede sammen. Vi kan være til stede hver for sig, men disse fællesskaber

giver os tryghed og sikkerhed for at verden er, som den burde være og at vi lever vores liv på den mest rationelle og logiske måde. Der er en masse ting, vi sikkert kunne gøre bedre, men alle ved jo, at når man har børn, har man brug for en bil og det kan ikke være anderledes. Mobiliteten er blevet individualiseret, så vi står alene med ansvaret for at navigere igennem det risikofyldte ambivalente hverdagsliv og her er de strukturelle fortællinger et godt hjælpemiddel.

De strukturelle fortællinger bliver nuanceret og der kommer modfortællinger på banen, idet de bliver forhandlet og diskuteret. Man kan sige, at de strukturelle fortællinger i kraft af deres form kan være med til at åbne et rum for refleksion, idet de bliver italesat. Den tilsyneladende rationalitet bliver taget ud af de strukturelle fortællinger i italesættelsen og det skaber et frirum, hvor der erkendelsesmæssigt kan skabes refleksion og plads til ambivalenserne. Når jeg som forsker italesætter en specifik strukturel fortælling og lægger den ud til debat i fokusgruppen, har jeg allerede der installeret en kritisk vinkel. Det kan have betydning for, at reaktionen fra deltagerne på begrebet strukturelle fortællinger får en forklaring, der i høj grad handler om legitimering af bestemte mobilitetsformer. Faren ved dette er, at det går over i en moralsk fordømmelse af bestemte typer af mobilitetsadfærd. Det positive ved at åbne for denne kritik er dog samtidig, at det skaber et frirum for modhistorierne. En strukturel fortælling er ofte et udtryk for et oplevet behov. Problemet er, at en strukturel fortælling får udtryk som en 'objektiv sandhed' om, hvordan man er mobil. At synliggøre de strukturelle fortællinger kan eksplicitere, at der er flere sider af en mobilitetsform. Dette skaber en dynamik, der kan bruges positivt til at skabe rum for de andre historier. Ved at belyse og identificere de strukturelle fortællinger er der mulighed for at komme bag om de tilsyneladende rationaliteter, vi anvender i hverdagslivet, for at forstå de behov og utopier, som vi sjældent italesætter, når der bliver spurgt til hverdagslivets mobiliteter. Den strukturelle fortælling har muligheden for at belyse koncepter og dikotomier, som er vigtige fokuspunkter for en forståelse af mobilitetens dynamikker. En af de historier, som er tæt forbundet med mobiliteten, relaterer sig til frihed. Mobilitet og frihed er to ofte sammenkædede begreber. I det efterfølgende kapitel vil jeg bruge de strukturelle fortællinger til at komme nærmere ind på sammenkoblingen mellem mobilitet og frihed.

## Frihed

Den strukturelle fortælling kan bruges til at belyse koncepter og dikotomier, som er vigtige fokuspunkter i forståelsen af mobilitetens dynamikker. I følgende afsnit vil jeg bruge de strukturelle fortællinger til at belyse ideen om frihed, som et gennemgående tema og drivkraft, når vi taler om og vælger mobiliteter og ikke mindst, når vi taler om hverdagslivsmobilitet. Mobilitetens dikotomier præsenteret ved frihed og ufrihed er central i kritisk mobilitetsforskning, da den kan hjælpe os med at forstå begge sider af sagen. Hvornår er mobilitet en ressource og hvornår er det en byrde og hvad ligger der indimellem. Det umiddelbare svar, der kommer om mobilitet og frihed, er dog i høj grad relateret til mobilitet, især automobilitet, som en ressource. Fornemmelsen af eller forestillingen om frihed ved automobilitet ligger lige for, når interviewpersonerne bliver spurgt om, hvorfor de har en bil: ”jeg elsker følelsen af frihed” eller ”det er simpelthen friheden – og den tid du sparer” eller ”det giver mig så meget ekstra frihed at have den bil” eller ”når du er 18 så lever du jo nærmest i din bil. Man kunne gøre ting – det var frihed.” Som titlen på denne afhandling antyder, er der andre historier, der senere hen trænger sig på. Der er ligeledes ufriheden og stedet hvor mobiliteten kan blive en byrde. Derudover er der en masse indimellem, der ikke er et enten eller, men en masse både-og. Det er dog ikke både-og der bliver udtrykt i følgende Bauman citat:

”At være fri betyder at man har lov til og formår at fastholde andre i ufrihed” (Bauman 2003)

Citatet hang dog alligevel fast efter en gennemlæsning af Zygmunt Baumans bog om frihed (2003), da det ramte lige ind i kernen af de ambivalenser og modsætninger, der er i mobiliteten, specielt automobiliteten som en bærende del af vores hverdagsliv. Samtidig greb

den fat i en grundlæggende undren og nysgerrighed. Hvorfor er det sådan, at bestemte typer af transportmidler bliver forstået som frihedsskabende og andre, som måske har andre elementer af frihed, ikke får denne positive label. Denne gennemgang af frihedsbegrebet er drevet af denne undren og er dermed ikke en idehistorisk afklaring af et begreb, men i stedet en problemorienteret analyse af et begreb, der er allestedsnærværende i mobilitetssammenhænge. Målet er både at beskrive frihed via dets modsætninger og ambivalenser. Ikke kun for at vise det dobbelttydige i begrebet, men i langt højere grad i et forsøg på at åbne for de forsoninger, der ligger i netop disse ambivalenser.

Der er et utal af veje, man kan forfølge i et kapitel som dette, da frihedens veje er mange og snørklede. Det er primært filosofisk litteratur, der dukker op, når der søges på litteratur med frihed som omdrejningspunktet. Det er en litteratur, der tager udgangspunkt i friheden som en eksistentiel tilstand enten som en byrde eller en ressource men uden den store sammenhæng til det konkrete levede liv. Mit ønske med dette kapitel er at forholde mig til friheden som noget substantiel i et senmoderne hverdagsliv. Vores samtid er domineret af en frihedselskende diskurs, men samtidig bliver frihedsbegrebet sjældent problematiseret. Den kritik, der som oftest udfolder sig i forhold til frihedsbegrebet, tager udgangspunkt i begrebet nyliberalisme med en kritik af en individualiseret frihedsforståelse, men det er sjældent, at alternative frihedsbegreber bliver beskrevet detaljeret. Det interessante er at forsøge at udvikle en social forståelse af frihed og betingelser for frihed, som det ser ud i det senmoderne hverdagsliv. Med dette udgangspunkt har jeg ledt efter sociologiske analyser af frihedsbegrebet, men de er ikke repræsenteret i så høj grad. Dette skyldes, at sociologien i sit udgangspunkt på mange måder var et opgør imod liberalismen og på den måde har defineret sig i modsætning til den ide om frihed der ligger indlejret i den liberalistiske tankegang. Friheden er dog andet og mere end en undertrykkende liberalistisk ide. Dette afspejler sig tydeligt i empirien hvor friheden og ufriheden ligger indlejret i de samme fortællinger. Al mobilitet skaber ikke nødvendigvis immobilitet og frihed skaber ikke nødvendigvis ufrihed, men ind imellem gør det. Det er denne dikotomi, som den sociologiske afklaring af frihedsbegrebet skal hjælpe med at belyse. Den sociologiske litteratur, jeg har fundet om frihed, tager som udgangspunkt fat i dikotomien mellem frihed og ufrihed og

sætter fokus på frihedens negative konsekvenser. Bauman skrev i 1988 (oversat i 2003) en bog om frihed underkastet en sociologisk analyse, hvor frihed forstås som en social relation i forhold til undertrykkelse. Denne dikotomi mellem frihed og ufrihed i en række forskellige afskygninger bliver som tidligere nævnt udgangspunktet for dette kapitel. Friheden bliver også defineret i relation til bevægelsesfrihed, som ikke blot skal forstås som muligheden for at kunne bevæge sig fra et sted til et andet, men ligeledes i særlig høj grad som den utopiske forestilling, der ligger i frihedsbegrebet. Utopien om at man kan gøre, hvad man vil, når man vil. Her spiller mobiliteten en vigtig rolle som facilitatoren for frihed og begrebet om motilitet er det, der rammer utopien ind.

Frihedens utopiske forestilling vil jeg som udgangspunkt beskrive ved at trække nogle historiske linjer bagud, for at ridse op hvorfor og hvordan frihedsbegrebet har fået en så stor betydning som en vigtig komponent i 'det gode liv' og dermed i høj grad som levende i de strukturelle fortællinger. Denne tilbageskuenhed vil berøre nogle af frihedsbegrebets andre veje, de filosofiske og de politiske, men det vil primært være som små visitter eller kig ind af døre. Bag disse døre gemmer sig mange spændende analyser og forklaringer, der uden tvivl ville kunne bidrage til denne diskussion på en konstruktiv måde, men disse døre vil forblive (næsten) lukkede for at begrænse denne nemt altomfavnende diskussion.

Det der giver os følelsen af frihed er ofte forskelligt og kan føres tilbage til den enkelte som person. Frihed er ligesom lykke i høj grad noget personligt, som for den enkelte er svært at definere på stående fod. Begge begreber har det tilfælles, at de står som bærende utopier for vores daglige kamp og stræben efter 'det gode liv'. Jeg vil lægge ud med kort at ridse frihedens historie op og komme med nogle bud på, hvordan begrebet er blevet fortolket og brugt gennem århundreder og taget med ind i det senmoderne samfund som en essentiel del af vores drømme og ønsker om det gode hverdagsliv.

## **Fra den kristne myte om frihed til renæssancen spirende frihedsopfattelser**

Ifølge den kristne myte begynder menneskets historie med et valg mellem tryghed og frihed. I Edens have havde verdens to første



mennesker et trygt og forudsigeligt liv uden frihed. I stedet var der rammer og restriktioner, som skabte tryghed. Disse rammer blev brudt, da mennesket (kvinden) valgte at spise af kundskabens træ og bryde harmonien med naturen. Dermed blev menneskets første frie handling forbundet med noget syndigt og konsekvensen blev, at mennesket blev alene og frit og samtidig svagt og bange. ”I myten er synden formelt ulydigheden mod guds bud, materielt dette, at mennesket spiste af kundskabens træ. Ulydigheden set som den første frie handling er begyndelsen til bevidst tænkning” (Fromm 1969:33). Dermed skabes en forestilling om frihed som tankens og handlingens frihed, der er gennemgående for forståelsen af frihedsbegrebet i dag. Denne dikotomi mellem frihed og tryghed eksisterer i høj grad også i dag, og det bliver diskuteret, hvorvidt man kan have meget af begge dele, eller om disse to begreber er omvendt referentielle (Eriksen 2006). Eksempelvis kan der ligge en frihed i at vælge det trygge og forudsigelige, hvor rammerne er definerede på forhånd. Ægteskab og familieliv kan stå som eksempler på situationer, hvor en mindre grad af frihed og en vis forudsigelighed fungerer bedst for de fleste. Da Adam og Eva forlod Edens have fik de friheden, men de overtog også ansvaret for sig selv og mærkede hvad lidelse var. Så ideen om det frie menneske indebærer, at mennesket overtager ansvaret for sig selv og sin tilværelse. ”Friheden er noget faktisk og uomgængeligt, men den er det kun derved, at mennesket frit overtager og praktiserer dens nødvendighed. Frihed er derfor ikke et ’noget’, der ligger bag ens handlinger, og som kan være uden dem ... men derfor er frihed og ansvarlighed også ét og det samme. Friheden er menneskets overtagelse af ansvaret for sig selv og sin tilværelse” (Kofoed 1980:43). Kofoed er inspireret af Heidegger i denne forståelse af friheden, hvor han siger, at friheden ikke er en reaktion på ydre omstændigheder, friheden er i stedet fundamentet under alt, der hænder os. Det betyder ikke, at friheden skaber omstændighed, men at ønsket om og længslen efter frihed opstår i vekselvirkning med de muligheder, vi ser, som tidligere var abstrakte, men som via handlinger og sociale konstruktioner gøres til virkelighed. Bauman (2003) opfatter forståelse af friheden som en universel egenskab hos individet, som en irrelevant og uinteressant diskussion da den er blind for den kendsgerning at ”frihed i sig selv er en social kendsgerning, er socialt produceret og på social vis tillægges den betydning, den tilfældigvis har i en bestemt tid og på et bestemt sted”

(Bauman 2003:43). For nylig var 3 udenlandske journalister inviteret til Danmark af nyhedsmagasinet på DR1 for at lave et indslag om Danmark. Ingen af dem havde besøgt landet før og de valgte selv den historie, de ønskede at fortælle. Den israelske journalist fokuserede på den frihed, vi havde i Danmark og fortalte om den som en frihed inden for definerede rammer. Han brugte ungdomshuset på Jagtvej<sup>1</sup> som eksempel på, hvad der skete, når grupper i samfundet valgte at foretage frie valg, som lå uden for de rammer, samfundet definerer (DR1 2007). I forlængelse af en liberal frihedstanke vil problemet med de unge på Jagtvej blive behandlet under ideen om 'frihed under ansvar'. Hvis man spørger de unge i huset, er jeg sikker på, at de ville mene, det de udøver netop er 'frihed under ansvar', men måske ansvar for andre ting med et andet formål. Dette understreger Baumans pointe om, hvad frihed er, inden for hvilke rammer den kan opnås og hvordan friheden er socialt og samfundsmæssigt produceret. Når vi i hverdagslivet kobler friheden med muligheden for en høj grad af mobilitet, er det ud fra et ønske om at skabe mere tid i et sammenpresset hverdagsliv. Bilen som frihedsskabende bliver en selvrefentiel proces, hvor vi dermed forsøger at overvinde de konstruktioner, som vi selv har placeret vores hverdagsliv i det gør vi blandt andet ved hjælp af de strukturelle fortællinger.

Den store forandring eller opblomstring af frihedsbegrebet skete i renæssancen. Det var bruddet med middelalderens fælles religiøst betonede orden til renæssancens hvor mennesket blandt andet i kraft af sin tænkning og naturvidenskabelige forskning opdagede dets egen formåen og begyndte at stræbe efter friheden. I middelalderen havde mennesket, fra det øjeblik det kom til verden, sin faste uforanderlige, ubestridelige plads i samfundet. Samfundet blev opfattet som en naturgiven institution og samfundet tildelte mennesket en bestemt plads, som var tvungen, men til gengæld tilbød en følelse af tryghed og samhørighed. Dette betød dog ikke, at der ikke i middelalderen fandtes frihed. Indenfor de grænser, der var lagt om menneskets sociale sfære, var der stor frihed til at udtrykke sig i sit arbejde og i sit følelsesliv. "Skønt der ikke fandtes individualisme i moderne betydning: uindskrænket frihed til at leve mellem mange leveformer (en frihed, som stort set er abstrakt), var der dog megen konkret

---

<sup>1</sup> Københavns kommune forærede huset til de unge i 1982, men har i 2005 solgt det til en religiøs frimenighed. De unge nægter at flytte og det har udviklet sig til voldsomme gadekampe og en situation i hårdknude.

individualisme i tilværelsen, som den formede sig” (Fromm1969:38). Den frihed, som individet blev tildelt i middelalderen, var en frihed der var defineret som en ”fritagelse for visse aspekter af den overordnede magt” (Bauman 2003:50). Livet var i høj grad struktureret i en ramme, som mennesket ikke forventedes at kunne bryde ud af. Man var en del af et lav og deri levede man sin rolle og tjente den plads, som gud havde tiltænkt en. Kirken havde dermed en essentiel funktion i hverdagslivet, som den trykthedsskabende institution der kunne lindre smerten ved livet ved at tilbyde en mening og en forklaring på lidelsen, en funktion som forskellige former for religion stadig tilbyder i dag (Eriksen 2006). Individet definerer også frihed i dag som netop fritagelsen fra visse aspekter af den overordnede magt. Vi har måske i dag en forestilling om en anden adgang til frihed, men at frihed skulle få sin opblomstring efter middelalderen er måske i højere grad forestillingen om friheden. Måske oplevede individet i middelalderen den frihed, de fik tildelt, som større end den, vi forsøger at tilkæmpe os i dag. I dag har vi ytringsfrihed og vi har nogle andre og bedre livsvilkår, men individet oplever sig selv i høj grad bundet ind i nogle strukturer og overordnede samfundsmæssige diskurser (en lensherre), som de skal frigøre sig fra. I samtalen med forskellige interviewpersoner er et fællestræk diktomien mellem frihed og ufriheden. De skal som individer i høj grad selv definere, hvornår de er frie og på bekostning af hvad. De træffer selv et valg og skal selv leve med konsekvenserne og denne usikkerhed kan måske tage noget af frihedsfølelsen fra den enkelte. Som en interviewperson udtrykker det: *Der er vel ikke så mange situationer, hvor man føler sig egentlig ikke rigtig fri, for man lever vel egentlig alle sammen et rimeligt programmeret liv med arbejde familie, venner og fritidsinteresser og det er jo ikke sådan, at man hver morgen står op og tænker – nå hvad har jeg så lyst til at lave i dag? Jeg tror bare, at det triller derudad og det der med frihed, det ved jeg ikke rigtig, hvor meget der er af. Der er selvfølgelig den frihed, at man kan vælge, hvem man har lyst til at bo og leve sammen med og i en hvis udstrækning hvilke arbejde man vil have, men ellers så ved jeg ikke rigtig. Jeg synes bare frihed er sådan et stort ord og når man lever føler man sig ikke særlig fri, man kan selvfølgelig selv vælge, hvilken mælk man vil købe, men det synes jeg ikke rigtig er frihed, der er valgfrihed.* I middelalderen var friheden måske en mere konkret og defineret størrelse i forholdsvis snævre og trygge rammer. Håndværkeren blev sat fri af fællesskabet, gik

på valsen og blev fri til at tilbyde sin arbejdskraft til andre mestre. Bonden blev sat fri af sin lensherre. Han fik et frihedsbrev og fik dermed friheden til at bevæge sig hen til en anden lensherre og intet andet. Argumentationen for individet som mere frit i middelalderen falder nok til jorden i det øjeblik, vi begynder at granske livsforhold, gennemsnitslevealder og børnedødelighed. Eller gør den nu det alligevel, for er forholdet i dag ikke således, at vi blot har højere forventninger, til hvad vi skal overleve og føler vi os privilegeret, når vi bliver gamle? Vi er, som lønarbejderen blev det, kastet ud i friheden uden et stærkt fællesskab til at støtte op om den vunde frihed og individualisering.

Renæssancen brød med kirkens orden og igangsatte en forskydning fra det fælles som noget udenfor den enkelte man indgik i, over til en opfattelse af at den enkelte var centrum og udgangspunkt for alt. Dette blev indledningen til den moderne individualisme. Der skete et opbrud fra "en ikke-individualistisk tilværelse" over til en "indtræden i en eksistens, hvori individet er sig selv bevidst som et selvstændigt væsen" (Fromm 1969:44) og ikke længere 'blot' som "deltagere i et eksistentielt fællesskab" (Bauman 2003: 55). Det var reformationen, der trak individualiseringen for byens middel- og underklasse og var dermed en vigtig brik i at hæmme det feudale samfund og tilrettelægge forholdene for det kapitalistiske samfund. De unge på Jagtvej danner netop deres fællesskab som et oprør imod det kapitalistiske samfund og den individualisering det fører med sig. De føler, de kæmper en kamp på samfundets vegne for at opnå en anden slags frihed, en frihed baseret på fællesskabet i stedet for individet (DR1 2007). Bauman (2003) definerer individualisme og kapitalisme som de to samfundsmæssige fænomener der i forhold til frihed set fra en sociologisk synsvinkel er af særlig interesse og ser vi på de kampe der bliver kæmpet i det senmoderne samfund, er netop kapitalismen og individualismen vigtige omdrejningspunkter.

## **Kapitalisme og individualisme**

I overgangen fra middelalderen til renæssancen brød det middelalderlige feudalsystem sammen og i stedet opstod den begyndende kapitalisme. I middelalderen var erhvervslivet og økonomiske interesser spundet ind i en etik, som havde stor betydning

for individets stilling. De grundlæggende forudsætninger for det økonomiske liv var ifølge Fromm salighed og frelse: "Økonomiske interesser er underordnet det endelige formål med livet, som er saglighed og frelse, og økonomisk adfærd er en side af den personlige, der, lige som dens øvrige træk, er underkastet de moralske loves forpligtigelser" (Fromm 1969:46). Dette brud med feudalsystemet og kapitalismen indtog afspejler sig tydeligt i den forståelse den enkelte har af frihed, når de skal komme med det første skud fra hoften: "*frihed det er, at der ikke er nogen der tvinger mig til noget, jeg ikke har lyst til*" eller et andet bud "*det lyder meget materialistisk, men penge er frihed, det at få råd til, sådan er verden i dag.*" Med nedbrydningen af feudalsystemet og den efterfølgende begyndende kapitalisme ophørte individet med at have sin faste plads i det økonomiske system eller samfundsklasse. Det handlede i stedet om individets egne præstationer, individet blev sin egen 'lykkes smed' og graden af frihed og placering i samfundet afhang af egne præstationer og ikke (kun) de traditionelle rammer individet var født ind i. "Hver især skulle virke af egen drift og være sin egen lykkes smed. Man måtte svømme eller gå til bunds. Man samarbejdede ikke længere i et fælles virke, mange af ens medmennesker blev ens konkurrenter, og ofte stod man over for valget mellem at tilintetgøre eller selv blive tilintetgjort" (Fromm 1969:51-52). Denne nye erfaring betød dog ikke en svækkelse af den sociale afhængighed, vi som individer stadig har. Vi er stadig afhængige af diverse fællesskaber, der er med til at forme os til de individer, som det samfund, vi har, fordrer og har brug for (Giddens 1994). Bauman (2003) argumenterer for at graden af denne form for social afhængighed har stort set været uforandret i århundredernes løb, da den er en nødvendig betingelse for det menneskelige samfunds eksistens og videreførelse (Bauman 2003:57). Befrielsen for lavsystemets tvang gjorde individet til herre over sin egen skæbne og gav individet retten til egne fortjenester, men samtidig ligeledes et eneansvar for risikoen. Dermed havde det middelalderlige feudalsystems sammenbrud især én konsekvens, individet kom til at stå alene, det blev frit. Denne frihed havde dog den konsekvens at den sikkerhed og ubestridelige følelse af at have en fast plads i samfundet, som individet tidligere havde haft forsvandt "det blev revet ud af den verden, der både økonomisk og moralsk havde tilfredsstillet dets tryghedsbehov. Individet følte sig ensomt og bange. Men det havde fået sin frihed til

at handle og tænke selvstændigt, til at blive sin egen herre og gøre med sit liv som det kunne – ikke som det fik at vide, det skulle” (Fromm 1969:77-78). Dette startede det, der kendetegner essensen af senmoderne individualisme, individet begyndte at betragte sit ‘eget jeg’ som noget, der skulle opdyrkes og hægges om (Bauman 2003). I og med at denne individualitet var plantet solidt i det verdslige samfundsliv, var det:

”... fra første færd i et ambivalent og spændingsladet forhold til samfundet. På den ene side blev individet tillagt evnen til at foretage skøn, få øje på interesser og afgøre, hvilken handlingsform de nødvendiggjorde – dvs. egenskaber, der muliggør en social sameksistens. På den anden side var der imidlertid den fare ved individualiteten, at selve den egeninteresse, der ansporede individet til at kræve kollektive sikkerhedsgarantier, samtidig forledte det til at tage afstand fra de begrænsninger, disse garantier indebar.”(Bauman 2003:56)

Denne ambivalens mellem hvad det kollektive, samfundet, skal tilbyde den enkelte og de begrænsninger som vi føler det kollektive lægger på, kommer ofte til udtryk i samtaler om mobilitet. Hovedparten af mine informanter mener, at det er vigtigt at have et godt kollektivt transportsystem og de forventer at samfundet skal yde denne service til sine borgere. Det er endog ikke ualmindeligt, at individer synes, det skal være gratis at bruge det kollektive transportsystem og der findes ofte et sammenfald mellem dem, der har disse holdninger og så dem der slet ikke bruger systemet, men i stedet vælger at transportere sig i bil. Ydermere mener de som oftest, at alle former for begrænsninger på automobilitet er en utilgivelig indskrænkning af deres frihed. ”*Transport ser jeg som en offentlig ting og jeg ser det nok som en rettighed, bil er jo ikke en rettighed, bil for mig er en luksusvare, for dyr i Danmark, men jeg synes det offentlige bør være der for os som et tilbud fra staten. Lige nu kan jeg ikke forestille mig, det kun løber rundt, jeg tror der er et kæmpe overskud, jeg kan ikke se andet end, at der må være en stor gevinst... Jeg synes priserne er ualmindelig dårlige, hvad fanden er det for noget, jeg er skide sur over de priser og det påvirker mig helt klart, hvis det kostede lidt, som det burde gøre, det er billigere nærmest at køre i bil frem for at køre i tog.*” Her afsluttes med et eksempel på endnu en strukturel fortælling ’det er billigere at køre i bil end tog, når man først har bilen’. En

sandhed med modifikationer, da der i dette samlede regnestykke sjældent bliver medregnet hvad bilen koster i anskaffelse, forsikring og vedligehold. Ikke desto mindre er dette en af de strukturelle fortællinger, der i andre variationer er med til at beskrive den ufrihed, som bilen også indeholder. Når du først har anskaffet den, skal du bruge den til hverdagslivsmobilitet, da det er det billigste. Samtidig er der en dybfølt kritik af de kollektive system og man kan stille spørgsmålet: Bunder det i en følelse af, at kollektivet lægger for mange restriktioner på vores liv og danner vi de strukturelle fortællinger for at have en god grund til at fravælge det?

Der var stor ulighed mellem de forskellige samfundsklasser i renæssancen og derfor fik de forskellige sider af friheden ulige betydning for medlemmerne af klasserne. Efter lavsystemets opløsning var det hovedsagelig de nye kapitalister, som fik del i frihedens positive sider, mens de lavere klasser, drevet af en længsel efter frihed, oplevede flere af de negative sider ved friheden som usikkerhed og angst. Dermed blev medmenneskene også potentielle konkurrenter og friheden, som mennesket har opnået, har en bagside "det er et frit menneske – men altså også et ensomt og isoleret menneske, som føler sig truet fra alle sider" (Fromm 1969:53). Protestantismen trådte ind som facilitatoren, der kunne tilfredsstille de menneskelige behov for tryghed hos det bange, rodløse og isolerede individ. Der skete en karakteropbygning via protestantismen, som blev en produktiv kraft i det kapitalistiske system: "den stærke trang til arbejde, det lidenskabelige ønske om velstand, den beredvillighed hvorpå man indstillede sig på at gøre livet til et redskab med det formål at erhverve større personlig indflydelse, evnen til at forsage, og den tvangsbetonede pligtfølelse" (Fromm 1969:79). Dermed var det for mange ikke længere et ydre pres, som lavsystemet påførte en via pligter, der fik mennesket til at arbejde, men en indre trang til at opnå eller opfylde denne nye karaktertype og til at få den store gevinst som lå ude i horisonten 'friheden'. "Kapitalismen kunne næppe have udviklet sig, hvis ikke størstedelen af menneskets energi var blevet kanaliseret i denne retning. Der findes ingen anden periode i historien, hvor det frie menneske i et sådant omfang har helliget sin energi dette ene formål: arbejde" (Fromm 1966:74). Den begyndelse, protestantismen havde gjort i retning af at give mennesket dets åndelige frihed, fortsatte kapitalismen mentalt, socialt som politisk.

Denne påvirkning, som kapitalismen har haft på individets forståelse af frihed, fremtræder tydeligt i det empiriske arbejde, da en af de første definitioner, der kommer på frihedsbegrebet, er *"penge er frihed, det at få råd til, sådan er verden i dag."* Det næsthyppest har en åndelig dimension, der eksplicit tager afstand fra netop de økonomiske muligheder og det kapitalistiske system *"det er vel nok mest af alt at få lov at være den man er, det er ikke frihed til at have en kæmpe indkomst, det siger mig ikke en hel masse... men jeg synes der er meget med at folk definerer frihed ud fra en økonomisk betragtning og det siger ikke mig ret meget."* Dermed spiller det kapitalistiske system en central rolle i individets kamp for at kreere den livsstil og livspolitik, som bedst giver udtryk for, hvem det er. De økonomiske muligheder bestemmer hvilke typer af produkter, der kan bruges, hvilke steder der bliver frekventeret, hvilke mennesker man møder og ikke mindst hvilket transportmiddel der kan facilitere alle disse aktiviteter i hverdagslivet. Dermed har de talerør, som kapitalismen bruger til at styre individets adfærd, en stor betydning for den måde vi forstår og italesætter verden omkring os.

"Vi føler at talefriheden er det sidste skridt på vejen mod frihedens endelige sejr. Vi glemmer, at selv om talefrihed udgør en meget vigtig sejr over gamle former for tvang, er det en kendsgerning, at meget af det, som det moderne menneske tænker og siger, i virkeligheden er det samme, som alle andre tænker og siger; det har med andre ord ikke erhvervet evnen til at tænke originalt, dvs. selvstændigt – hvilket er det eneste, der berettiger dets påstand om, at ingen kan forhindre det i at sige, som det tænker og mener. Og vi er stolte af, at mennesket i sin adfærd viser, at det har gjort sig fri af ydre autoriteters tvang, som før belærte det om, hvad det skulle gøre, og hvad det ikke måtte gøre. Vi overser betydningen af anonyme autoriteter som for eksempel den offentlige mening og 'den sunde fornuft', som på grund af vores stærke ønske om at svare til omgivelsernes forventning og vor dybtliggende frygt for at skille os ud spiller så stor en rolle" (Fromm 1969:82).

Når vi taler om ytringsfrihed og valgfrihed og andre typer af frihed, vi sætter højt i det senmoderne hverdagsliv, som en vigtig bevæggrund for de valg vi træffer, er friheden måske i virkeligheden en uopnåelig idealforestilling, vi dækker os ind under som en strukturel fortælling.



Som Thomas Hylland Eriksen udtrykker det i sin bog om individet "Røtter og Føtter": "Troen på det frie, individuelle valg er det moderne menneskets største livsløgn. Det eneste du skylder dine omgivelser i våre dager, er å realisere deg selv. Omverdenen er en kulisse, du er forgrunnen. Idealet er det kameleonaktige, hundre prosent fleksible, omskiftelige og frie individ som kan være nøyaktig det hun ønsker å være" (Eriksen 2004:169-170). Hvad er friheden så, er det en livsløgn? – eller er det et navigeringsredskab, der skal hjælpe individet med at finde vejen til 'det gode liv'. De filosofiske briller udtrykker det således: "Vi har ganske mange valgmuligheder når vi skal handle, men vi kan generelt sagt ikke vælge mellem at vælge og ikke at vælge, mellem at agere og ikke at agere" Sartre udtrykker det sådan at vi er dømt til frihed" (Savater 2005:25). Problemet her bliver netop, at bare fordi vi er tvunget til at vælge, gør det ikke valget frit og Bauman (2003) ville kritisere netop dette udsagn for at være løsrevet fra de sociologiske processer, som er dem, der bestemmer frihedens udfoldelse og ikke kun dens tanke-spind.

## **Frihed og mobilitet**

Bilen som det mulighedsskabende element i hverdagslivet, det objekt der kan give individet den status og frihed, som det drømmer om, bliver vedligeholdt af en branche, der bruger mange penge på at overbevise individet om, at den type af livsstil, de gerne vil være en del af, ikke er mulig uden bilen som symbol på frihed og magt. I 2002 var budgettet, der blev brugt på reklamer for biler i Danmark alene, 305 millioner danske kroner. Den eneste sektor, der brugte flere penge på reklamer, var telekommunikationssektoren (Fredslund 2003). De symboler, som bilen er bærer af, er mere synlige, hvis de står i opposition til noget andet, som for eksempel det kollektive transportsystem. I en reklame for bilen Daewoo Nubira ser man en helt ny sølvfarvet bil parkeret henover nogle gamle jernbaneskiner overgroede med græs. Reklameteksten lyder: "*En ny barriere for det kollektive transportsystem er ankommet.*" Man kunne fristes til at spørge, om den nye Daewoo Nubira giver større frihed, fordi den giver ufrihed for nogle andre. Som Bauman udtrykker det "Der er derfor en iboende dobbelttydighed i frihedens moderne udgave, hvis tætte bånd til kapitalismen er en kendsgerning. Frihedens effektivitet kræver, at

nogle mennesker forbliver ufrie. At være fri betyder, at man har lov til og formår at fastholde andre i ufrihed” (Bauman 2003:66). Frihedens symboler, som er tæt knyttet til kapitalismen, spiller en stor rolle i de strukturelle fortællinger individet konstruerer og accepterer om det kollektive transportsystem og bilen. At sælge det kollektive transportsystem som et vigtigt symbol på den rigtige livsstil, vil aldrig få det samme budget som bilindustrien. Baumann giver udtryk for dette, når han sammenkæder symbolers magt med frihedens magt og den forbundenhed, der er mellem frihed og kapital:

“Goder og tjenesteydelser, der ikke formidles af det frie marked (såkaldte ‘offentlige serviceydelser’ eller goder beregnet til ‘kollektiv konsumtion’, som f.eks. ... offentlige transportmidler..., der næppe vil kunne sælges med fortjenester eller som i kraft af selve deres beskaffenhed ikke kan sælges til individuelle forbrugere), har en tendens til at miste kvalitet og tiltrækningskraft i både relativ og bogstavelig forstand. I modsætning til de varer og tjenesteydelser, der faldbydes på markedet, har de som regel en afskrækkende virkning på deres potentielle forbrugere; deres nytteværdi er behæftet med negative symbolværdier (en stigmatisering, der rammer dem, som er nødt til at bruge dem), således at de fremstår som en hæmsko i den symbolske kappestrid, hvis våben smedes af forbruget. Offentlige goders generelle tarvelighed og lave placering i det positionsbestemmende symbolhierarki ansporer alle, der besidder de fornødne midler, til at ’købe sig fri’ af afhængigheden af offentlige serviceydelser og ’løse billet’ til forbrugermarkedet (egen bil i stedet for offentlige busser, privat sygeforsikring, private skoler osv.).” (Bauman 2003:69-70)

Baseret på de strukturelle fortællinger der flourer og hvordan det kollektive transportsystem bliver fremstillet i medierne, vil jeg mene, at det kollektive transportsystem har et langt mere negativt rygte, end det fortjener. Det negative rygte, som det kollektive system bærer på, er noget det har tilfælles med hovedparten af de andre trafikskaber, jeg har besøgt. Sammenlignet med disse lande har det danske kollektive system en høj regularitet og frekvens men bestemt også sine problemer, som er det, der bærer de negative historier frem. Dette er tæt forbundet med den symbolske værdi af disse forskellige mobilitets-teknologier, som bliver produceret og reproduceret gennem de strukturelle fortællinger. Thomsen beskriver, hvordan identitet bliver

et spørgsmål om, hvem vi er, i forhold til hvordan vi lader os transportere og mobiliteten får dermed også en symbolsk betydning for individet (Thomsen 2001). Det kollektive transportsystem får ofte påført en label af andenklassens mobilitet. De konservatives trafikordfører Henriette Kjær udtrykte denne dobbeltsidighed på en konference om strukturreformens indflydelse på det kollektive transportsystem d. 19.05.05: *I det Konservative Folkeparti kan vi godt lide den kollektive trafik. Den betyder, at de, der kører i deres privatbiler, kan være på vejene.* Dette må siges at være en konstruktion og et ønske om at vedligeholde en ulighed, de fattige kan tage toget og os der hår råd får så mere plads på vejene i vores biler. De symbolske og institutionelle karakteristika af det kollektive transportsystem og bilen er en vigtig ingrediens i, hvorfor den enkelte konstruerer og accepterer de strukturelle fortællinger om mobilitet. Disse strukturelle fortællinger lever ligeledes i høj grad i det politiske system. Anne Jensen (2006) viser, hvordan den strukturelle fortælling om 'mobilitet og frihed' lever i det politiske system. Jensen kalder de rationaler, der gennemsyrrer det politiske system, for 'selvfølgeligheder', som hun analyserer gennem en diskursanalyse af europæisk transportpolitik. Her viser hun hvordan disse 'selvfølgeligheder', som jeg ville kalde strukturelle fortællinger, ligger under hele ideen om, hvordan mobilitet bliver politiseret. En af de stærkeste strukturelle fortællinger i det politiske system er ideen om 'at mere mobilitet giver mere frihed' (Jensen 2006:223-229). Når vi som individer træffer beslutninger om hverdagslivet, vælger vi noget i stedet for noget andet, i det valg er vi bevidste om de risici, det implicerer (Beck 1992). For at kunne leve et overskueligt hverdagsliv med de risici som det indebærer, er vi nødt til at ignorere nogle af disse risici. Medierne, reklameindustrien og det politiske system hjælper os med at navigere i denne jungle af ekspertviden ved at producere og reproducere den strukturelle fortælling. Dette styrker den strukturelle fortælling, der er en klar sammenhæng mellem de strukturelle fortællinger, der findes i mit materiale og dem der flyder rundt i offentligheden. De strukturelle fortællinger om 'børn og biler', 'de forsinkede tog' og potentialerne' har en stor grad af støtte i samfundet. Dette betyder ikke, at de alternative strukturelle fortællinger ikke eksisterer. Det gør de, som jeg også beskrev i forhandlingssituationen i kapitel 4. De har dog ikke den samme styrke, men de eksisterer og venter bare på det rette tidspunkt

til at træde ind på scenen. En af disse strukturelle fortællinger kunne være, 'penge giver ikke frihed, det gør fællesskabet'. Disse strukturelle fortællinger er ikke lige så stærke, men de er til stede i materialet. At acceptere og konstruere de strukturelle fortællinger hænger sammen med at leve et hverdagsliv med en overskuelig grad af ambivalenser ved at vælge en livsstil og disse livsstilsvalg er i høj grad guidet af den symbolske magt af forskellige produkter. Når bilen bliver forbundet med frihed, hvem ville så ikke vælge den som hverdagslivsmobilitet. Når ting, der drejer sig om mobilitet, bliver præsenteret i offentligheden og i hverdagslivet, indeholder de i de fleste tilfælde en strukturel fortælling om hvilken type af mobilitet, der er nødvendig og hvordan den skal udføres.

Forestillingen om mobilitet som en facilitator af frihed er gennemgående i både teoretisk og empirisk litteratur om det senmoderne samfund, en opfattelse der af mobilitetsforskere dog ligeledes bliver problematiseret (Sheller 2006). Den mest gennemgående opfattelse er mobilitet som en ressource: "Mobilitet rangerer blandt de øverste på listen over de mest eftertragtede værdier – og friheden til at flytte rundt, som altid har været en sjældent og ulige fordelt gode, er hastigt på vej til at blive den væsentligste, stratificerende faktor i vores senmoderne eller postmoderne tid" (Bauman 1999:8). Beskrivelsen af automobiliteten som frihedsskabende bliver også hurtigt et fremherskende kendetegn, når man taler med folk om, hvorfor de har en bil "*frihed er også det, at jeg kan få lov at vælge at tage bilen*" eller som svar på spørgsmålet om hvornår personen har følt sig mest fri, "*Det tror jeg var, da vi fik bil, der er mere frihed.*" Det er også denne frihed Vincent Kaufman (2002) berører i sin beskrivelse af det mobile samfund. Her rummer mobiliteten både den fysiske og den virtuelle mobilitet, der bevirker at hele spektret af muligheder er åbent for det enkelte individ. Mobiliteten er allestedsnærværende og fleksibel og dermed bliver der udviklet "forms of movement that allow people to avoid having to choose between alternatives such as moving or taking up a new job, between a partner and living alone, taking a vacation and travelling, and so on" (Kaufmann 2002: 42). Friheden i bilen kommer dog ikke til at stå usagt, den bliver i høj grad forhandlet i alle fokusgrupperne, her er det gruppe B, der diskuterer, hvilket transportmiddel man føler sig mest fri i:

*"Så skal bilen være i toppen"*

*"det synes jeg ikke"*

*"det kommer an på om det er daglig frihed eller i weekenden"*

*"altså bilen giver en anden form for frihed men hvis jeg sidder i myldretidstrafik med bil så føler jeg mig ikke fri, så føler jeg mig mere fri, når jeg cykler forbi dem alle sammen"*

*"hvad så hvis du sætter den nyeste cd på med Depeche Mode som bare banker derud af"*

*"ja og jeg har lige afleveret ungerne og jeg skal bare på arbejde nu, ellers kommer jeg for sent hjem"*

*"og der er ikke nogen parkeringsplads, ved du, når du kommer så sent på arbejde"*

*"det kommer an på, om du er i by eller på land"*

Som denne diskussion antyder, har automobiliteten som teknologi den dobbeltsidighed i sig at den i høj grad bliver lanceret på frihedsbegrebet og man kunne fristes til at påstå at ingen anden teknologi har medført så meget ufrihed både for en selv og for andre.

## **Bevægelsesfrihed/mobilitet**

Forestillingen om bevægelsesfriheden er drivkraften i for eksempel Baumans (1999; 2000) beskrivelser af det globaliserede og flydende samfund. "Vi bevæger os, også selv om vi rent fysisk bliver, hvor vi er: immobilitet er ikke en realistisk valgmulighed i en verden af permanent forandring" (Baumann 1999:8). Bauman (1999) introducerer i sin bog om globalisering, turisten og vagabonden som metaforer på den ulige fordeling af mobilitet. Han beskriver turisten som den kosmopolitiske forretningsmand, akademikeren og globale kulturleder, der flyver rundt i verden eller bliver hvor de er, alt efter hvad der passer dem. Vagabonden er billedet på den ufrivillige turist, der ikke bliver længe det samme sted, fordi han/hun ikke føler sig hjemme nogen steder. Dermed træder magtaspektet og uligheden ind i mobiliteten igen. Der er dog generelt ikke den store accept i fokusgrupperne, når magt bliver knyttet til mobilitet, især automobilitet. Her er det gruppe B's reaktion på et citat om at 'man føler en vis magt ved at køre i bil, magt og frihed:

*"Der er bevægelsesfrihed og man kan bestemme nogle ting"  
"man kan ikke have magt i en bil"  
"det er det der med at frihed og magt bliver sidestillet, det har jeg det lidt svært med"  
"jeg har ingen magt ved at køre i en bil, jo jeg kan køre rundt i sådan en stor Hummer"*

Som det fremgår her er der en utilpashed, når den direkte relation mellem magt og automobilitet bliver udtalt. I følgende sekvens af diskussionen kommer det til udtryk, hvad ubehaget ligger i:

*"Det er ikke magt, du har magt over situationen, men du har ikke magt over andre"  
"men har du ikke mere magt i trafikken end dem på cykel"  
"jeg kan føle mig fri men ikke magtfuld"  
"jeg elsker at køre stærkt, men jeg føler mig ikke magtfuld af det"  
"nej men jeg kunne forestille mig, at der var visse typer"*

Det er vigtigt for dem her at påpege, at det at køre i bil ikke giver magt over andre mennesker, det handler i høj grad om at den magt, der så udøves, er i forhold til det lokalt forankrede hverdagsliv. Når Bauman (1999) med udgangspunkt i vagabonden og turisten hævder, at det lokale mister sin betydning og der ikke længere er forskel mellem her og der, taler han primært om den magtfulde elite. "Det var først og fremmest adgangen til hurtige transportmidler, som udløste den udpræget moderne proces, der nedbryder og underminerer alle lokalt forankrede sociale og kulturelle 'helheder'..." (Bauman 1999:20). Det ser ud til, at det er nemmere at tale om og acceptere magt i forhold til de store afstande, som Baumans turist bevæger sig i. Individet, der er bundet op på et hverdagsliv, lægger stadig en stor betydning i lokaliteten. Dette forstærkes ofte, når der stiftes familie eller kommer andre bindinger ind i hverdagslivet. Så får den tryghed, der ligger i lokaliteten, fornyet betydning og ideen om magt bliver sværere at håndtere.

Bauman taler endvidere om, hvordan udviklingen af informationsteknologien, der med en hurtighed, som ikke overgås af noget andet, kan sende informationer og dermed medvirker til at

opløse det lokale og gjorde en ende på begrebet 'rejse'. Ifølge Bauman så var fortidens 'nære samfund' "... skabt og holdt i live af svælget mellem den næsten øjeblikkelige kommunikation *inden for* det snævre nærmiljø ..." (Bauman 1999:21). Denne forestilling om, hvad den virtuelle mobilitet eller kommunikationsteknologien ville bringe med sig, har dog vist sig ikke helt at holde stik. Eriksen (2004) påpeger, at en stor procentdel af den kontakt og information, vi har på nettet, sker mellem mennesker, der allerede har en tæt kontakt. Dermed kunne noget tyde på at den virtuelle mobilitet ligeledes er med til at vedligeholde det lokale "selv om internetteknologien potentielt er grenseløs og stedløs, er der ingen automatikk her. De fleste ser tvært imot ut til at søge mot det trygge og velkjente, det som bekræfter snarere enn å utfordre deres eksisterende verdensstrukturer. Internet kommer som et supplement til, som en forlængelse av, eksisterende sosiale bånd og nettverk, ikke i stedet for dem" (Eriksen 2004:137). Eriksen siger dermed ikke, at Internettet ikke kan være med til at skabe den globaliserede kosmopolitiske bevidsthed. Det kan den godt, men indtil videre tyder den kundskab, vi har om nettet, på det modsatte (Eriksen 2004:138). Det er i høj grad af de kosmopolitiske og globaliserende grunde, vi har bilen. Forestillingen om mulighederne, som denne teknologi potentiel kan rumme, er bare ikke sammenfaldende med det teknologien primært bliver brugt til og for nogle brugere sker det aldrig. "Faktisk er 'afstand' et socialt produkt, og slet ikke en objektiv, upersonlig, fysisk fastlagt størrelse. Dens længde varierer, afhængigt af den hastighed hvormed den tilbagelægges ..." (Baumann 1999:19). Her ville min indskydelse være at 'dens længde varierer *blandt andet* afhængigt af den hastighed, hvormed den tilbagelægges'. Når afstand er et socialt produkt, som Baumann pointerer, er den også afhængig af organiseringen og vedligeholdelsen af et bestemt hverdagsliv. Fokuseringen kommer til at ligge på, hvordan vi vælger at bruge de muligheder, vi har for mobilitet i hverdagslivet. For netop at indfange dette vigtige omdrejningspunkt, har mulighederne eller potentialet for mobilitet fået sin egen teoretiske term inden for mobilitetsforskningen.

## Potentialet for bevægelsesfrihed/motilitet

At leve et senmoderne liv fordrer et vist niveau af mobilitet. Vi skal være i stand til at komme rundt hurtigt, være fleksible og parate til at flytte os på et sekund, men allervigtigst skal vi have muligheden for mobilitet, således at ideen om at alle de potentialer der er en del af hverdagslivet, kan vedligeholdes. Den strukturelle fortælling om potentiale for mobilitet er meget fremherskende i empirien og dette potentiale bliver ofte forbundet med det at have en bil: *“Bilen giver frihed til, at man kan ændre på planerne, det kan godt være man ikke gør det, men det er vigtigt, man kan lave om på planerne i sidste øjeblik.”* Det handler ikke nødvendigvis om at bruge mulighederne, det vigtigste er fornemmelsen af at mulighederne eksisterer: *Jeg ville ikke have bil, hvis jeg ikke havde sommerhus og der er det nødvendigt at have bil og det er også rart at kunne blive transporteret ud af byen om sommeren ... . Så den fungerer bare som en mulighed for transport, når man har behov for det.”* Derfor bliver det ikke alene den aktuelle mobilitet, men i lige så høj grad potentialet for mobilitet, der bliver essentiel når vi skal prøve at forstå hverdagslivets mobiliteter.

Vincent Kaufmann (2002) har med sin bog ”Re-thinking mobility” startet på en proces, der skal redefinere mobilitetsbegrebet, så potentialet for mobilitet får sin egenret. Med udgangspunkt i sociologiske teorier om det flydende samfund definerer han begrebet motilitet (potentialet for mobilitet) som et sidestillet begreb til mobilitet. Formålet er at lave sociologiske kategorier, der kan bruges til en tættere analyse af mobilitetens empiriske felt. Motilitet defineres ved de muligheder eller potentialer, den enkelte har for at være mobil ”as the way in which an individual appropriates what is possible in the domain of mobility and puts this potential to use for his or her activities” (Kaufmann 2002:37). På trods af at motiliteten bliver identificeret på det individuelle niveau, bliver det ikke formet af individet men af det sociale liv. Motiliteten bliver dannet af den livsstil og den livspolitik, vi har valgt og af vores økonomiske, sociale og kulturelle kapital. Alle disse aspekter definerer tilsammen det omfang af specifikke mulige valg i forbindelse med muligheder og projekter (Kaufmann 2002:40). De rammer, som hverdagslivet sætter og den livspolitik, som den enkelte ønsker at forfølge, har dermed stor betydning for motiliteten. “The acquisition of motility and its transformation into mobility takes place through decisions related to



projects and behaviour that surpass spatial mobility alone. Finally motility is at the service of people's aspirations, their projects and their lifestyles, and constitutes a 'mobilisable' capital for their realisation and their combination" (Kaufmann 2002:44). Selv meget forskellige livssituationer med store forskelle på økonomiske muligheder og lokale forbindelser kan have lige stor motility, men det kan udformes meget forskelligt i deres brug af mobilitet.

Som altid i relation til nye koncepter har der været en del kritiske stemmer fremme om behovet for at konstruere begrebet motility. Dette er især sket i traditioner, som jeg er en del af, hvor vi for nogle år tilbage lavede et skift fra transportforskning over til mobilitetsforskning, som jeg beskrev i indledningen. For os bestod den store forandring, i at begrebet mobilitet i modsætning til transport ligeledes indeholdt potentialet for mobilitet. Det betyder, at for os, der kommer fra transportforskningen, findes denne differentiering mellem potentialet allerede, hvorimod den for andre traditioner ligger mellem mobilitet og motilitet. Det, der har overbevidst mig om, at dette begreb kunne være et konstruktivt redskab, er arbejdet med hverdagslivet og de strukturelle fortællinger og deres relation til ideer om frihed. Motility er tæt forbundet med ideen om frihed, som er en af de styrende utopier i vores hverdagsliv. Ideen om 'det gode liv' er primært navigeret af ideen om frihed og lykke som styrende utopier. Motilitet har potentialet til at indeholde og indramme disse dagsordensættende utopier. Det tilbyder et fokus på utopierne, visionerne og potentialet. Dette er alle aspekter, der er ekstremt vigtige i en analyse af den stigende mobilitet. Mobilitet har en stor indflydelse på, hvordan vi konstruerer vores hverdagsliv og det at have en mere snæver og præcis analytisk ramme, hvor indenfor disse vigtige aspekter af mobilitet kan behandles, er meget konstruktivt.

Kaufmann (2002) beskriver fire forskellige idealtypers forskellige udgangspunkter for mobilitet og definerer deres måde at være mobile på i hverdagslivet. Det har blandt andet været hans ønske, at undersøge om mennesker er mere frie, når de er mere mobile og om der er en stærkere sammenhæng mellem mobilitet og motilitet hos de mest mobile mennesker. Han konkluderer, at der ikke er noget, der tyder på, at de mest spatiale mobile individer har mere frihed i måden, de håndterer deres liv på (Kaufmann 2002:58). Det kan diskuteres, om det er muligt at lave en vurdering om graden af frihed i forhold til,

hvordan den enkelte håndterer sit liv, men det der er interessant er, at han få pillet grundigt ved den strukturelle fortælling om, at 'mere mobilitet giver mere frihed'. Det, der så måske har betydning for følelsen af frihed, er motiliteten. Det følgende eksempel viser, hvordan motiliteten godt kan give en følelse af frihed, selv om den realiseret ud i konkret mobilitet ville give ufrihed. Dermed udtrykker eksemplet ligeledes de ambivalenser og dikotomier, som er indlejret i mobiliteten og motiliteten. Under enkeltinterviewene kom der forskellige historier frem, når jeg interviewede par hver for sig. Kvinden i denne familie forklarer, hvorfor det er vigtigt at have en bil: *"her på det sidste har jeg da tænkt mere over, om det er en ide at have en delebil, som man så kunne hente, når man har brug for den. Men lige nu er min mand jobsøgende, så det er rart at have de ekstra åbninger, der giver flere muligheder."* Manden i familien har begrænsede jobmuligheder med den uddannelse han har og ved, at han kan risikere at skulle pendle til sin nye arbejdsplads. I enkeltinterviewet giver han udtryk for, hvordan han ville opleve det, hvis denne motilitet skulle materialiseres i mobilitet: *"frihed det er at kunne selv bestemme over sin tid. Et stort bånd og lægge på mig hvis jeg skulle til at køre til Kalundborg og bruge to timer på transport. Det ville meget være at tage min frihed væk, det ville være at bruge min tid på ingenting. Transport til og fra arbejde er spild af tid."* Dette eksempel viser spændet mellem mobilitet og motilitet, et spændingsfelt eller en overgang der hurtig kan udmønte sig i en dikotomi mellem frihed og ufrihed som Kaufmann beskriver således: "A 'freer' mobility is often the sign of people having assigned the degree of freedom that they have into their mobility rather than something else. There is thus ambivalence: using the potential rapidity offered by technological transport and telecommunications systems broadens the potential in terms of mobility, but this broadening is used to reconcile more constraints rather than to obtain more freedom" (Kaufmann 2002:58). Dermed adresserer Kaufmann ligeledes mobilitetens dobbeltsidighed i frihed og ufrihed. Det er nærliggende at foreslå, at motiliteten ligger tæt på den utopiske ide om frihed, der hvor friheden ikke har nogen negative effekter, hvor utrygheden og ufriheden ikke eksisterer. Dermed bliver det motiliteten, utopien eller ideen om, hvilke muligheder vi har, der i høj grad rammer forestillingerne om og behovet for mobilitet i hverdagslivet ind.

## Frihed/ufrihed

Er frihed som Bauman udtrykker det ”at man har lov til og formår at fastholde andre i ufrihed” (Bauman 2003:66). Fromm (1969) kommer med et eksempel på netop denne dikotomi mellem frihed og ufrihed. Han tager udgangspunkt i de traditionelle kampe om frihed, hvor de undertrykte klasser kæmpede mod dem, der havde privilegier at forsvare. Den underklasse, der kæmpede for at frigøre sig, gjorde det ud fra en overbevisning om, at den kæmpede for menneskelig frihed på vegne af alle dem, der følte sig underkuet. Det paradoksale er dog at på et tidspunkt ”kom imidlertid de klasser, der kæmpede imod undertrykkelse, på et vist stadium til at stå på samme side som dem, der var fjender af friheden, nemlig da sejren var vundet, og nye privilegier skulle forsvares” (Fromm 1969:11). Det er ikke således, at vi i det senmoderne hverdagsliv kan identificere os med en undertrykkende klasse, der kæmper for en diffus frihed. For mange vil denne type af kampe være noget, de associerer med den første halvdel af det 19. århundrede, hvor der blev kæmpet for basale rettigheder for den danske arbejderklasse. Men ifølge Fromm (1969) er denne ufrihed eller underkastelse ikke kun noget, der kan relateres til ydre autoriteter, men i lige så høj grad de strukturerer vi i hverdagslivet navigerer i. Han stiller spørgsmålet, om der foruden en medfødt trang til frihed ligeledes i individet findes et instinktivt ønske om underkastelse? Endvidere spørger han, om underkastelse nødvendigvis skal være i forhold til ”en ydre autoritet, eller kan der også være tale om at underkaste sig indre autoriteter, såsom pligtfølelse og samvittighed, eller anonyme autoriteter som for eksempel den offentlige mening” (Fromm 1969: 13).

En anden mulighed er, at ufriheden bliver en utilsigtet konsekvens af et forsøg på at få mere frihed. Et godt eksempel er en historie om, hvordan anskaffelsen af ny frihedsskabende og tidsbesparende teknologi også er med til at skabe ufrihed og mindre overskud af tid. En kollega fortæller, hvordan det at flytte på landet og i den forbindelse køb af en bil har skabt en afhængighed af mobiltelefonen for hende og hendes mand. Mobiltelefonen bliver primært brugt til at koordinere deres transport i bilen. Derudover har de også måttet anskaffe en opvaskemaskine, fordi deres gæster ikke længere tager hjem om aften men ofte overnatter og de derfor har mere opvask. Dermed har ønsket om mere frihed, som var en væsentlig del af motivationen til at flytte

på landet, skabt en ufrihed og en afhængighed af en lang række af teknologier, som de ikke havde brug for før, fordi fleksibiliteten skal opretholdes. ”*det var også bare fordi, vi ville flytte på landet og være økologiske – så knækkede filmen*” Denne dobbeltsidighed af bilens utilsigtede konsekvenser beskriver Elisabeth Shove ligeledes i fortællingen om automobilitets betydninger. Hun beskriver, hvordan automobiliteten har skabt den paradoksale situation, at mere frihed kommer til at betyde færre valg, da det tyder på, at bilen på samme tid skaber præcis de samme problemer, som de også lover at overkomme (Shove 1998:7). I vores ønske om at skabe de bedste muligheder for os selv og vores børn, at skabe ‘det gode liv’, placerer vi en række aktiviteter spredt over større afstande, fordi vi har de muligheder, som automobiliteten giver os. De komplekse socialiteter af familielivet, fritid, arbejdsliv og glæden ved bevægelse m.v., er vævet sammen gennem en kompleks jonglere med tid og rum, som bilen muliggør men ligeledes nødvendiggør (Urry 2000:59). Det spørgsmål vi konstant kan stille os selv er, hvorfor vi skal nøjes med en mindre god fodboldklub, skole, indkøbsmulighed eller kulturelt tilbud, bare fordi det er placeret tæt på, når vi har muligheden via bilen for at vælge det, der ligger længere væk. Automobiliteten giver os en række muligheder, men samtidig tvinger den os til at designe en livsstil, der på en mere præcis måde viser, hvem vi er eller gerne vil være (Thomsen 2001). Den giver os fleksibiliteten til at opsøge nye typer af fællesskaber, der støtter op omkring vores livspolitik. På samme tid afkræver den en stor portion rum og materialitet, som kun har funktioner af at understøtte bilen og dermed optager den rum, der kunne være blevet brugt til andre formål. Automobiliteten kreerer non-places (Auge 1995; Urry 2000).

Den ufrihed, som automobiliteten indeholder, bliver sjældent italesat i det offentlige rum, men den træder dog alligevel tydeligt frem i interviewene: ”*hvis du først køber en bil, kan det jo ikke betale sig at lade være med at køre i den, hvis det er en billig bil, kan det godt. Men nu køber jeg mest billige biler, for jeg gider ikke betale meget i forsikring, så jeg tror jeg ville tage toget og så have en billig bil. En ny bil lægger begrænsninger, for du er tvunget til at bruge den og så skulle man sidde i sådan nogle dødsyge trafikpropper oftere, hvilket er dødkedeligt.*” Denne komplekse jongleren er en konsekvens af to iboende kendetegn ved automobiliteten, bilen er umådelig fleksibel og samtidig ekstremt

bindende (Urry 2000:59). Automobiliteten kan dermed både være frihedsskabende, men i lige så høj grad frihedsbegrænsende, som Alex udtrykker det: *”Jeg føler mig meget ufri, hvis jeg ikke har andre muligheder end at køre bil og der er meget langt, så jeg skal sidde meget længe bundet til en stol eller der er meget kø, så føler jeg mig enormt bundet, virkelig, det er også derfor, jeg ikke vil bo ude på landet, du er bundet til flere timers biltid hver dag, det kan jeg næsten ikke holde ud at tænke på, så derfor er jeg ikke så begejstret for biler.”* Bilen skaber ufrihed, samtidig med at den skaber ulighed. Hvis du har råd til det, har du muligheden for at træffe dine egne valg, eller det er i det mindste en af de strukturelle fortællinger jeg hører ofte: *”jeg føler mig meget ufri, hvis jeg ikke havde råd til at have bil”* eller *“Biler kan man tage hen lige præcis hvor man har lyst til, man kan tage en afstikker ind her og så køre 3 km ind her og så hoppe ud på en øde strand, hvor der ikke er nogen, man føler en vis magt ved at køre bil, det er derfor folk er vilde med det, magt og frihed.”* Dette er en af de store forskelle imellem, hvordan den enkelte opfatter bilen og det kollektive transportsystem – at være den der har magten. På trods af, som jeg viste tidligere, at de ikke er meget for at italesætte netop denne magt, når de bliver direkte adspurgt, så træder magtaspektet dog alligevel tydeligt frem i flere situationer. Dette er især tydeligt, når de skal forklare forskellen mellem kollektiv transport og automobilitet. Den, der kører i bil, kontrollerer, den kollektive passagerer bliver kontrolleret. Dette bliver specielt udtalt af bilbrugerne, de kontrollerer, har magten fordi de selv bestemmer, hvornår de vil gøre hvad. Den kollektive passager er derimod tvunget til at indordne sig under bestemte systemer sammen med en række andre passagerer:

*”hvis du tager bilen, kan du være evigt forvisset om en ting, du sidder i køen og du sidder der hver morgen, det er ligesom noget, jeg har accepteret”*  
*”men man føler alligevel på at man styrer selv”*  
*”og det gør du ikke med toget”*

Det kan dog diskuteres, hvor megen kontrol bilbrugerne reelt har. Som Jörg Beckman udtrykker det, så er bilbrugerne tvunget til at planlægge deres mobilitet i lige så høj grad, som den kollektive bruger, når de skal planlægge deres hverdagsliv (Beckmann 2001:36). På trods af dette føler bilbrugerne dog stadig, at de har mere magt. Nogle af mine

interviewpersoner giver udtryk for, at det generer dem mere at vente 5 minutter på et forsinket tog end at bruge 10 minutter i en kø på motorvejen, de føler de har mere kontrol i bilen:

*”jeg kunne ikke drømme om at tage bilen på arbejde, for det ville jeg blive stresset af”*

*”sådan har jeg det med tog og bus, fordi når jeg skal den anden vej og hente barn, fordi hvis det er 5 min forsinket, jamen så bliver jeg forsinket den anden vej, så kan jeg bedre styre det, når jeg kører i bil”*

*”man kan dytte i en bil, man kan ikke gøre noget i et tog”*

*”nej det er rigtig, der er man lost, man er i andres vold”*

Som jeg viste i kapitlet om strukturelle fortællinger, handler dette i høj grad også om, at når toget er forsinket, er der nogle at skyde skylden på. Det kollektive transportsystem er drevet af staten, dermed er der nogle at skyde skylden på, når toget ikke kommer til tiden. Der er ikke rigtig direkte nogle at skyde skylden på, når vi holder i køen. Vi kan forlange flere og bredere veje, det handler dog i højere grad om, at staten skal opfylde, nogle behov vi har, hvorimod det kollektive transportsystems mangler bliver opfattet som en dårligt ledet forretning. Samtidig er det også mere enkelt, at give staten skylden for den eventuelle ufrihed vi føler, men sværere at acceptere at vi via vores mobile hverdagsliv selv er med til at skabe den ufrihed, vi ikke ønsker. Dette betyder, at det kollektive transportsystem får et dårligere image, end det fortjener og når de interviewede får tid til at reflektere over det, er majoriteten, specielt brugerne, faktisk i bund og grund tilfredse. De strukturelle fortællinger er dog med til at vedligeholde dette worst case scenarium om kollektiv transport: *”altså det offentlige transportmiddel, altså det er dyrt og det passer aldrig og så skal man gå ned til busstopstedet ... det er jo frygteligt. Med toget der har man lidt mere været inde og se på DSB's hjemmeside, hvad tid toget går og så prøvet at afstemme det lidt efter det, hvis man bare skal ned og tage bussen og så skal man stå og vente og så har man lige misset den, eller hvis man skal ha' den sidste 3'er så går den halv et og så har man misset den og surt så skal du betale dobbelt med natbussen...”*

Det bliver argumenteret af nogle, at det senmoderne individualiserede samfund producerer individualiserede transportbehov, som kun bilen kan tilfredsstille. Beck (1997) supplerer dette ved

at sige, at den individualisering, der finder sted i risikosamfundet, frigør den enkelte fra strukturer, der tidligere indrammede den sociale væren. I lyset af dette, må det at leve i et senmoderne individualiseret samfund betyde, at mobiliteten ikke kun kan udfyldes af en bestemt type af transportteknologi som for eksempel bilen, men er nødsaget til at spørge sig selv, hvilken type af transportmiddel der bedst opfylder mobilitetsbehovet i en specifik situation. Dette er faktisk, hvad en stor del af mine interviewpersoner gør: *"Jeg kan godt se, at bilen kan give en følelse af frihed, men det synes jeg, at andre transportformer også sagtens kan gøre, netop det der med offentlig transport, der er velfungerende, så kan det sagtens give en frihedsfølelse i forhold til, at tingene bare fungerer, det hænger sammen og går hurtigt."* Nogle er også meget bevidste om de negative konsekvenser ved at bruge bilen som hverdagslivsmobilitet: *"frihed er for eksempel, at jeg ikke behøver at sidde på motorvejen i en time hver dag."* Dette ligger på linje med hvad Beckman siger, når han påpeger, at bilen har frigjort os fra nogle strukturer, men den har på den samme tid påtvunget os nogle nye. Han beskriver, hvordan det mobile individ er blevet forankret i nye strukturer, reintegreret i standardiserede automatiserede måder at leve på. Denne standardisering viser sig tydeligst i den periodiske gentagende trafikprop (Beckman 2001:49).

For at vende argumentet på hovedet kunne man sige, at den kollektive bruger er mere fri og mere individualiseret end bilbrugerens. Den kollektive bruger er, ligesom bilbrugerens, presset ind i specifikke transportsystemer, men i den proces, det er at transportere sig fra A til B, har den kollektive bruger sin egen tid, som kan bruges på den måde, der findes mest behagelig. Mens han/hun er mobil er han/hun ikke tvunget til at være opmærksom på forskellige strukturer og systemer, som automobiliteten kræver. Dermed tilbyder toget egen tid: *"Tog er godt, fordi man kan slappe af og stress ned og man kan læse eller forberede sig, så det kan jeg nok bedst lide."* Bilbrugerne af i dag er ikke fri, men selv om flere af dem er bevidste om den mulighed, der er for frirum i det kollektive transportsystem, vinder bilens fleksibilitet dog alligevel. *"Og selv om det er meget rart, det der med når man tager det offentlige i tog, så kan man bare gå ind og slå hjernen fra og lade sig transportere i forhold til, hvis man selv skal køre. Så giver det (bilen) en større frihed alligevel synes jeg, til selv at bestemme, hvornår man vil af sted."* Bilen giver os muligheden, ligesom den tvinger os til at designe

vores livsstil, så den mere præcist afspejler, hvem vi er eller gerne vil være. Den giver os fleksibiliteten til at opsøge de typer af fællesskaber, der understøtter vores livspolitik.

## **Frihed/ fællesskab**

Hvad sker der så med fællesskabet i frihedens navn. Er de to begreber modsætninger eller understøttende institutioner. Som beskrevet i kapitel 3 er søgen efter og dannelsen af nye fællesskaber essentielt for individet i det senmoderne samfund. Disse nye fællesskaber skal erstatte tidligere tiders traditionsbundne fællesskaber, hvis primære funktion var at facilitere udveksling af hverdagslivserfaringer. Fællesskaberne er ikke blevet mindre vigtige eller betydningsfulde for det senmoderne individ. Vi har stadigvæk brug for at udveksle erfaringer med andre om børneopdragelse, ægteskab, arbejdsliv, miljøforståelser og måske også mobilitetsadfærd. Nogle af disse fællesskaber bliver professionaliserede og får form som for eksempel parforholds-kurser, mobility management eller diverse radio-programmer om børneopdragelse, mens andre bliver dannet omkring de elementer, vi sammensætter vores gode liv af. Denne søgen efter nye fællesskaber er en søgen efter rammer, hvor der kan udveksles livserfaring og dermed skal opretholdelsen af fællesskaber passes ind i individets refleksive organiserede livsbane. Fællesskabernes betydning bliver italesat, når der bliver talt om frihed: *”Jeg synes at fællesskab, det kan være med til at skabe frihed, netop hvis man kan bruge hinanden i nogle sammenhænge og man kan hjælpe hinanden og så videre, det er da fællesskab, der skaber frihed, jeg ser det på en helt anden måde. Der er sådan en tendens i vores samfund i dag, at frihed det er den der meget individuelle og den er symboliseret ved f.eks. bil og hus og så videre, det som i gamle dage blev kaldt statussymboler og det er sådan et frihedsbegreb i dag.”* Det er dog langt fra hos alle informanterne, at sammenhængen mellem fællesskab og frihed bliver italesat så tydeligt, det hører mere til undtagelsen end reglen. Fælles for alle informanterne er dog, at fællesskaber spiller en afgørende rolle for den enkelte, da de er med til at skabe den ontologiske sikkerhed, som er grundlæggende for skabelsen af ’det gode liv’, som Bauman også beskriver det. Forskelligt fra førmoderne samfund er de senmoderne fællesskaber ofte kortvarige og er ikke baseret på livslange projekter. De bånd vi har med andre i



samme situation, er skrøbelige (Bauman 2002:85), ikke mindst fordi vi i det mobile hverdagsliv altid har muligheden for at opsøge nye og anderledes fællesskaber, hvis vi bliver trætte af dem vi har.

Hos både Beck, Bauman og Sennett findes der i disse fællesskabsdiskussioner en søgen efter et 'fælles bedste' for samfundet (Nielsen & Nielsen 2006; Freudendal-Pedersen et al 2002). Dette 'fælles bedste' er ikke en fast størrelse, men er indskrevet i en konflikt- og modsætningsfyldt forståelse af, hvilke niveauer disse fællesskaber kan virke på - eller indenfor. Dermed står fællesskabet ikke nødvendigvis i et modsætningsforhold til friheden, men i lige så høj grad som en forudsætning for den. Fællesskabet som udgangspunkt for friheden er det man finder i anarkismens grundideer. "Gennem en praksis der bygger på 'Gensidig Hjælp', som kan føres tilbage til de tidligste stadier af evolutionen, kan vi ... finde den positive oprindelse af vores etiske grundstruktur; og vi kan være sikre på, at gensidig hjælp – ikke gensidige kampe – spiller den afgørende rolle for den etiske fremdrift af mennesket" (Kropotkin 1906). Fællesskaber, i stedet for individualismen, som forudsætning for friheden kommer ligeledes frem i interviewene: "*Hvis du kan se lykken i at være i nogle fællesskaber, så skaber det også en frihed. For mig at se, tror jeg det hænger nøje sammen med følelsen af, at kunne noget sammen med andre mennesker og det der med at kunne noget sammen med andre mennesker, det hænger jo også meget nøje sammen med at føle sig, at kunne bruges til noget, føle at andre mennesker har brug for en. Den følelse har vi alle sammen brug for, for vi fungerer ikke, hvis vi ikke kan føle, andre mennesker har brug for os i en eller anden forstand, den går selvfølgelig også lidt tabt med, at alt hvad vi gør, også meget af vores arbejde er blevet individualiseret. Det er svært at skabe den der frihed og blive lykkelig, også når det hele er så individbaseret og der går værdierne også tabt.*"

Eriksen berører det samme spændingsforhold mellem frihed og fællesskab i relation til individets konstante arbejde med at danne en livspolitik og derved gennem et utal af muligheder definere hvem og hvad vi er som mennesker. "...friheten er en tung bær, og der oppstår et kronisk friksjonsfelt omkring alt som har at gjøre med fellesskap. For hvis jeg ikke engang kan føle meg noenlunde sikker på at jeg vet hvem jeg ser i speilet, hvordan skal jeg da vite når det er på sin plass å bruke pronomenet 'vi'" (Eriksen 2004:59). Individualiseringen drevet frem af frihedsidealet kommer nemt til at stå i et modsætningsforhold til

fællesskabet. Det senmoderne menneske har en række forskellige muligheder, hvor indenfor der kan skabes et stærkt 'vi'. Det kan være at have et fælles sprog, at bo samme sted, have samme køn eller familiesituation og ikke mindst er de strukturelle fortællinger også en måde at skabe et 'vi' på via fælles erfaringer. "Hvis man i tillegg har et felles prosjekt, et mål i fremtiden der de andre gruppemedlemmenes innsats er vesentlig for at jeg skal lykkes, hjelper det betraktelig. Og hvis man dessuten kan påberope seg en felles fiende, en Annan [Kofi Annan] som truer med å forpurre planerne, da ligger alt til rette for en sterk og solidarisk vi-følelse som varer så lenge det er muligt å mane frem fienden..." (Eriksen 2004:63). Inden for transportområdet er der klart definerede fjender. Grænserne for hvem der er på den ene og hvem der er på den anden side er dog flydende og der er som Zeitler (1998) udtrykker det ikke længere gensidig hjælp mellem de forskellige mobiliteter i dag, men i højere grad en holden på egne rettigheder i forhold til andre, der bevæger sig i trafikken. Her en diskussion af hvilke transportformer, der giver mest fællesskab som en trafikant-gruppe:

*"Det er helt klart cyklister"*

*"de hader alle andre men mest bilister"*

*"nej også busser"*

*"ja ja fordi de skal stoppe og fordi de kommer tæt på cyklisterne"*

*"det gælder også den anden vej for bilisterne bliver også rigtig sure på cyklisterne"*

*"fordi de kører over for rødt og fordi de ikke kigger sig for"*

*"ja ja og alt det der"*

*"bilister kan ikke blive enige om noget som helst andet end, at de synes de andre er latterlige"*

*"og de synes at dem, der tager med tog og bus, de er for åndssvage, fordi det er for dyrt"*

*"det hele bunder i dårlig samvittighed fra bilisternes side, for det synes man jo faktisk ikke, det er fordomme i kommer med der"*

*"nej men hvis bare man kigger i nyhederne og i dagspressen og hvad man ellers hører rundt omkring så synes jeg"*

*"det hele bunder i bilister er bange for at køre nogen ned og cyklister kører råddent herinde, det gør de altså hvis der er gult eller rødt, de kører jo lige over alligevel"*

*”men det er også irriterende med cyklisterne for de er lidt hellige, ih hvor er jeg miljøvenlig og sund”*

Bilens rum symboliserer et privat individualiseret rum. Et individuelt rum, der bevæger sig rundt, som en del af det fællesskab, trafiksystemet er. De strukturelle fortællinger bliver ofte brugt til at producere og reproducere dette rum og dets fællesskab og man får lyst til at stille spørgsmålet, om der defineres nye typer af fællesskaber blandt bilbrugere. Har bilismens fællesskab selvstændiggjort sig, fået sit eget indre liv og bevæger bilismens fællesskab sig med et systemevolutionært perspektiv og er det dermed et subsystem, der er dynamisk, som har sin egenart? Når Urry (2000) og Kaufmann (2002) taler om, at det senmoderne samfund skal forstås ud fra nye kategorier bliver det relevant at overveje om vi skal redefinere vores forståelse af, hvad et fællesskab er, da det måske også ændrer indhold og struktur i et senmoderne flowsamfund? Hele denne diskussion om hvad fællesskaber er og hvad de består i, er en interessant og påtrængende diskussion, som dukker op i arbejdet med individets forestillinger om 'det gode liv' og hverdagslivets sammenhængskraft via mobiliteten. Dette aspekt bliver kun diskuteret overfladisk i denne afhandling (i kapitel 6) men vil være en vigtig komponent i et studie af automobilitetskultur i det senmoderne samfund.

## **Frihed/tryghed**

Fællesskaberne er en vigtig komponent i individets ontologiske sikkerhed. Det er her, vi bliver godkendt og anerkendt for dem vi er og det vi gør. Der findes måske en tendens til, at vi kommer til at tage fællesskaberne for givet eller glemmer deres betydning, som Christina her giver udtryk for: *”Jeg tror faktisk nok, at folk skal ud og mærke det selv, ud i nogle kriser i sig selv, for de mærker hvor vigtigt det er at have nogle folk omkring sig, som kan hjælpe og støtte sig op af. Jeg tror virkelig, at der hvor vi er i dag, hvor man er så meget sig selv nok, sig selv nærmest, der skal man ud og mærke det, der gør ondt, for man får en ide om, hvor vigtig denne fællesskabsfølelse er.”* Fællesskaberne, på alle forskellige skalaniveauer, er dem, der giver os tryghed og mod til at navigere videre i en uoverskuelig verden. Det betyder også at ”i medgang er det storartet at friheten er så stor og valgmulighederne så mange, men i

motgang fremstår friheten som utrygghet og valgene som tvangsmessige” (Eriksen 2004:120). Det er ligeledes i fællesskaberne vi bliver iredretsat og drevet tilbage i folden, hvis vores meninger eller handlinger stikker for meget ud, men netop derfor indeholder fællesskaberne den essentielle tryghed, som giver os mod til at forsætte korrigeret eller ufortrødent. Vi vil på den anden side heller ikke have så meget tryghed, at den bliver kvælende eller drives tilbage i folden for mange gange, vi har et lige så stort behov for friheden til selv at bestemme vores livspolitik. Dermed bliver tryghed og utryghed, eller måske frihed og ufrihed, to poler som danner et kontinuum, vi bevæger os imellem mens vi går fra situation til situation (Eriksen 2004:123). Dette bliver diskuteret i fokusgruppen, hvor Claus beskriver en rejse som et udtryk for netop dette kontinuum:

*”For 5 år siden tog vi et halvt år ud og kørte rundt i USA i en autocamper, det kunne jeg jo ikke drømme om at gøre i 5 år, for det var også frygteligt anstrengende, for puha hvor skal vi sove i nat, der var hele tiden noget, man skulle have styr på, småting fyldte meget, det brugte man tiden på, så var det rart at komme hjem og puha nu har du et køleskab, nu er vi i faste rammer”*

*”vi har det vel bedst under ordnede forhold, under faste rammer”*

*”man er netop fri, hvis man tør noget eller oplever noget uden for de der rammer”*

Friheden som grundlæggende livsfilosofi spiller en rolle på forskellige niveauer i det senmoderne menneskes hverdagsliv. Friheden og dens tætte sammenhæng med kapitalismen, eller mere korrekt vil det nok være at sige, at kapitalismen og dens frihedsbudskab former den verden, vi lever i og det hverdagsliv, der bliver vores. Samtidig er en af de vigtigste opgaver, som individet har, for sit hverdagsliv og for dem det deles med, at skabe en fornemmelse af tryghed i en verden der af hovedparten opleves meget utryg. ”Verden er fragmentert, men jordboerne søger sammenheng. Verden er utrygg, men de fleste graviterer mot tryghet når de kan. Verden bliver stadig mer globalisert, men det fører ikke nødvendigvis til at innbyggerne bliver mer globale.” (Eriksen 2004:138-139). De strukturelle fortællinger bibringer tryghed i livsfortællingerne, de er betegnelsen for, at nogle ting er, som de skal være og som vi forventer de skal være. De udgør en sikkerhed, i deres

ofte uforanderlige diagnose af tingenes tilstand, som vi kan rette os efter.

Beck (2002) kalder den individualiseringsproces, som kapitalismen har bragt med sig, hvor individets adfærd bliver rykket ind i centrum, for handling, for institutionaliseret udlejret individualisme. Her findes ikke længere klasser og samfundslag, der kan bestemme vores handlinger og dermed bliver den udlejrede individualisme, det senmoderne samfunds socialstruktur. "Institutionaliseret udlejret individualisme indebærer på ingen måde, at alle bliver mere individuelle...det modsatte er lige så muligt og lige så sandsynligt. Det spænder fra selvets tilbagetrækning til et valgt ikke-selv, ønsket om at blive dispenseret fra tvangen til at have et eget, originalt liv, til flugten ind i fundamentalisme af den ene eller anden art. Disse valg til ufrihed bliver jo mere sandsynlige, jo mere uudholdelig tvangen til at vælge og forhandle bliver" (Beck 2002:66). De strukturelle fortællinger kan ses som en konsekvens af den udlejrede individualisme, den sætter normer op for mobilitetsadfærd og gør valgene færre. I gruppe C fortsatte diskussion med udgangspunkt i Claus oplevelse om behovet for rutiner og normer som rettesnor i hverdagslivet:

*"Der er jo også nogle normer og nogle konventioner, der siger, at du ikke bare kan gå fra din kone og dine børn, hvis du har lyst, hvis man nu gjorde det"*

*"det er vel noget med hvordan man mentalt fungerer, kan man godt lide nye oplevelser, at man får mere energi af at tingene kører i rutiner, det tror jeg er subjektivt"*

*"når der ikke er rutiner, skal alting hele tiden forhandles, hvis du er familie og det er meget anstrengende, det kan virke frit, jeg havde ikke tænkt over, at det kunne tage så meget af ens overskud, at man ikke vidste, hvordan den næste uge så ud, det drænede mig fuldstændig"*

*"man er så vant til at den er der, strukturen, så man bliver helt paf, når den ikke er der"*

Det er det samme dilemma Fromm (1969) tager fat i, når han forsøger at besvare, hvorfor og hvordan friheden tvinger mennesket ind i en selvvalgt situation af ufrihed, der kan forenkle hverdagen og livet i det hele taget. Fromm illustrerer det via tilslutning til fascistiske eller nazistiske ledere. Disse former for ufrihed kan også udspille sig på

mindre skalaniveauer, som for eksempel når mobilitetsmønstre dikterer forestillingen om, hvordan 'man' transporterer sig, som de strukturelle fortællinger er med til at opretholde.

## **Strukturelle fortællinger om frihed**

Friheden har en lang tradition og jeg har kun i dette kapitel berørt små udsnit af den historie og litteratur, der berører frihedens udvikling. Det er dog tydeligt, at mange af de forestillinger, vi har om frihed, trækker idehistoriske spor langt tilbage. Kapitalismen og individualismen, som den blomstrede op i renæssancen, har en stor betydning for, hvad vi ser frihedsbegrebet som indeholdende i dag. Utopien eller forestillingen om friheden får vi allerede præsenteret via den protestantiske opdragelse, som er en stor del af vores grundskole uddannelse. Denne utopi er blevet vedligeholdt og forstærket gennem historien og lever med en stor styrke i vores kapitalistiske samfund, hvor forskellige objekters symbolske magt spiller en stor rolle i designet af dette hverdagsliv. Ideen om frihed er indlejret i de strukturelle fortællinger, ikke mindst fordi ideen om frihed historisk bliver knyttet til ideen om mobilitet. De strukturelle fortællinger er i høj grad bundet op på mobiliteternes symbolske magt og deres reproduktion bliver i høj grad understøttet af pressen, medier og det politiske system. Der er en tæt relation imellem den måde, forskellige mobilitetsformer bliver præsenteret i offentligheden af presse, reklameindustri og politikere og det udtryk de strukturelle fortællinger ender op med. Den strukturelle fortælling om 'øget mobilitet der giver mere frihed', bliver således vedligeholdt såvel i det politiske system som i hverdagslivet. Frihedsbegrebet står dermed som et af de centrale begreber, når individet skal fortælle om dets mobilitetsadfærd. Mange af de strukturelle fortællinger kan føres tilbage til ideen om frihed og bliver begrundet med hverdagslivsorganiseringen. Et eksempel kunne være: 'når man har børn har man brug for en bil' ellers bliver min frihed begrænset endnu mere, end den allerede gør, når jeg skal tage ansvaret for andre mennesker. Ikke mindst når jeg skal få den komplekse planlægning af hverdagslivets aktiviteter og mobiliteter til at gå op. Et andet eksempel kunne lyde således: 'toget er altid forsinket' og derfor begrænser det min frihed til, at gøre de ting jeg vil og til at være en effektiv medspiller på arbejdsmarkedet. Der er så

mange ting i mit liv der er planlagt, så hvis jeg også skal ligge under for den tidsplan, som toget kører efter, har jeg endnu mindre frihed. Disse to rationaler leder frem til fortællingen om at: 'bilen giver mig nogle muligheder intet andet transportmiddel giver mig'. Det, at jeg har muligheder gør, at jeg føler mig mere fri, den utopiske ide om frihed som jeg guider mit liv efter. En frihed som jeg godt ved er utopisk, men som ikke desto mindre står som et pejlemærke når, jeg forsøger at skabe det gode liv. Hermed dukker motiliteten op som et vigtigt element i mobilitetsvalget og som essentiel i de strukturelle fortællinger. Motiliteten som utopien om frihed, den frihed der ikke har nogle bivirkninger og som sådan ikke nogen ufrihed. Motiliteten har en mulighed for at vise de drømme og forhåbninger, vi har om, hvad vores hverdagsliv kunne indeholde.

De strukturelle fortællinger, som er beskrevet i denne afhandling, er dem, jeg oftest er stødt på. Dermed tyder det på at frihed bliver sat sammen med muligheden for automobilitet. Automobiliteten som teknologi bliver markedsført på frihedskonceptet og man fristes til at sige, at ingen anden teknologi har medført så megen ufrihed for andre. Denne teknologi optager meget rum i relation til, hvor mange mennesker der bliver transporteret. Rummene i vores byer er i høj grad optaget af veje, parkeringspladser og andre materialiteter, der bliver brugt til at facilitere automobiliteten. Alle dem, der ikke bruger bilen, bliver dermed begrænset i deres brug af rummet, ikke mindst på grund af den øgede fornemmelse af risici som øget automobilitet også har medført. Der findes dog alternative strukturelle fortællinger, som lægger vægt på, at automobiliteten har frigjort os fra en række strukturer, men samtidig har den påført os nogle nye og et af de tydeligste eksempler på dette er køerne i byerne og på motorvejene hver dag. Passagererne i det kollektive transportsystem føler ligeledes, at de har en frihed og på mange måder føler de sig mere frie end bilbrugeren. Den kollektive bruger er ligesom bilbrugeren presset ind i bestemte strukturer og systemer, men i processen med at komme fra a til b har den kollektive bruger sin helt egen tid at bruge til, hvad han/hun finder mest behageligt. Mens han/hun er mobil er han/hun ikke tvunget til at være opmærksom på bestemte strukturer og systemer, som automobiliteten kræver. Lidt kontant sagt kan man sige, at bilbrugeren føler sig fri i sin mobilitet, fordi han/hun ikke er tvunget til at tage et andet transportmiddel. Den kollektive bruger føler sig fri i

sin mobilitet på grund af den mulighed, der er for ikke at tage stilling til noget. Der er dog ingen tvivl om at følelsen af mobilitet er større i bilen, da bilen i højere grad understøtter den ultimative frihed om at blæse på bindinger og begrænsninger og køre ud i det blå efter en pludselig indskydelse.

I relation til frihedsbegrebet berøres tre dikotomiske begreber: ufrihed, fællesskab og tryghed. Disse tre dikotomier er ikke nulsums spil, der er en masse indimellem, 'en masse på den ene og på den anden side'. Dikotomierne rører dermed ved de ambivalenser, der findes i det mobile hverdagsliv og de har muligheden for at åbne for de forsoninger, som disse ambivalenser også indeholder. Ufriheden står som den utilsigtede konsekvens, vi påfører vores eget hverdagsliv i forsøget på at opnå mere frihed. Dikotomien mellem frihed og ufrihed stiller ligeledes det spørgsmål, hvorfor specielle typer af mobilitet (automobilitet) bliver set som frihedsskabende, mens andre (kollektiv transport), som indeholder andre frihedsaspekter, bliver opfattet som ufrit? Nogle af de interviewede giver udtryk for, at det generer dem mere at vente 5 min på toget end at sidde 5 min i en bilkø. De oplever, de har mere kontrol i bilen, hvorimod det i det kollektive transportmiddel er andre, der kontrollerer dem. Når toget er forsinket, er der ligeledes nogle at skyde skylden på – staten. I en bilkø kan du højst skyde skylden på andre, der er i samme situation som dig selv, medmindre du forlanger flere og bredere veje. Dette er også medvirkende til, at det kollektive transportsystem får et meget værre rygte end det fortjener og når du giver den enkelte tid til det, er de fleste, specielt dem der bruger det regelmæssigt, faktisk også tilfredse. De gode historier om det kollektive transportsystem dukker altid op, selv om de negative ligger mere lige for.

Fællesskabet står i et dialektisk forhold til den individualisering, som friheden kan bringe med sig i nogle former. I forhold til mobilitetsvalg ser det dog ud til, at de individualiserede mobiliteter også var i stand til at skabe følelsen af fællesskab, et andet slags fællesskab under nye og uafprøvede betingelser. Fællesskabene koblet sammen med friheden eksisterer i det empiriske materiale som en alternativ strukturel fortælling "*penge giver ikke frihed, det gør fællesskabet.*" Fællesskabet som det der har stor betydning for trygheden i hverdagslivet, den tryghed som er fundamental, for at vi kan få et hverdagsliv til at fungere. Via den strukturelle fortælling genskaber vi



fællesskaber, fællesskaber der kan give tryghed i en verden fyldt med diverse 'for og imod'. Det er ikke fællesskaber, der opfylder de traditionelle betingelser for et fællesskab, for de kræver ikke nødvendigvis at vi er til stede sammen. Vi kan være til stede hver for sig, men disse fællesskaber giver os tryghed og sikkerhed for, at verden er, som den burde være og at vi lever vores liv på den mest rationelle og logiske måde. Der er en masse ting, vi sikkert kunne gøre bedre, men alle ved jo, at når man har børn, har man brug for en bil og det kan ikke være anderledes. Ufrihed, fællesskab og tryghed kan ses i en dikotomisk relation til frihedsbegrebet, men kan ligeledes ses som elementer af et hverdagsliv med mange valg og muligheder, hvor de strukturelle fortællinger derfor får deres naturlige plads.

## Tid og Rum i mobiliteten

### Mellem til og fra

Jeg elsker ventetiden  
For i den åbner rummet sig  
Urenes system giver efter  
For kroppens søgende puls

I ventetiden er jeg overladt  
Til mig selv og universets orden  
Jeg venter i et tog på at nå frem  
Beriget af vakuumet mellem to punkter

Jeg kan tage mig selv i at ønske  
At jeg aldrig helt når frem  
At flyet vil blive i solen over skyerne  
Indtil jeg helt udfylder rummet

Mellem til og fra  
Mellem dig og intet  
Mellem armene der åbner sig  
Og barnet der lysende løber mig i møde

Jens Fink-Jensen 2002

Tiden og rummet er essentielle for forståelsen af mobiliteten. Beskrivelser af tiden og rummet fortæller os noget om hvordan vi opfatter verden omkring os, i de forskellige mobiliteter og stilstande vi befinder os i, i løbet af et hverdagsliv. Tiden og rummet bliver på

forskellige måder bragt på banen af de interviewede i denne afhandling. Som jeg tidligere har berørt var tiden og rummet ikke oprindeligt noget jeg ønskede at fokusere på. Det var dog til stede så stærkt i alle interviewene og fokusgrupperne at det ville have været at udøve vold mod materialet at overse det. I arbejdet med at analysere ideen om frihed via de strukturelle fortællinger, stak mobiliteternes tid og rum ud som essentielle for at overkomme livet. Historien om mobiliteten som et frirum, stedet hvor du har din egen tid og kan skabe dine egne tidslommer, er omdrejningspunktet for dette kapitel. I dette kapitel vil jeg et spadestik dybere ned i at forstå hvilke behov der gemmer sig bag ved de strukturelle fortællinger, ikke mindst de strukturelle fortællinger om frihed. Det vil jeg gøre ved at beskrive tiden og rummet i mobiliteten og hvordan dette er et led i de mestringsstrategier vi har når vi skal overskue et stablet hverdagsliv. De strukturelle fortællinger kan dermed ses som en del af en mestringsstrategi når vi skal skabe 'det gode liv'. Tiden og rummet i mobiliteterne bliver der hvor der er plads til mellemrummene, der hvor vi kan skabe kokoner af langsom tid, og derved kan vi se hvad de strukturelle fortællinger også dækker over og hvilke behov de er et udtryk for.

## **Tiden som mobilitetskrævende element**

Et af de centrale begreber inden for mobilitetssociologien, og i hverdagslivet, er tiden eller tidsbegrebet. Som en væsentlig del af sin mobilitetssociologi opererer Urry (2000) med et begreb, som han kalder øjeblikkelig tid sat i modsætning til klokketiden. Klokketiden er et udtryk for en tidsopfattelse som bliver associeret med industrialiseringen, som et udtryk for en synkronisering og måling af tid. Øjeblikkelig tid er karakteristisk ved den måde, vi lever på i store dele af den vestlige verden, hvor vi konstant er parate til at reagere på de impulser og informationer, som hele tiden omgiver os og er kendetegnet ved samtidighed og fragmentering. Denne øjeblikkelige tid opstår på grund af sammenpresningen af tid og rum (Harvey 1989) og er en konsekvens af at tiden er blevet accelereret, tingene går stærkere og stærkere og produkter, steder og mennesker skifter lynhurtigt status, de er moderne den ene dag og umoderne den næste. Informations og kommunikations teknologien har været en drivende

kraft i denne proces. Den har skabt en fælles "global samtidighed og nutid" (Oldrup 2005:26). Denne proces har betydet, at tiden er blevet accelereret, tingene går stærkere og stærkere. Denne fragmentering af tiden har også betydet at vores aktiviteter i hverdagslivet er mindre og mindre kollektivt organiseret og blevet erstattet af mere individuelle mønstre. Denne udvikling kan forklares med opfindelsen af diverse transportmidler og den evige søgen imod at overskride eksisterende grænser for hastighed. Bilerne, togene og flyene kan transportere os hurtigere og hurtigere og moderniteten betegner en kontinuerlig, accelererende proces efter at nå lysets hastighed som ikke kan stoppes (Bauman 2000: Virilio 1998). Bevægelsernes hastighed bliver dermed bestemmende for indretningen af verden og denne indretning af verden ændrer sig i takt med hastighedens stigninger (Virilio 1998:115). Denne acceleration betyder at tidshorisonterne der træffes beslutninger i skrumper dramatisk. Produkter, forbindelser og kontrakter bliver i højere grad midlertidige på grund af den øgede hastighed af diverse transaktioner understøttet af informations- og kommunikationsteknologier der overskrider rummet i et nanosekund (Urry 2000). Dette får også sit udtryk i hverdagslivet hvor alle interviewpersonerne berører tidspresset i hverdagslivet. De følgende citater er reaktioner på spørgsmålet om 'hvor meget de synes de selv kan bestemme i deres hverdagsliv?'. Her en forklaring på hvorfor vi føler os stressede: "*for mit vedkommende fordi jeg gerne vil nå det hele, jeg er ikke god til at sige nej.*" Mulighederne derude er svære at sige nej til og vores fleksible arbejdsliv sætter ikke længere fast definerede rammer for fritid og arbejde, grænserne er blevet mere flydende (Nielsen & Nielsen 2006). Det stiller massive krav til den enkelte og afspejler sig i deres refleksioner over hvordan de kan få mere tid ind i hverdagslivet: "*måske skulle jeg arbejde lidt mindre, komme lidt tidligere hjem, ikke tænke så meget på arbejdet om aftenen, måske have lidt mere tid til at lave mere motion.*" De kan også hver især sætte fingeren på hvor det særligt går galt: "*Det er tit inden jeg skal hjem, så har jeg svært ved at gå fra mit arbejde, fordi jeg lige skal nå det sidste.*"

Det er dette hverdagens tidspres Eriksen (2001) taler om i sin bog "Øjeblikkets tyranni." Her viser han konkrete eksempler på de hverdagslige forandringer som informations og kommunikations teknologien har haft en stor indflydelse på. Han indleder bogen med at sige: "Denne bog udspringer af en akut følelse af at noget er ved at

gå galt” (Eriksen 2001:7). Det som Eriksen er bekymret over er mellemrummenes forsvinden ud af vores hverdagsliv. Han taler om at brudstykkerne erstatter helheden, vi lever i en fragmenteret verden hvor acceleration og eksponentiel vækst fører til det han kalder vertikal stabling. Det er et udtryk for hvordan vi presser flere og flere aktiviteter ind i hverdagslivet. Vi kan i stigende grad kombinere klodserne som vi vil, til gigantiske tårne, hvor byggestenene eller klodserne intet andet har tilfælles end at de tilfældigvis kan stables ovenpå hinanden (Eriksen 2001). ”Øjeblikket er flygtigt, overfladisk og intenst. Når vi udelukkende lever for øjeblikket, har vi ikke længere plads til byggeklodser som kun passer sammen i et bestemt mønster sammen med andre klodser. Alting må umiddelbart kunne udskiftes med alt mulig andet” (Eriksen 2001:135). De muligheder som den øjeblikkelige tid giver, betyder at en af den senmoderne forældres vigtigste opgave bliver organisering af tidspres (Eriksen 2001:147). I familien er det ikke alene dine egne klodser der skal stables, men dine børn og din samlevers klodser der skal flettes ind i et kompliceret og oftest tæt sammenpresset tårn. Denne organisering bliver det der presser på i hverdagslivet og skaber stress: *”det er det der med at få det hele til at hænge sammen, det hele skal køre efter en tidsplan, især om morgnen eller omkring spisetid... jeg synes man lidt hænger i en klokkestreng, om morgenen specielt, men jeg ved godt at det handler om planlægning.”* Det er dog interessant at den enkelte er meget bevidst om ikke at få et for stresset hverdagsliv og det at vi selv er i stand til at stable klodserne korrekt eller mest effektivt, bliver det der skal redde os fra stressen. Vores grænser for hvornår vi kan lukke arbejdet ude og holde fri bliver rykket mere og mere. Som for eksempel i den efterfølgende forklaring fra Blanca om hvornår hverdagen er presset og hvor det at være syg ikke længere er nok til at opretholde et mellemrum: *”Når jeg skal aflevere min datter til tiden i skolen, at nå tingene til tiden, at komme til arbejde inden klokken bliver for mange for så tager det tid i den anden ende. Lige nu er vi privilegerede fordi min mand ikke har arbejde, det letter meget på det. Jeg har også tit rigtig travlt på mit arbejde, nogle gange har jeg ikke lagt mig syg selv om jeg var syg og arbejdet hjemme om aftenen og arbejdet hjemme selv om jeg var syg. Jeg føler mig ikke som en stresset person. Der er jo også en grænse for hvad man kan nå som menneske.”*

Eriksen påpeger endvidere at når hurtig og langsom tid mødes er det altid den hurtige der vinder. De langsomme elementer såsom ”gennemtænkt arbejde, leg med børn og langvarige kærlighedsforhold” er taberne i denne acceleration (Eriksen 2001:167). Det betyder at der bliver mindre tid til nogle af de væsentlige elementer i vores ønske om ’det gode liv’. Dermed er tid blevet en knap ressource i det senmoderne samfund (Urry 2000; Eriksen 2001), hvorfor mobilitet bliver et middel til at vinde mere tid ved at øge hastigheden. Derfor foreslår Eriksen at vi skal installere mellemrum i hverdagen, disse mellemrum skal fungere som et afbræk i den hurtige tid, således at vi veksler mellem langsom og hurtig tid (Eriksen 2001:172-179). Disse mellemrum i hverdagslivet kan mobiliteten i høj grad være med til at give os. ”Når man sætter sig i sin bil, eller tog, bus, metro der har man måske lige brug for at koble af og være sig selv, koble af mentalt og koncentrere sig om sig selv.” Dette giver mobiliteten den dobbelttydighed at den både er med til at fremelske den øjeblikkelige tid, men samtidig kan den måske fungere som vores middel imod den.

Den hastighed, hvormed individet kan slippe væk, kan ses som en indikation på magt. Det ypperste magtmiddel er hastigheden og dermed muligheden for at løsgøre sig, trække sig tilbage og flytte væk (Bauman 2000). Mobiliteten bliver måden hvorpå, det senmoderne menneske bevarer muligheden for at følge med i en kompliceret og hurtig verden. Dermed er det ikke længere udelukkende stedet, hvor man skal hen, men også det at man har muligheden for at være mobil og på farten, der får en betydning. Alt går hurtigere og vi bliver mere og mere mobile, individets overbærenhed overfor forsinkelser og forhindringer bliver dog også mindre og mindre (Eriksen 2001). Vi brokker os over bilkøen eller togforsinkelserne. Imidlertid mener Bauman at denne hastighed er ved at nå sin grænse. Beckmann siger endvidere at der er tendenser til, at flere ”agenter udvikler strategier møntet på ”slow-down i stedet for ”speed-up” af livet i de senmoderne tider” (Beckmann 2000:14). Ulli Zeitler taler om, at vi skal leve i rummet i stedet for blot at forsøge at overvinde det, fordi den generelle effektivisering og øgede hastighed i vores hverdagsliv forhindrer os i at deltage og leve i det liv vi har (Zeitler 1998:19). Disse stemmer om installering af mellemrum og nedsættelse af hastigheden kommer ikke med bud på hvordan eller hvor det skal ske. Men måske er det fordi, det paradoksale vi er vidne til er, at denne installering af mellemrum

og nedsættelse af hastigheden sker via hverdagslivets mobiliteter. I vores insisteren på at presse citronen til det yderste, at nå det hele, bliver en nedsættelsen af hastigheden og installering af mellemrummene noget der kommer til at forgå i hverdagslivets mobiliteter, på den måde slipper vi for at vælge noget fra. Dermed bliver hverdagslivets mobiliteter det rum vi holder pauser i.

## **Rum – space, place og locale**

Forståelsen af rummet har store implikationer for hvordan vi forstår verden. Den teoretiske og praktiske forståelse af rummet har en lang historie. Forskere inden for forskellige felter har stillet en lang række spørgsmål omkring forholdet mellem rummet, det materielle og de samfundsmæssige processer (Harvey 1996; Lefebvre 1991; Smith 1990). Lefebvers (1991) formål er at forstå, hvorledes sociale og mentale rum produceres gennem en distinktion mellem 'det konkrete rum' og 'det abstrakte rum'. Logikken bag det konkrete rum skal findes i hverdagslivet hvor rummets værdi er centreret omkring brugsværdi. Det abstrakte rum derimod beskrives som 'falsk, visuelt og geometrisk' iboende moderne værdier centreret omkring bytteværdi. Lefebvre (1991) ser den kapitalistiske produktionsmåde som en af de centrale drivkræfter i denne udvikling. Harvey (1973) formår med begrebet 'det relationelle rum' at integrere den kapitalistiske produktionsmådes rumlige produktionsprocesser og det bebyggede miljø. Her kobles rummet sammen med de sociale processer. I samfundsvidenskabelig sammenhæng betyder dette, at i modsætning til den relative rumopfattelse at rummet ikke er tomt. Harvey bevæger sig således fra en betragtning om rummet som en faktor til rummet som et produkt. Dvs. fra et selvstændigt fysisk materielt rum til et økonomisk-funktionelt rum (Tonboe 1993). Overvindelsen af tidlige og rumlige barrierer har iflg. Harvey altid været og er stadig af central betydning for kapitalismens overlevelse. En fri geografisk mobilitet af varer og kapital kan dæmpe eller udsætte kriser.

Det er ikke nok at integrere en abstrakt forståelse af rummet og de sociale processer, da konkrete rumlige materielle processer kan kalde på en mere snæver afgrænsning. Der findes en distinktion mellem begreberne space og place. En måde at forstå space på er som de mere abstrakte relationer der forgår, fornemmelsen af space relaterer til ens

forhold til verden (Shields 1991). Place kan forstås som et konkret rum, som f.eks bilens rum eller togets rum, som 'moments of encounter' (Amin & Thrift 2003:301). Places/spaces skal forstås i relation til andre places/spaces da ingen enheder eksisterer i isolation (Harvey 1996:261). Graham og Marvin (2001) lægger vægt på at spaces/places ikke kan have en bestemt definition, i stedet skal det ses som sociale processer. Mobilitetsforskningen lægger sig i linje af dette og tager afstand fra forestillingen om stedet som en container hvor processer sker indenfor eller imellem, men ser det i stedet som flows eller netværk der definerer rummet i den bredeste forstand (Castelles 1996; Graham & Marvin 2001; B. Jensen 2006). Det skal forstås i relation til at rummet er en myriade af flows af mennesker, information, varere og magt som invaliderer forestillingen af fikserede space/places (B. Jensen 2006).

Det rum jeg ønsker at sætte fokus på i dette kapitel er det rum der findes inde i hverdagslivsmobiliteten hvor de sociale relationer kan observeres og spiller, en central rolle, et sted der godt kan betegnes som et place. Harvey (1996) anvender den relationelle rumopfattelse til at udvikle en forståelse af begrebet place således at place ikke får funktion som en container og pointerer således at place er socialt konstrueret. Place har dermed ikke én unik identitet, der gør det til et homogent område. I stedet er place fuld af interne konflikter (Massey 1994; Simonsen 1994; Katz 2004). Giddens (1984) præsenterer begrebet locale som refererer til anvendelsen af rummet, til at skabe omgivelserne for handling, hvor det er den sociale betydning, der er knyttet til lokaliteterne og de handlinger der udspiller sig der er centrale (Giddens 1984). Herved lægger Giddens vægt på de sociale handlinger men han reducerer samtidig rummet til en luftig kulisse for social handling hvor materialiteten ingen betydning har. Simonsen (1994) imødekommer dette ved at tale om praksis, da det giver mening at studere den sociale praksis individerne udviser i forhold til materialiteten og praksis og kontekst skal forstås som uadskillelige. Dermed er de mange forskellige ord der bruges til at definere rum spundet ind i en lang række af betydninger centreret omkring hvem, hvem og hvad der påvirker rummet.



## Armaturer og enklaver

Ole B. Jensen vælger en anden vej og anvender i stedet begreberne armaturer og enklaver, til at beskrive mobilitetens rum og flows. Armaturer er kanaler af flows som sammenkæder komplekse distributionsnetværk og dækker alt lige fra fortov til internationale fly korridorer, med andre ord det mobilitetens rum. Enklaver skal forstås som bundne enheder, distrikter eller territorier som kan variere i deres åbenhed i forhold til omgivelserne og som både kan være gennembrudt af armaturer eller hermetisk lukkede. Den store forskel mellem armaturer og enklaver er den forskellige hastighed disse rum indeholder. Ideen er at give lige magt til begge koncepter således at enklaverne ikke udgør den dominerende hegemoniske forestilling om rum og dermed udvikle en større forståelse for nutidens mobilitet (B. Jensen 2006). Der er en tendens til at det moderne menneske lever mere og mere i enklaver og bilen udgør en enklave midt i armaturerne. De armaturer som kun faciliterer automobilitet kalder Urry (2000) for non-places rum hvori der ikke foregår nogen sociale processer da rummet er rensat for social interaktion. Bilen er et place eller en kokon der anvender non-places og det er i kokonen den sociale interaktion foregår, bilen er dermed et rum i rummet. Når jeg vælger at bruge ordet kokon er det for at lægge vægt på det aspekt af tryghed som ligger indlejret i ordet. Det handler ikke alene om et tilfældigt rum, men det rum vi skaber for os selv hvor vi kan opnå en følelse af tryghed. B. Jensen (2006) beskriver ligeledes hvordan mobiltelefoner og mp3 afspiller fungerer som virtuelle places eller kokoner hvor vi kan trække os tilbage fra offentlig interaktion eller mødet med fremmede. B. Jensen referer til Cauter (2004) som fremsætter otte love for indkapsling, behovet for at være i en kokon, hvoraf den første handler om hastighed. Jo højere hastighed er, dets større behov for at indkapsling. Dette behov for et eget uforstyrret rum fremtræder tydeligt hos de interviewede når der bliver talt om hverdagslivs mobilitet ”*Jeg har nok i mig selv, jeg har mit arbejde og jeg har min familie og hvis jeg vil lave noget sammen med andre så melder jeg mig ind i en forening, man har lyst til at sidde i en osteklokke engang imellem, bruge den der halve time frem og tilbage på det.*”

B. Jensen mener dog at armaturerne ligeledes kan fungere som rum indeholdende meningsfuld interaktion og påpeger at Cauters (2004) argumentation er en konsekvens af en opfattelse af armaturerne som

non-places. Ideen bag armaturerne er i lige så høj grad at se mulighederne for at gøre armaturerne som rum for et offentligt domæne. B. Jensen stiller efterfølgende spørgsmålet, med en kritisk vinkel på Augé og Urrys forståelse af non-places "why a non-place cannot become a place?" (B. Jensen 2006:19). Et fællesskab hvis grænser og medspiller ikke altid aftegner sig i en specifik form, men som ikke desto mindre har en betydning for identitetsdannelse og identitets konstruktioner. Dette åbner op for muligheden for at undersøge det jeg berørte kort i frihedskapitlet, skaber mobiliteten også automobiliteten nye former for fællesskaber som udformer sig på en ny måde i det senmoderne mobiltetssamfund. Her diskuterer gruppe A hvilken transportform der giver den bedste følelse af fællesskab:

*"Tog der kan man sidde og tale med folk"*

*"jeg synes helt klart bil"*

*"jeg synes det er hyggeligt at sidde og snakke når man kører bil"*

*"og man kan sidde og snakke og høre det musik som man har lyst til at høre"*

*"når man kører bil, altså med nogle man kender, nu tager jeg ikke så mange blaffere op, den anden person kan ikke rigtig gå nogen steder og pludselig så sidder man bare og kan snakke når man skal langt, jeg synes det er smadder hyggeligt at køre i bil med andre"*

*"hver gang jeg så prøver at kysse dig så siger du nej lad være jeg kører galt, jeg synes det er meget sjovere i toget"*

*"det kan man jo ikke når man kører i bil vel"*

*"man kan også snakke om nogle private ting, der er ikke nogen der kan høre en, det er begrænset hvad man kan snakke om når man kører i tog eller bus"*

*"i toget kan man være flere sammen"*

*"det kan man da også i en bil"*

*"hvis man er mere end 4 mennesker så er det da helt klart toget"*

Der er ingen tvivl om at mobilitetens rum indeholder en række sociale processer, det handler ikke om kun om der hvor vi kom fra eller skal hen til. Dette udtrykkes ligeledes af Houben:

*"Mobility is a part of modern society; it is a daily pursuit, just like housing work and recreation. Mobility is not just about traffic jams, asphalt, delays*

and tollgates, but also about people deriving a sensory experience from their everyday life mobility. Every day, travelling along roads and railways, millions of people experience the changes of the city and the countryside. For the, the train and the car are also 'A Room With a View.' (Houben 2003 i B. Jensen 2006:18)

Fællesskaberne behøver dog ikke alene at være relateret til dem man deler mobilitetens rum med, men kan ligeledes udspille sig på tværs af rum. I relation til diskussion om hvorvidt mobiliteten skaber nye former for fællesskaber er der noget der tyder på at mobiliteten også indeholder fællesskaber med afhængighed og tryghed. Ikke nødvendigvis på den traditionelle måde hvor spillerne på et fodboldhold er afhængige af hinanden og må løfte i fællesskab for at vinde kampen (eller bare have det sjovt). Men som det ses i følgende diskussion findes der et fællesskab, som måske bliver skabt på baggrund af den afhængighed og tryghed der findes i, at få bekræftet at dette er en god måde at få hverdagslivets mobiliteter afviklet.:

*"Bilisterne kan sammen med nogle andre være sure på andre trafikanter"*

*"eller glæde sig over den frihed de har"*

*"det er jo også et status symbol"*

*"det er jo også at man i kollektive hvor man sidder sammen med mennesker at man føler sig i et mindre fællesskab end der hvor man i virkeligheden er isoleret med sig selv, men jeg synes bare ikke at når man sidder i et tog at man snakker med nogen"*

*"jeg tror også at den fornemmelse jeg har den er at jeg ved jeg skal sidde i kø hver morgen og jeg vrisser ikke over det. De dage hvor jeg ved jeg skal tage toget der er det bare noget der skal overstås, det kollektive det skal bare overstås for dem der sidder ved siden af de lugter med garanti af hvidløg"*

*"ja eller skal sidde og tale i telefon"*

*"ja der er da nogle ting der irriterer en, men der er det sjovt nok for der ville jeg have det lige modsat, jeg ville blive vanvittigt af en bilkø"*

George Putnam undersøger i sin bog "Bowling alone" hvorledes engagementet i det sociale liv har ændret sig i USA og beskriver blandt andet mobiliteten som en af de afgørende faktorer for denne forandring. Han beskriver hvordan den massive forøgelse i antallet af biler har haft betydning. I 1990 havde USA flere biler end de havde

førere til dem (Putnam 2000:212) og det er 'urban sprawl' der har haft betydning for denne udvikling. Folk er flyttet til byer hvor de ikke arbejder, køber ind eller har deres venner, dermed kommer en stor del af deres tid til at gå imellem at pendulere mellem disse aktiviteter. "One inevitable consequence of how we have come to organize our lives spatially is that we spend measurably more of every day shutteling alone in metal boxes among the vertices of our private triangles" (Putnam 2000:212). Putnam argumenterer for at det går ud over fællesskaberne og det sociale liv at vi bruger så lang tid i mobilitetens rum. Putnam undersøger mobilitetens betydning for fællesskaber og socialt liv i forhold til de enklaver vi kommer fra og ender i, men han overser armaturerne – mobilitetens rum. Jeg argumenterer ikke imod denne beskrivelse af, at lokalsamfundet og hjemmet bliver tømt for funktioner og at det indebærer en række problemer. Det fællesskab som mobiliteterne giver os er ikke umiddelbart positive fællesskaber men har måske i højere grad billede som en overlevelsesstrategi. Hvad jeg derimod argumenterer for er, at det er vigtigt at forstå og undersøge de identitetskonstruktioner og fællesskabsdannelser der foregår i mobiliteten, hvis vi vil forstå samfundets stadig stigende tempo og vores manglende evne til at stoppe det.

Der er en tæt sammenhæng mellem det transportmiddel vi bruger til hverdag og hvor vi føler det giver mest fællesskab. De positive fortællinger om et transportmiddel kommer fra dem der selv benytter det og de er så til gengæld mere negative overfor fællesskaberne i andre typer af hverdagslivsmobilitet. Når jeg en sjælden gang imellem kører med bil i myldretiden, undrer jeg mig ofte over hvorfor der er nogle der hver dag gider at bruge så meget tid på at holde i en kø. Fortællingen i medierne og ved den festlige sammenkomst er da også som oftest den negative fortælling om tidsspildet i bilkøen, eller ventetiden på toget. Det ser dog ud til som jeg tidligere har antydnet at ventetiden i køen kan opfylde et behov som vi ikke kan få opfyldt andre steder i vores hverdagsliv, den fungerer som et mellemrum. *"Hovedgrunden til at jeg tager bilen det er at det er nemmere, forstået på den måde at det transporterer mig fra a til b uden at jeg skal gøre stop undervejs, uden at jeg skal bevæge mig, jeg sidder i tørvejr, det er bekvemmeligt, hvis det er for varmt udenfor er der klimaanlæg i bilen, jeg kan sidde og høre radio, det kan jeg også gøre på en mobiltelefon det ved jeg godt men ... Jeg vågner i min bil ind og jeg slapper af på vej hjem, jeg*

*kommer ligesom ned i gear.*” De mellemrum som bilen kan give os, ligesom toget, er vigtige for at mestre hverdagslivet. Det er der vi samler overskud og forbereder os på overgangen os fra et stadie af hverdagslivet til et andet. Her fortæller Bitten om hvordan hun skaber mellemrum på vej hjem fra arbejde og hvad de betyder for hende: *”...at kunne have de der eftermiddage hvor man bare drysler rundt. Hvis man fik børn ved jeg ikke om der ville være tid til det, så skulle man nok gå ned i tid. Det er en af de ting som jeg sætter meget pris på at have den der time hvor jeg bare tømmer hovedet.”* Bitten brugte flittigt den strukturelle fortælling om ’børn og biler’ og hvis det var muligt at se ud i fremtiden kan man forestille sig at hun, når hun får børn, ville bruge den automobilitet hun bliver ’tvunget’ til som erstatning for det mellemrum, som har stor betydning for hendes følelse af ’det gode liv’. De mellemrum som vi skaber i mobiliteten bruger vi til at samle overskud og mestre hverdagslivet. Disse mellemrum som mobiliteten giver os udgør et privat rum der er vores eget. Det er der hvor vi får den tid alene der er svær at finde i et stablet hverdagsliv. Det er gennemgående i alle interviewene at der bliver talt om behovet for at skabe tidslommer i hverdagslivet. Det interessante i denne her sammenhæng er at dette ikke bliver diskuteret i fokusgrupperne. Der handler det i højere grad om de irriterende momenter som mobiliteten indeholder. Den eneste fokusgruppe hvor mellemrummene i mobiliteten blev berørt, dog meget kort, var i gruppe C:

*”Jeg taler kun til nogen hvis de spiller for højt, eller taler i mobil lige ved siden af mig og jeg ikke er interesseret i at høre om deres privatliv”*

*”når man sætter sig i sin bil, eller tog, bus, metro der har man måske lige brug for at koble af og være sig selv, koble af mentalt og koncentrere sig om sig selv”*

*”sådan har jeg det helt klart, jeg er lærer så jeg skal ud og tale med en hel masse mennesker hele dagen”*

Der bliver vendt kort tilbage til emnet lidt senere:

*”Jeg har nok i mig selv, jeg har mit arbejde og jeg har min familie og hvis jeg vil lave noget sammen med andre så melder jeg mig ind i en forening, man har lyst til at sidde i en osteklokke engang imellem, bruge den der halve time frem og tilbage på det”*

*”ja det tror jeg du har ret i at det er den der mentale afkobling”*

Disse brudstykker udgør alt det materiale der findes fra fokusgrupperne om det behov mobiliteten opfylder hos os, behovet for at have sit eget rum og sin egen tid – at skabe en kokon. Spørgsmålet bliver så om det er fordi det er et privat rum, hvis funktion vi ikke ønsker at dele med andre. Det kan dog ikke alene være forklaringen da emnet netop kommer på banen i den fokusgruppe hvor de ikke kender hinanden. Måske handler det om at vores hverdagsliv er så stabilt, fordi vi propper så mange aktiviteter ind i det og arbejdet fylder mere og mere, så den tid der er til overs skal vi bruge på vores familier og ikke på os selv. Vi taler ikke om den betydning mobilitetens mellemrum giver os, da mobiliteten oftest tager tid fra familien og ikke fra arbejdet. Dette er et spørgsmål jeg ikke kan komme med kvalificerede empiriske bud på, så jeg vil nøjes med at konkludere at disse mellemrum i hverdagslivet har en stor betydning for os og i høj grad er det der hjælper os med at mestre hverdagslivet.

## **Mellemrum som mestringsstrategier**

Jørgen Ole Bærenholdt taler om at udvikle mestringsstrategier ”To cope means to manage a problem successfully, but a problem not of the actors’ own making. It is something people have to contend with, something they cannot escape” (Bærenholdt 2006:1). Dannelsen af identitet handler om at udvikle meningsfulde mestringsstrategier. Den udvikling og betydning mobiliteten har fået i samfundsorganiseringen betyder at vi ikke længere blot kan se mobiliteten som et mellemrum uden essentielle samfundsorganiserende og identitetsskabende processer. Bærenholdt taler om ‘the social-spatialities of coping’ som er en mestringsstrategi der forbinder de forskellige arenaer i hverdagslivet. Det er disse mestringsstrategier der får betydning for udvikling og innovation af de territoriale rum vi befinder os i og mobiliteten er det, der muliggør overskridelsen af disse rum. Identifikationen med de fællesskaber vi bevæger os imellem bliver udfordret via mobiliteten og det er ikke enkelt at afgrænse mobiliteten territorielt. Identifikation skal ses på forskellige skalaniveauer. Bærenholdt argumenterer for mobilitet på et andet skalaniveau, konkret som fiskeri eller handel og abstrakt som spaces of flow eller en kosmopolitisk identitet. Jeg mener

at disse processer ligeledes foregår konstant i de små ting i vores hverdagsliv. Denne identifikation der sker i hverdagslivets mobilitet bliver ofte overset til fordel for større skalaniveauer, men de små ting i hverdagslivet har en gennemgribende betydning for hvem vi er, hvordan vi forstår verden og hvordan vi reproducerer den. Den identifikation der foregår i hverdagslivets mobiliteter kan være mellem forskellige enklaver som mobiliteten gennemtrænger eller enklaver den ender i. Det kan ligeledes være i armaturerne at denne identifikation foregår, ikke med mobiliteten som middel, men i selve mobiliteten. Dette understreger betydningen af at forstå og analysere mobilitetens eget rum. Hvilke processer er der indlejret i dette rum som mobiliteten tilbyder?

Kurt Aagaard Nielsen (1996) bruger begrebet 'frirum' som et proceduralt orienteret approach til aktionsforskningen. Det kan også tænkes i en mere hverdagslivsorienteret og mere fritsvævende kontekst. Formålet er at bygge rum op hvor der kan bygges bro mellem de dikotomier og ambivalenser som mobiliteten skaber. Marx definerer frirummet som fravær af den tvang, som kommer af materiel nød eller traditionsmagt. De frirum som Nielsen definerer, er et rum begreb, der orienterer sig imod at etablere fællesskaber der appellerer til frihed. Frirummet kan potentielt facilitere fælles diskussioner af individuelle problemer. Frirummet har potentialet til, som et 'som om rum' at være det mødested hvor frihed og fællesskab ikke er modsætninger men hvor der kan skabes forsoninger imellem ufrihed og frihed via myndige relationer og forpligtende fællesskaber. Disse frirum eller 'som om rum' kunne være en arena hvor trygheden ligeledes kunne have et hjemsted. Når fællesskabet bliver sat op som en modsætning til friheden kommer spørgsmål om tryghed på banen da fællesskabet er det sted hvor vi kan skabe den ontologiske sikkerhed der giver os den fundamentale tryghed. Om rummet i mobiliteten kan facilitere disse processer er et uafklaret spørgsmål. Der er dog noget der tyder på at mobilitetens rum indeholder nogle potentialer, som der er mulighed for at udvikle. Det handler om at ændre grundlaget for de strukturelle fortællinger således at der ikke nødvendigvis er en forventning om at der skal ligge en rationel begrundelse for valg af hverdagslivsmobilitet. I stedet skal der fokuseres, blandt andet via yderligere forskning, på de identitetsskabende processer i mobilitetens rum, der kan facilitere nye typer af fællesskaber. Som her hvor fordelene ved en

hverdagslivsmobilitet i tog opridses: ”Ja det her med at man kan sidde og læse i toget. Og så er det også hyggeligt at man kan kigge på andre mennesker når man tager metroen, der er en dejlig storbys følelse over at tage metroen og man kan tage avisen med, det kan jeg godt lide, det er ret fedt. Man får et frirum i modsætning til når man skal sidde i en bil og koncentrere sig om at køre i bil”

Det er interessant at de interviewede generelt fortæller om fordelene ved deres hverdagslivsmobilitet, ved at forholde sig kritisk til andre former for mobilitet. Som der tidligere er blevet givet udtryk for i citaterne fra fokusgrupperne får man fornemmelsen af at 'it's a war out there'. En Multiscalær krig om rummet som foregår i alle sfærer inden for samfundet (Hansen 2006). Når de strukturelle fortællinger har overvægt af nogle der udråber automobiliteten som vindere og dette bliver understøttet af medierne, politikken og reklamer er det nemt at udråbe en foreløbig vinder af denne krig. Der er dog tendenser til at slaget gang kan vendes hvis man fokuserer på nogle af de modreaktioner der eksisterer. Der bliver stillet spørgsmål om til hvordan vi skaber mellemrum i hverdagslivet, om hvordan vi skaber rum til den langsomme tid? Alt sammen spørgsmål, der ikke tager det for givet at evig acceleration og dermed øget hastighed er den eneste stemme, der findes i det senmoderne hverdagsliv. Der er derimod fra flere sider tegn på et ønske om modreaktioner eller installering af mellemrum (Eriksen 2001; Jönsson 2000). I ”Øjeblikkets tyranni” foreslår Eriksen at skabe langsom tid via automobiliteten. Han opremser nogle valg vi kan foretage for at skabe den langsomme tid i hverdagslivet og et af dem lyder således: ”hver dag pendler jeg 100 kilometer. Så sidder jeg alene i bilen og har slukket for mobiltelefonen og bilradioen” (Eriksen 2001:175). Jeg behøver ikke at sige at jeg blev meget forbavset over dette forslag, da automobiliteten fra mit perspektiv netop er med til at skabe den hurtige tid og fjerne mellemrummende, som vi så skaber i selve mobiliteten. Eriksen berører da også flere gange automobilitetens konsekvenser i bogen, så forslaget er måske i højere grad et udtryk for at han havde fat i noget af det centrale som bilens rum tilbyder mange i dag, muligheden for et mellemrum. Vi har brug for mellemrum, vores egne små steder hvor vi kan få tid. Tiden går langsomt i en bil selv om den går hurtigt. ”Det er det nok for nogle, også det der med at de forbinder det der med at kunne køre i bil som en frihedsfølelse, de føler sig fri når de kan køre i bil, måske



*også fordi de kan sidde i deres egen lille verden og tænke deres egne tanker og så videre” eller ”Jeg elsker at sidde i bil, det gør mange af os, der er noget godt i den frihed man har, man kan høre musik og man kan lige få den der tid alene. Jeg vil nu alligevel holde fast i at det var et dårligt råd, da det mellemrum vi skaber i bilen giver nogle utilsigtede konsekvenser for resten af vores hverdagsliv. Hvordan skal der blive plads til den langsomme tid resten af dagen hvis vi oven i en arbejdsdag skal lægge 100 kilometers pendling, for ikke at tale om den ufrihed vi skaber for andre i vores kokon? Og er det den langsomme tid uden for arbejdslivet ikke i høj grad det der er med til at skabe ontologisk tryk, frihed og lykke? Det kritiske spørgsmål bliver hermed hvordan vi skaber mere langsom tid og kokoner i hverdagslivet i stedet for i mobiliteten? Et projekt der ikke findes nogle simple løsninger på da succeskriterierne i det senmoderne hverdagsliv ikke handler om langsom tid og mellemrum:*

*”Jeg tror det handler meget om identitet for på et eller andet tidspunkt så tror jeg faktisk af at man blive træt af...”*

*”lad os snakke sammen om et år så tror jeg ...”*

*”... træt af at sidde i din bil i den tid du kunne være sammen med dine børn, hvis du lavede ringbaner og så videre så tror jeg godt man kunne lokke folk over”*

*”ikke nede på Køge bugt, jeg har en benhård kalkulation der siger at på det tidspunkt hvor det tager væsentlig længere tid at køre i bilen frem for tog så tager jeg toget”*

*”det er ikke økonomien i det i dag der betyder noget, det er tiden og fleksibilitet”*

## **Mobiliteternes mellemrum**

En af automobilitetens mest fremhævede fordele er dens potentiale til at binde samfunds- og hverdagslivsorganiseringen sammen og dermed muliggør den på samme tid en forøgelse af hastigheden. Det har betydet, at tiden er blevet accelereret, tingene går stærkere og stærkere og der er ikke længere nødvendigvis sammenhæng mellem de aktiviteter vi propper ind i hverdagslivet. Vi lever i en tid der er præget af den øjeblikkelige tid, men klokketiden spiller stadig en afgørende rolle for vores hverdagsliv, organiseringen og planlægningen og de

mobiliteter der følger med bliver styret af klokketiden. Alt det vi forventer at nå og at skulle gøre for at opfylde behovet for 'det gode liv' bliver dirigeret af den øjeblikkelige tid. Så ud over at vi skal stable aktiviteter og udfylde vores liv med de rigtige aktiviteter skal vi navigere i en verden hvor vi konstant er klar til at pendle mellem disse to tidsopfattelser. Mobiliteten har den dobbeltsidighed at den hjælper os med at overkomme dette puslespil, samtidig med at den skaber problemerne. Den strukturelle fortælling er en måde at skabe orden på i denne konstante fragmentering og omstillingsparathed som er blevet en del af vores hverdagsliv.

Denne fragmentering af tiden har også betydet at vores aktiviteter i hverdagslivet er mindre og mindre kollektivt organiseret og blevet erstattet af mere individuelle mønstre. De langsomme elementer som kræver sammenhængende tid bliver der mindre plads til for når hurtig og langsom tid mødes er det altid den hurtige der vinder. Det betyder at der bliver mindre tid til nogle af de væsentlige elementer i vores ønske om 'det gode liv'. Vi har dog stadig brug for den langsomme tid i hverdagslivet og den får vi blandt andet via mobiliteten, vi installerer et mellemrum, laver vores egen kokon, hvor vi får vores egen tid. Det er paradoksalt at vi bruger det der er med til at øge hastigheden, til at sætte den ned med. Ved at installere mellemrummene i mobiliteten kan vi stadig nå det hele og på den måde slipper vi for at vælge noget fra. Dermed bliver hverdagslivets mobiliteter det rum vi holder pauser i. Det er i disse armaturer vi sammenkæder hverdagen, her skaber vi en kokon for os selv hvor vi kan opnå en følelse af tryghed. De mellemrum som bilen og toget kan give os, er vigtige for at mestre hverdagslivet. Det er der vi samler overskud og forbereder os på overgangen os fra et stadie af hverdagslivet til et andet. Alle interview personer taler om dette behov for at skabe tidslommer i hverdagslivet, men i fokusgrupperne bliver det ikke diskuteret på nær i den gruppe hvor de ikke kendte hinanden på forhånd. Der er der en lang række grunde til som dette projekt ikke berører, men jeg vil blot konstatere at disse kokoner er vigtige og måske også meget private rum.

Mobiliteten taler til et andet niveau i den enkelte end det vi italesætter og de strukturelle fortællinger som analyseredskab åbner for dette niveau og viser nogle af de andre behov som mobiliteten tilfredsstillende hos den enkelte. Der ligger i mobilitetens rum, og især i bilens rum en tid der er ens egen. Det er ikke i orden at sige man kører

i bil fordi man har behov for netop dette mellemrum. Dette gælder både i forhold til de risici vi alle er bevidste om hvor det er svært at argumentere for at det er i orden at forurene når formålet ikke alene er transport. Og ikke mindst i forhold til det hverdagsliv som vi efter bedste evne har forsøgt at sætte sammen således at det opfylder vores behov for frihed og lykke som alligevel ikke kan opfylde det behov vi har for vores eget sted. Et mellemrum opfattes som et privat sted, en privat ting som ikke umiddelbart passer ind i den rationelle forklaringsramme hvor vi gerne vil placere vores aktiviteter. I vores pressede senmoderne hverdagsliv er mobilitetens, især bilens, rum det eneste alternativ der er tilbage. Det handler om processer der ligger ud over det rummelige konkrete. Vi installerer behagelige mellemrum og disse mellemrum giver flowet sin egen identitet, det er ikke bare mobilitet eller transport men et utal af forskellige processer der forgår i disse mobile rum.

Armaturerne har dog ligeledes potentialer til at blive rum som indeholder meningsfuld interaktion, hvor der kan skabes nye typer af fællesskaber. Fællesskaber hvis grænser og medspillere ikke altid aftegner sig i en specifik form, men som ikke desto mindre har en betydning for identitetsdannelse og identitets konstruktioner. Når vi bruger de strukturelle fortællinger som en form for mestringsstrategier får det betydning for udvikling og innovation af de territoriale rum vi befinder os i og mobiliteten er det, der muliggør overskridelsen af disse rum. Det handler dog ikke kun om overskridelsen men ligeledes om armaturerne i sig selv. Her sker en identifikation ikke med mobiliteten som middel, men i selve mobiliteten. Mobilitetens rum indeholder nogle potentialer, som der er mulighed for at udvikle, blandt andet ved at ændre grundlaget for de strukturelle fortællinger, således at der ikke nødvendigvis er en forventning om, at der skal ligge en rationel begrundelse for valg af hverdagslivsmobilitet. Et interessant fokuspunkt ville være de identitetsskabende processer i mobilitetens rum, der kan facilitere nye typer af fællesskaber.

## Konklusion

Teorier i den transportrelaterede mobilitetsforskning bliver anvendt i forsøget på at komme ind til kernen i mobilitetens dynamik. Mange teoretiske begreber er gode til at udfolde samfundsmæssige karakteristika og sætte dem i spil i relation til mobilitetsbegrebet. De tidligere beskrevne begreber som livsstil, refleksivitet, tidspres, risici, ambivalenser, sikkerhed, frihed, fællesskab etc. er eksempler på forståelsesrammer, hvori forskellige forskere gennem de senere år har forsøgt at indkredse nye nuancer af skismaer mellem holdning og handling, mellem adfærd og ansvar, mellem hverdagsliv og tid. Disse teorier har ligeledes været udgangspunktet for denne afhandling, hvor fokus har været centreret omkring, hvordan vi opfatter og forstår hverdagslivets mobiliteter og hvordan dette påvirker de mobilitetsvalg, vi træffer. Dette afspejler sig også i det første forskningsspørgsmål:

- Hvilke former for mening og tilsyneladende rationaliteter bliver skabt i hverdagslivet som hjælp til at mestre hverdagslivets mobiliteter?

Denne afhandling skal ses som et bidrag til den empiriske forskning om hverdagslivsmobilitet hvor konstruktionen af mening bliver undersøgt via kvalitative forskningsmetoder. I denne afhandling viser jeg gennem mobilitetsbriller, hvordan vi hver dag producerer og reproducerer grundlagt for at skabe 'det gode liv' for os selv og vores familier. Når vi skal forstå meningen bag og konsekvenserne af mobilitet, er det vigtigt at give opmærksomhed til stemmerne i hverdagslivet. Disse stemmer afslører sprækkerne, hvorigennem vi kan ændre mobilitetsmønstre. Til at opfange disse stemmer har jeg udviklet det analytiske begreb strukturelle fortællinger, der kan bruges til at forstå mening og handling bag hverdagslivsmobilitet og forstå de

tilsyneladende rationaliteter, som dirigerer vores brug af hverdagslivsmobilitet. Ved at belyse og identificere de strukturelle fortællinger giver det en mulighed for at komme bag om de tilsyneladende rationaliteter, vi anvender i hverdagslivet for at forstå de behov og utopier, som vi sjældent italesætter, når der bliver spurgt til hverdagslivets mobiliteter. Den strukturelle fortælling har muligheden for at belyse koncepter og dikotomier, som er vigtige fokuspunkter, i en forståelse af mobilitetens dynamikker.

De strukturelle fortællinger bliver produceret og reproduceret via af vores hverdagsliv. Medierne, reklameindustrien og det politiske system hjælper til i denne proces ved at ved at deltage i produktionen og reproduktionen af den strukturelle fortælling. Dette styrker den strukturelle fortælling og der er en klar sammenhæng mellem de mest brugte strukturelle fortællinger i mit empiriske materiale og dem der flyder omkring i verden omkring os. De strukturelle fortællinger om 'børn og biler', 'de forsinkede tog' og 'mulighederne som mobiliteten giver' har en stor grad af støtte på næsten alle områder i samfundet. Dette betyder ikke, at de alternative strukturelle fortællinger ikke eksisterer. De har dog ikke den samme styrke, men de eksisterer og venter kun på det rette tidspunkt til at træde ind på scenen. En af disse alternative strukturelle fortællinger kunne være *"penge giver ikke frihed, det gør fællesskabet."* Denne strukturelle fortælling fremtræder ikke så stærkt men den eksisterer i materialet. Når emner, der er relateret til mobilitet, bliver præsenteret i offentligheden og i hverdagslivet indeholder de i de fleste tilfælde en strukturel fortælling om hvilken type mobilitet, der er nødvendig og hvordan den skal udføres.

Det næste forskningsspørgsmål jeg satte mig for at besvare er:

- Hvilke faktorer påvirker mobilitetsvalg og hvordan er de indlejret i hverdagslivets komplekse sammensætning af formål og den rejsendes tanker om, hvad han/hun prioriterer at kunne nå?

Individets mobilitetsmønstre er baseret på en række af bevidste og ubevidste valg. Mobiliteten kan i høj grad ses som midlet til at opnå de livsstile, vi ønsker, idet livsstilene ofte er placeret udover et stort geografisk område. Det er i langt højere grad livsstilene og indholdet i disse, der er essentielle for det enkelte individ, end det er mobiliteten

som forudsætning for at indgå i de valgte livsstile. Dette skyldes ikke mindst, at det for os er væsentligt at til- og fravælge livsstile i et forsøg på at konstruere en identitet. I det senmoderne samfund er den udtalte følelse af ret til lykke ofte tæt relateret til frihed og dette er blevet den fundamentale motivation for individets deltagelse i samfundet. I denne evige søgen efter lykke og opretholdelse af frihed bliver en høj grad af mobilitet ligeledes opfattet som en fundamental ret og forudsætning. Mobilitetsmønstre er dermed afhængige af livsstilsvalg og den fragmentering, der sker af hverdagslivet. I det senmoderne hverdagsliv har vi en lang række af muligheder og mobiliteten får en stor betydning som det, der binder mulighederne sammen i konstruktionen af 'det gode liv'. For at kunne overskue og kontrollere dette hverdagsliv kan vi ikke reflektere over alle de beslutninger, vi træffer. Dermed er vi ofte meget bevidste omkring det midlertidige i den viden, vi vælger at tro på. Denne konstante revidering og forhandling af viden skaber en øget fornemmelse for risici, hvor medierne ligeledes spiller en stor rolle i denne konstante forhandling og vurdering af risici. Alt dette medfører en grundlæggende frygt og usikkerhed på ny videns sandhed hos individet, som ikke kan være sikker på, at ny viden ikke vil blive revideret og risici bliver, som Beck udtrykker det, "normalforbrugets blinde passager." Usikkerhederne er ikke blevet færre – heller ikke i de dele af verden, hvor sikkerhed ikke kun er økonomisk, politisk, miljømæssigt eller militært betinget men i høj grad handler om social og psykologisk anseelse og overlevelse.

Derfor konstruerer vi de strukturelle fortællinger, fordi de tilbyder en tilsyneladende rationalitet, som vi kan handle efter og dermed mindsker det også de ambivalenser, der er en uundgåelig del af det at vælge nogle handlinger i stedet for andre. Den strukturelle fortælling tilbyder en tilsyneladende rationalitet og en selvfølgelighed, vi har brug for, når vi skal fortage nogle af disse valg i hverdagslivet. Idet de strukturelle fortællinger hjælper os i vores tidspresede hverdagsliv, medvirker de også til at vedligeholde bestemte typer af mobilitet som 'objektive' sandheder og dermed vedligeholder de bestemte typer af mobilitetsadfærd. Det at have ambivalenser er en uundgåelig del af det senmoderne hverdagsliv. Via de strukturelle fortællinger kan vi leve med disse ambivalenser og det er derfor, der sjældent bliver sat

spørgsmålstegn ved en strukturel fortælling, det er noget vi er fælles om.

Den senmoderne mobilitet er i højere og højere grad knyttet til brugen af bil. Automobiliteten er kilden til en stor del af de afledte miljøkonsekvenser, hvorfor det primært er denne, der fokuseres på i reguleringen og planlægningen af transportrelaterede (miljø)problemer. Imidlertid er det vigtigt at holde sig for øje, at mobilitet i den brede forstand også er til diskussion, selvom den er miljøneutral, idet mobilitet handler om samfunds- og hverdagslivsorganisering. Mobilitetssociologien arbejder empirisk og teoretisk med begreber, der kan indfange de sociale dynamikker i opfattelsen af mobilitetsbehov og -vaner. På den måde kommer mobilitetssociologien også til at handle om 'det gode liv' og der stilles spørgsmål til, hvad 'det gode liv' kan eller skal indeholde, hvordan det opnås og på bekostning af hvad. Mobilitetsbegrebet indeholder både den konkrete tilbagelagte afstand og i lige så høj grad de potentialer, der er for bevægelse. Det skyldes ikke mindst, at det er i potentialet for bevægelse mulighederne ligger - også mulighederne for forandring. Mulighederne er i forhold til mobiliteten netop karakteriseret ved, at individet skal kunne udleve og drømme om de ting det vil, når det vil og så ofte det vil. På denne måde bliver det i høj grad i potentialet, at mobiliteten som mulighedsskaber forbindes med det senmoderne liv og det er derfor også i potentialet vi skal forstå, hvordan mobiliteten bliver udgangspunkt for opretholdelsen af dette senmoderne liv.

En essentiel ting ved mobiliteten er dermed ikke alene den aktuelle strækning, der skal tilbagelægges men i lige så høj grad potentialet for at være mobil. Motilitet er tæt forbundet til ideen om frihed, som er en styrende utopi i vores hverdagsliv. Ideen om 'det gode liv' bliver primært styret eller navigeret af utopierne om frihed og lykke og motiliteten har potentialet til at indramme disse dagsordensættende utopier. Motiliteten tilbyder et fokus på utopierne, visionerne og potentialet. Disse er alle aspekter, der er vigtige fokuspunkter, når vi skal forstå den stigende mobilitet. Mobiliteten har en stor indflydelse på, hvordan vi konstruerer vores hverdagsliv og som en mere snæver ramme kan motiliteten vise sig at være en konstruktiv analytisk ramme til at forstå netop disse ting. Man kan stille spørgsmålet om ikke motilitet ligger tæt på utopien om frihed, den frihed der ikke har nogle negative konsekvenser, hvor ufriheden og utrygheden ikke

eksisterer. Konsekvensen af dette er, at mobiliteten, utopien eller ideerne om de muligheder vi har, bliver det, der indrammer ideerne om og behovet for mobiliteten i hverdagslivet og dette producerer og reproducerer den strukturelle fortælling om 'at mere mobilitet giver mere frihed'.

Det sidste forskningsspørgsmål som jeg har ønsket at besvare er:

- Kan de strukturelle fortællinger som analytisk redskab bruges til at forstå meningen og handlingen bag hverdagsmobilitet og kan de være med til at afsløre sprækkerne i hverdagens mobiliteter, hvorigennem vi kan udvikle og forandre mobilitetsmønstre?

Den strukturelle fortælling tilbyder en vigtig analytisk vinkel, fordi den giver stemme til det levede hverdagsliv og afslører sprækkerne, hvor de alternative strukturelle fortællinger kan udspringe fra. Den strukturelle fortælling påvirker valget af mobilitet samtidig med, at den ligeledes bliver brugt til at begrunde dette valg. Den indgår i en proces, hvor den både er med til at guide et forestående valg samtidig med, at den fungerer som en tilsyneladende rationalitet, når valget skal begrundes overfor os selv og andre. De strukturelle fortællinger er udgangspunktet for analysen i denne afhandling. Via dem har jeg analyseret frihedsbegrebet, da det er gennemgående i mange strukturelle fortællinger. Ved at bruge de strukturelle fortællinger er jeg kommet tættere ind på, hvad der ligger bag ved ideen om frihed i det senmoderne liv og hvordan vi organiserer hverdagslivet og dets mobiliteter ud fra ideen om at skabe 'det gode liv'. Denne indgangsvinkel har åbnet for tiden og stedet i mobiliteten som et sted, hvor vi kan skabe mellemrum eller kokoner, som er essentielle for vores ontologiske sikkerhed. Vi skaber mellemrummet i mobiliteten og bruger de strukturelle fortællinger til at rationalisere vores mobilitetsvalg. Det er umiddelbart svært for mine interviewpersoner at sætte ord på mobiliteterne som et behov for mellemrum i det pressede senmoderne hverdagsliv. Mobiliteten taler til et andet niveau i den enkelte, end det vi italesætter og de strukturelle fortællinger som analyseredskab åbner for dette niveau og viser nogle af de andre behov, som mobiliteten tilfredsstiller hos den enkelte. Man kan stille spørgsmålene: hvilke behov vi får tilfredsstillet i mobiliteten, hvad de strukturelle fortællinger dermed dækker over og hvorfor vi har brug for



dem? Der ligger i mobilitetens rum og især i bilens rum en tid, der er ens egen. Det er ikke i orden at sige, at man kører i bil fordi man har behov for netop dette mellemrum. At det hverdagsliv, som vi efter bedste evne har forsøgt at sætte sammen, således at det opfylder vores behov for frihed og lykke, ikke kan opfylde det behov, vi har for vores eget sted. Et mellemrum opfattes som et privat sted, en privat ting, som ikke umiddelbart passer ind i den rationelle forklaringsramme, hvor vi gerne vil placere vores aktiviteter. I forhold til de risici, vi alle er bevidste om, er det svært at argumentere for, at det er i orden at forurene, når formålet ikke alene er transport. I vores pressede senmoderne hverdagsliv er mobilitetens, især bilens, rum det eneste alternativ der er tilbage. Det handler om processer, der ligger ud over det rummelige konkrete. Vi installerer behagelige mellemrum og disse mellemrum giver flowet sin egen identitet. Det er ikke bare mobilitet eller transport men et utal af forskellige processer, der forgår i disse mobile rum.

Vi lever i en tid, der er præget af den øjeblikkelige tid, men klokketiden spiller stadig en afgørende rolle for vores hverdagsliv. Planlægningen og organiseringen og de mobiliteter, der følger med, bliver styret af klokketiden. Alt det, vi forventer at nå og at skulle gøre for at opfylde behovet for 'det gode liv', bliver dirigeret af den øjeblikkelige tid. Så ud over at vi skal stable og udfylde vores liv med de rigtige aktiviteter, skal vi navigere i en verden, hvor vi konstant er klar til at pendle mellem disse to tidopfattelser. Mobiliteten har den dobbeltsidighed, at den hjælper os med at overkomme dette puslespil, samtidig med at den skaber problemerne. Den strukturelle fortælling er en måde at skabe orden på i denne konstante fragmentering og omstillingsparathed, som er blevet en del af vores hverdagsliv. Via den strukturelle fortælling genskaber vi fællesskaber, fællesskaber der kan give tryghed i en verden fyldt med diverse 'for og imod'. Det er ikke fællesskaber, der opfylder de traditionelle betingelser for et fællesskab, for de kræver ikke nødvendigvis, at vi er til stede sammen. Vi kan være til stede hver for sig, men disse fællesskaber giver os tryghed og sikkerhed for, at verden er som den burde være og at vi lever vores liv på den mest rationelle og logiske måde. Der er en masse ting, vi sikkert kunne gøre bedre, men alle ved jo, at når man har børn, har man brug for en bil og det kan ikke være anderledes.

Traditionelt har undersøgelser om mobilitet været delt op i kategorier så som indkøb/fritid/arbejde og der er blevet taget stilling til turmønstre og varighed. Jeg har med denne afhandling ønsket at se mobiliteten som et hele, hvor jeg derfor ikke går ind og tage stilling til den konkrete transport. Dette udgangspunkt betyder, at det er en anden fortælling om mobilitet i hverdagslivet, der kommer frem. Man kan argumentere for, at de strukturelle fortællinger for nogle er 'mere sande' end for andre, fordi deres bopæl og arbejdsplads ligger afstandsmæssigt spredte. Dette er dog lige præcis en af de ting, jeg gerne vil undgå ved netop at afholde mig fra at beskrive den konkrete transport. De strukturelle fortællinger er lige sande for alle. Det der er interessant er, hvordan vi producerer og reproducerer dem og hvad vi bruger dem til. Dem, der har større afstande mellem hverdagslivets aktiviteter, har på den ene eller anden måde valgt dette, netop fordi mobiliteten muliggør hverdagslivsorganisering spredt over store afstande. Valget, som jeg her taler om, er ikke et simpelt valg, men er spundet ind i en række kulturelle og sociale bånd, hvori der også ligger et magtaspekt indlejret, således at visse valg ikke opleves, som noget vi selv er herre over. Med det in mente træffer vi alle en række valg, der har konsekvenser på den ene eller anden måde og min interesse har ligget i at se, hvordan rationalerne, der begrundet disse valg, bliver dannet. Jeg har ikke ønsket at stille mig til dommer over, hvorvidt jeg mener, der er grundlag for at danne et sådant rationale. Samtidig har jeg dog i denne afhandling valgt en homogen gruppe af mennesker, da jeg dermed i højere grad kan tillade mig at fravælge de konkrete oplysninger om materielle forhold. Den gruppe af mennesker, jeg har valgt at interviewe, er alle nogen, der har muligheden for at vælge. Dermed ikke sagt at deres liv ikke er bundet af en række restriktioner og begrænsninger, men de er alle hvid middelklasse med et højt uddannelsesniveaue og er dermed er deres bindinger til forhold som klasse, etnicitet, køn m.v. i det store hele den samme. Oprindeligt overvejede jeg at inddrage køn i analysen, men i den gruppe af mennesker, jeg har talt med, er det ikke køn, der har den afgørende betydning for mobilitetsvalg men i højere grad land/by distinktionen. Med denne gruppe som udgangspunkt har jeg produceret resultater, der kan afprøves og anvendes på andre grupper af mennesker. Det har været meget interessant at følge forskellene i forhandlingerne mellem de grupper, hvor de kendte hinanden og der hvor de ikke kendte

hinanden. Det har vist de strukturelle fortællingers funktion som rationaler, vi kan være fælles om, især hvis vi befinder os i sammenhænge, hvor vi ikke er fortrolige med hinanden. Den videnskabelige pragmatisme, som kendetegner denne afhandling får ligeledes en betydning for analysen. Jeg har valgt at håndplukke teoretiske vinkler, der bedst belyser et område, hvor teoritraditionerne er i en skabelsesproces.

Dermed leder det os frem til problemformuleringen i denne afhandling:

- *Hvilken rolle spiller de strukturelle fortællinger om mobilitet i individets tilvalg eller fravalg af forskellige transportformer og hvilken rolle spiller forestillingen om frihed i disse valg?*

Frihedsbegrebet står som et af de centrale begreber, når individet skal fortælle om dets mobilitetsadfærd. Mange af de strukturelle fortællinger kan føres tilbage til ideen om frihed. Nogle af ræsonnementerne kunne lyde sådan her: 'når man har børn, har man brug for en bil' ellers bliver min frihed begrænset endnu mere, end den allerede gør, når jeg skal tage ansvaret for andre mennesker. Ikke mindst når jeg skal få den komplekse planlægning af hverdagslivets aktiviteter og mobiliteter til at gå op. Eller 'toget er altid forsinket' og derfor begrænser det min frihed til at gøre de ting, jeg vil og til at være en effektiv medspiller på arbejdsmarkedet. Der er så mange ting i mit liv, der er planlagt, så hvis jeg også skal ligge under for den tidsplan, som toget kører efter, har jeg endnu mindre frihed. Og ikke mindst fortællingen om at 'bilen giver mig nogle muligheder intet andet transportmiddel giver mig'. Det, at jeg har muligheder, gør, at jeg føler mig mere fri, den utopiske ide om frihed, som jeg guider mit liv efter. En frihed som jeg godt ved er utopisk men som ikke desto mindre står som et pejlemærke når jeg forsøger at skabe 'det gode liv'.

Dermed ligger friheden indlejret i de strukturelle fortællinger, ikke mindst fordi ideen om frihed historisk bliver knyttet til ideen om mobilitet. Automobiliteten som teknologi bliver markedsført på frihedskonceptet og man fristes til at sige, at ingen anden teknologi har medført så megen ufrihed for andre. Denne teknologi optager meget rum i relation til, hvor mange mennesker der bliver transporteret. Rummene i vores byer er i høj grad optaget af veje,

parkeringspladser og andre materialiteter, der bliver brugt til at facilitere automobiliteten. Alle dem, der ikke bruger bilen, bliver dermed begrænset i deres brug af rummet, ikke mindst på grund af den øgede fornemmelse af risici, som øget automobilitet også har medført. Dikotomien mellem frihed og ufrihed er ikke et nulsums spil, der er en masse indimellem. Men denne dikotomi rører ved de ambivalenser, der findes i det mobile hverdagsliv og den har muligheden for at åbne for de forsoninger, som denne ambivalens også indeholder. Denne dikotomi stiller ligeledes spørgsmålet om: hvorfor specielle typer af mobilitet (automobilitet) bliver set som frihedsskabende, mens andre (kollektiv transport), som indeholder andre frihedsaspekter bliver opfattet som ufri?

Nogle af de interviewede giver udtryk for, at det generer dem mere at vente 5 min på toget end at sidde 5 min i en bilkø. De oplever de har mere kontrol i bilen, hvorimod det i det kollektive transportsystem er andre, der kontrollerer dem. Når toget er forsinket, er der ligeledes nogle at skyde skylden på nemlig staten, men i en bilkø kan du højst skyde skylden på andre, der er i samme situation som dig selv, medmindre du forlanger flere og bredere veje. Dette er også medvirkende til, at det kollektive transportsystem får et meget værre rygte end det fortjener og når du giver den enkelte tid til det, er de fleste, specielt dem der bruger det regelmæssigt, faktisk også tilfredse. Den strukturelle fortælling er med til at vedligeholde dette 'worst case' scenarium om kollektiv transport og et 'best case' scenarium om automobilitet. De strukturelle fortællinger, som er beskrevet i denne afhandling, er dem jeg oftest er stødt på. Dermed tyder det på, at frihed bliver sat sammen med muligheden for automobilitet. Der findes dog alternative strukturelle fortællinger, som lægger vægt på, at automobiliteten har frigjort os fra en række strukturer, men samtidig har påført os nogle nye og et af de tydeligste eksempler på dette er køerne i byen og på motorvejen hver dag. Passagererne i det kollektive transportsystem oplever ligeledes, at deres mobilitet giver dem frihed, en frihed som de på mange måder mener er større end, når de bruger bilen. Den kollektive bruger, er ligesom bilbrugeren, presset ind i bestemte strukturer og systemer, men i processen med at komme fra a til b har den kollektive bruger sin helt egen tid at bruge til, hvad han/hun finder mest behageligt. Mens han/hun er mobil er han/hun ikke tvunget til at være opmærksom på bestemte strukturer og

systemer som automobiliteten kræver. Lidt kontant sagt kan man sige, at bilbrugeren føler sig fri i sin mobilitet, fordi han/hun ikke er tvunget til at tage et andet transportmiddel. Den kollektive bruger føler sig fri i sin mobilitet på grund af den mulighed, der er for ikke at tage stilling til noget. De gode historier om det kollektive transportsystem dukker altid op, selv om de negative ligger mere lige for. Det negative billede af det kollektive transportsystem hænger tæt sammen med de symbolske værdier af denne mobilitet, som bliver produceret og reproduceret via de strukturelle fortællinger.

Behovet for at skabe mellemrum i mobiliteten viser, at en evig acceleration og dermed øget hastighed er ikke den eneste stemme, der findes i det senmoderne hverdagsliv. At skabe mellemrummene via mobiliteten får dog karakter af et Sisyfosprojekt, da vi på mange måder via mobiliteten eliminerer mulighederne for at få opfyldt de behov, vi har andre steder end netop i mobiliteten. Disse sprækker i hverdagslivet antyder dog en vinkel, hvorfra den normative orientering mod en forandring kan træde i kraft. Den store udfordring for fremtiden bliver at finde veje gennem mobiliteten, som balancerer ulighederne og de utilsigtede konsekvenser, mobiliteten medfører og de strukturelle fortællinger vedligeholder. Gennem at forstå og anerkende de strukturelle fortællinger, bliver det muligt at stille spørgsmål til og dekonstruere de selvfølgheder, som de strukturelle fortællinger består af og lave nye mobilitetsrationaler.

Forståelsen af de betydninger, som mobiliteten tillægges, i hverdagslivet kan ikke begrænses til et skalaniveau. Den europæiske og internationale politik, reklamer både lokale og globale og nyheder fra alle dele af verden, spiller en afgørende rolle for vores behov for mobilitet i hverdagslivet og ikke mindst for produktionen og reproduktionen af de strukturelle fortællinger. Når denne afhandling tager udgangspunkt i hverdagslivet, er det med en bevidsthed om, hvordan forskellige skalaniveauer med en stor betydning for mobiliteter spiller en afgørende rolle. Mobilitetens materialitet og konstruktioner af mening spænder over alle skalaniveauer i en løbende proces og fortællingen om mobilitet i hverdagslivet er dermed en fortælling, der rejser i tid og rum. Det kritiske spørgsmål, som afslutter denne afhandling, kan dermed heller ikke begrænses til hverdagslivet, men handler i høj grad om samfunds- og hverdagslivsorganisering i det bredeste perspektiv.

Vi må finde måder til, hvordan vi skaber mere langsom tid og kokoner i hverdagslivet i stedet for i mobiliteten. Dette er et projekt, der ikke findes nogle simple løsninger på, da succeskriterierne i det senmoderne hverdagsliv ikke handler om langsom tid og mellemrum. Det kritiske element i denne forbindelse kunne være en diskussion om, hvordan trafiksystemer kunne bygges op ud fra helt nye kriterier, hvor automobilitet ikke har hovedrollen. Hvor vi kan opløse de stærke strukturelle fortællinger og give plads til, at de svagere kan komme ind på arenaen. Det handler ligeledes om, at aflive den strukturelle fortælling om 'at mere mobilitet giver mere frihed' og i stedet finde friheden i enklaverne. Mobiliteterne vil stadig spille en væsentlig rolle i vores hverdagsliv, men udfordringen bliver at finde et niveau, hvor mange forskellige former for mobilitet - både den langsomme og den hurtige, den stille og den larmende, den motordrevne og den menneskedrevne, spiller sammen ved at opfylde forskellige behov i hverdagslivet.



## Politik og handlingsperspektiver

Mobilitet er en god ting, den giver os en række muligheder til at udforske verden omkring os, at udveksle ideer og få nye input til vores hverdagsliv. Mobiliteten har også en række essentielle funktioner i relation til at opretholde den type af samfund, som vi kender og ønsker at vedligeholde. For meget mobilitet med de forkerte typer af teknologier udgør ligeledes et massivt problem på alle områder i samfundet. Derfor bliver det essentielt at komme med bud på, hvordan vi bruger mobiliteten mere hensigtsmæssigt, således at den opfylder de behov og ønsker, vi har for vores liv, uden at der bliver så meget af den, at den i sidste ende underminerer i stedet for at bygge op. Dette kapitel er dermed et udtryk for den inspiration, de ideer og de holdninger jeg har fået gennem mit arbejde med mobilitet. Jeg vil lægge ud med noget af den inspiration, jeg har fået ved at rejse forskellige steder i verden og undersøge og opleve andre byers mobiliteter. Dette er dermed, med den viden jeg har om feltet, mit bud på, hvordan vi kan begynde at gribe den svære opgave med at ændre hverdagslivets mobilitetsmønstre an.

Med min baggrund vil det nok ikke være en overraskelse, at jeg vil starte med at give udtryk for, at vi har et behov for viden om det kollektive transportsystem i Danmark. Eller måske handler det i højere grad om at få koordineret den viden vi har. Der findes en mængde viden rundt omkring på forskellige universiteter og i konsulentfirmaer i Danmark om det kollektive transportsystems tekniske, økonomiske og sociale udfordringer og potentialer. En del af den viden skal have sin plads i disse forskellige institutioner, da de har mulighederne for at facilitere forholdene for vidensproduktion. Men måske skal denne viden suppleres fordi der desværre ikke er noget samlet overblik over, hvad vi ved og hvilken type viden, vi mangler for at optimere systemet.



Det ser anderledes ud hos Paris' kollektive transportudbyder RATP. De har en forskningsafdeling, hvor ideen er at skabe en afdeling, hvorfra medarbejderne på virksomheden kan få kvalificeret hjælp og ny viden om områder, de arbejder på. Afdelingerne byder en gang om året ind til forskningsafdelingen med problemer, de gerne vil have løst, et felt de gerne vil have undersøgt eller blot et behov for ny viden på et specifikt område. Det kan være alt fra konkrete tekniske løsninger til historiske analyser af bestemte traditioner eller transportvaner. I 2005 indkom der 200 forslag, af disse blev 120 udvalgt og de blev sat sammen i 9 forskningsprojekter. Emnerne for forskningsprojekterne spændte vidt, eksempelvis "Regelmæssighed og sikkerhed i det kollektive transportsystem", "Modernisering af stationer", "Hvordan får man nye brugere til systemet" eller "Ergonomiske studier for RATPs medarbejdere". Den store fordel ved at have integreret forskningen i virksomheden, er at der findes et forum, hvori man som medarbejder kan efterspørge specifik viden på et felt. Vi har ressourcepersoner siddende rundt omkring i administrationerne af de kollektive transportudbydere i Danmark, der sidder inde med en specifik viden, som ikke alene er nok til at løfte en forskningsopgave. Derfor bliver opgaven sendt ud af huset og de ressourcer, som den enkelte medarbejder sidder med, går tabt. RATPs forskningsafdeling tilbyder mulighed for i løbet af projektperioden at dreje forskningsprojektet i den rigtige retning i forhold til det specifikke problem. Hvis der opstår ny viden eller ændrede behov, er der mulighed for at påvirke forskningsopgaven således, at den kommer til at besvare de mest relevante spørgsmål. I DSB S-tog bliver en lang række opgaver løst uden for huset. Hovedparten af disse opgaver ville med stor sandsynlighed kunne samles i en forskningsafdeling med både videnskabelig og økonomisk gevinst. Derudover er der som oftest en række små områder, hvor der bliver udtrykt et behov for mere viden, men på grund af omfang, økonomiske eller tidsmæssige årsager bliver dette ønske ikke opfyldt. En forskningsafdeling hos DSB kunne samle de små områder i koncernen sammen på tværs af afdelinger og på den måde opfylde et vidensbehov, som ellers bliver glemt eller overset.

Det kollektive transportsystem sidder med den store opgave, at det skal konkurrere med automobiliteten, der af mange bliver opfattet som mere frihedsskabende og mere fleksibel. Til at understøtte behovet for andre transportformer, hvis bilkørsel reduceres, har vi det kollektive

transportsystem, et godt og velfungerende kollektivt transportsystem. Dermed ikke sagt at det ikke er muligt at gøre det bedre og der er bestemt et behov for at få opprioriteret hele systemet. En ide kunne være, at gøre alle mobilitetsformer til en del af det kollektive system. Deutsche Bahn har en strategi, der går ud på at integrere alle typer af transport 'fra dør til dør'. I tilgift til de traditionelle teknologier, som et kollektivt transportsystem udbyder, råder de ligeledes over biler og cykler. Cyklerne er såkaldte 'call bikes', der står placeret rundt omkring på stationerne. For at anvende cyklen skal der bruges en kode, som erhverves ved at ringe til et telefonnummer, der står anført på cyklen. Man kan derefter betale via kreditkort eller over mobilregningen. Der er også mulighed for at bestille en bil, til at vente ved en station, hvis slut destinationen ikke ligger godt i forhold til det kollektiv net. Disse biler kan bestilles via internettet eller telefonen. De bliver i øjeblikket mest brugt af forretningsfolk, men ville med fordel kunne benyttes af alle kollektive brugere. De udgør en mulighed for at have sin egen tid i toget uden at skulle spekulere over, hvordan man kommer det sidste stykke. Deutsche Bahn har introduceret rejsekortet for nogle år tilbage. Dette kort kan bruges til alle transporttyper og dermed ligeledes til at afhente en bil på en station. En sådan integration af alle mobiliteter i det samme system ville gøre det nemmere at skifte transportmiddel, efter hvad der var mest hensigtsmæssigt i situationen. På trods af denne gode ide har Deutsche Bahn dog det samme imageproblem som DSB. Det eneste sted jeg har mødt en repræsentant fra det kollektive transportsystem, som fortalte at de havde et godt omdømme var i Zürich fra deres kollektive udbyder ZVV. 25% af de pladser, de har i togene i Zürich, er 1.klasse. Der er ingen ekstra service andet end garanti for en siddeplads, hvilket ifølge ZVV-repræsentanten er en luksus, da antallet af passagerer betyder, at man kan forvente at stå op på 2. klasse i myldretiden. Det lykkedes mig dog ikke at se nogen dokumentation for det gode omdømme, men ifølge repræsentanten havde det til dels noget at gøre med, at når der skal vælges mellem en ny vej eller en ny sporvogn, sker det ved en folkeafstemning. Dermed er den enkelte tvunget til at tage stilling til, hvilken type af mobilitet de ønsker i byen. Alt andet lige er det en spændende case, som det ville være interessant at undersøge nærmere. Det er nærliggende at tro, at det kan have stor betydning, at blive tvunget til at tage aktiv stilling til, hvilken type af mobilitet vi

ønsker i byen. Dette ville give en opmærksomhed på nogle af de ting, vi tager for givet i hverdagslivet. Om repræsentanten fra ZVV har ret eller ej er ikke til at sige, men det at tage stilling til mobilitetsløsninger giver sandsynligvis en forskel i ejerskabet til de valgte løsninger.

Jeg vil ikke lægge skjul på, at forsøget med at komme på ideer til, hvordan vi kan reducere mobiliteten, kan virke som en umulig opgave, specielt hvis reduktionen eller fastholdelsen skal ske i forhold til brug af privatbilen. Jeg er overbevist om, at det er en vanskelig opgave, hvis vigtigste forudsætning for succes er, at transport og mobilitet bliver et fælles ansvar og et ansvar der bliver en integreret del af planlægningen og reguleringen. Vi kan ikke alene planlægge os ud af problemet. Som mennesker tænker vi ikke udelukkende økonomisk rationelt, når vi skal afgøre, hvilke transportmuligheder vi skal benytte i hverdagslivet. Hvis vi ønsker at ændre mobilitetsadfærd, er det derfor vigtigt også at have et blik for de andre værdier, som hverdagslivet bliver organiseret efter. Det er her den kvalitative mobilitetsforskning skal spille en større rolle i fremtiden. Jeg har i DSB S-tog mødt en stor imødekommenhed i forhold til denne afhandlings sigte mod at forstå hvordan og hvorfor vi bruger mobiliteter undersøgt kvalitativt. De kvalitative undersøgelser af mobilitetsvalg bliver efterlyst af DSB, fordi de giver en anden viden, som er værdifuld, hvis vi skal forstå de prioriteringer og overvejelser, der ligger bag mobilitetsvalg. Denne viden har en stor betydning, hvis planlægningen skal imødekomme nogle af de behov og ønsker, der ligger bag forestillingen om 'det gode liv'. Målet må være, at vi skal blive bedre til at bruge de forskellige transportmuligheder, vi har og vi skal se det som et fælles ansvar, at så mange som muligt får mulighed for at være mobile. Det handler i høj grad om, at gøre valgmulighederne mere simple, blandt andet ved at den enkelte ikke skal stå 'alene med ansvaret' for fremtidens transport.

Nogle af de fælles spørgsmål, som vi skal finde forum til at diskutere, kan tage udgangspunkt i frihedsbegrebet, som jeg har vist, spiller en afgørende rolle for forestillinger om mobilitet. Spørgsmål kan tage udgangspunkt i de utilsigtede konsekvenser der er ved at vi alle gerne vil have frihed via automobiliteten. Er det muligt at have høj grad af mobilitet og bæredygtighed på samme tid og dermed arbejde med trafiksystemer, der kan give os lidt af det hele. De konsekvenser vores hverdagshandlinger har for andre individer, der i bund og grund har de samme ønsker, krav og behov som os, bliver vi nødt til at tage

stilling til. Det primære mål må således være at skabe ontologisk sikkerhed ved at arbejde for rammer, som imødekommer drømmen om 'det gode liv' for individet og dets nærmeste. Andre mennesker har også indvirkning på vor frihed. Hvis alle samtidigt bestemmer sig for det samme, kan de ødelægge mulighederne for hinanden, sådan at ingen når deres mål. Spørgsmålet bliver, hvordan vi kan få skabt forsoning mellem frihed – individualitet – fællesskab. Hvordan kommer vi over til de frie fællesskaber som noget substantielt?

Fællesskaber kan blive stærke ved at have fælles visioner eller et fælles projekt at træde ind i. Det er umiddelbart svært at se, hvordan dette skal tænkes i forhold til mobilitet, men ind imellem dukker der nye boligprojekter op med potentialet for nye fællesskaber om bæredygtighed på flere niveauer. Et bud har været planlægningen af en ny by tæt på Frederikssund, Store Rørbæk. Projektet er lavet i samarbejde mellem Frederikssund byråd, Miljøministeriet, Erhvervs- og Boligstyrelsen, HUR og Frederiksborg Amt. I planlægningsfasen af denne by har forskellige eksperter været indkaldt for at komme med deres bud på, hvordan man skaber en god by, som opfylder de behov og krav, vi har til det senmoderne hverdagsliv. Der var ligeledes indkaldt en gruppe af mennesker til at diskutere, hvorledes mobiliteterne i denne by skulle foregå. Det kom til at handle om stationsnærhed, stisystemer, bilfri områder, lav hastighed på mange veje, men med en højhastighedskanal bygget ind til industrikvarteret, udbygget kollektiv transport mm. Resultatet blev et visionsoplæg for Store Rørbæk, hvor automobiliteten ikke havde førsteprioritet. I stedet skulle det være en by, som ”kombinerer sundhed og mobilitet blandt andet ved hjælp af et trafiksystem, der indbyder til bevægelse ved egen kraft” og ”en by med trafikløsninger, der prioriterer børn, ældre og cyklister frem for bilister” (Frederikssund Kommune 2004). Ideen med byen var ligeledes, at børn skulle være i stand til at transportere sig selv, hvilket ville skabe mere tid i et presset hverdagsliv og dermed måske en mulighed for at finde plads til mellemrummene andre steder end i mobiliteten. Desværre er projektet gået i stå, men man kan håbe på at, det vækkes til live igen, således at vi kan få levende eksempler på, hvilken betydning det kan få for det levede liv i en by, hvor automobiliteten ikke har førsteprioritet.

Et andet eksempel er Carlsberg, der har udskrevet en arkitekt-konkurrence i Carlsberg-området i Valby lige på kanten til Vesterbro.

Det er et kæmpe industriområde med en unik beliggenhed, hvor der skal planlægges boligområder og let industri. Det er sjældent at et så stort område inde i byen lægges frem til en fælles løsning. I øjeblikket er der mulighed for, at Metroen får et lille knæk, således at der kommer et stop ved Carlsberg i den nye metro cityring. Ideoplægget er, at det skal være en kreativ bydel med småindustri så som kunsthåndværk, mode, snedkerier, små bryggerier, kunstnere, bagerier, delikatesseforretninger m.m. Derudover skal der være idrætsfaciliteter og rekreative områder. I det hele taget en bydel som resten af København skal have lyst til at bruge og komme i. Carlsberg ejer stadig grunden og vælger sikkert at sælge noget af den fra senere, men indtil videre holder de fast på den, således at der bliver lavet et samlet ideoplæg for hele bydelen. Dette giver en enestående mulighed for inde i byen at lave en anderledes prioritering af mobilitet i et område. Et sted hvor det skulle kunne lade sig gøre at tænke anderledes da mulighederne for kollektiv transport er til stede og hvor hovedparten af afstande er i cykel- eller gåafstand. Det giver mulighed for at tænke i frirum og fællesskaber og dermed en organisering af hverdagsliv, der kan lette presset på den enkelte. Det bliver spændende at følge udviklingen af Carlsberg-området og se, om de benytter sig af muligheden for at tænke mobiliteten og dermed hverdagslivet anderledes.

Disse projekter er små optimistiske øer, som vi ikke kan nøjes med. Hver dag skal vi sammensætte 'det gode liv' for os selv og vores familie. I forlængelse af dette får vi selv ansvaret for de miljømæssige, sikkerhedsmæssige og sundhedsmæssige problemer, som mobiliteterne kan medføre. Det er svært for os at overskue, hvordan de handlinger, vi foretager, kan flytte noget som helst. "Det har ingen betydning, hvad jeg gør, for alle andre er jo ligeglade" er en kommentar man ofte hører, når man taler med individet om at begrænse bilkørsel. Netop derfor er det vigtigt, som udgangspunkt for at ændre mobilitetsadfærd, at ansvaret ikke alene bliver lagt på den enkelte, men at der kommer overordnede visioner og strategier, som vi kan læne os op ad. Det er ligeledes vigtigt at sætte fokus på, at de løsninger på trafikale problemer, der oftest bliver valgt i dag, som oftest blot vil skabe nye problemer. Et af mine yndlingseksempler er udbygningen af Motorring 3 uden om København. I den sammenfattende rapport af VVM-redegørelsen for udbygning af Motorring 3 er konklusionen, at

en udbygning vil generere mere trafik og dermed forventes trængselsproblemet at vende tilbage efter 5-10 år. Spørgsmålet er så, hvad der skal ske, når dette trængselsproblem atter genopstår? Fundamentet for at beregne trængsel i forbindelse med udbygningen af Ring 3 er Ørestadstrafikmodellen. Indarbejdet i modellen ligger den logik, at udbygninger giver mere trafik, hvis der ikke suppleres med andre tiltag. Beregningsmetoden i sig selv viser, at det er bydende nødvendigt at have mange strategier og visioner, der kan arbejde sammen, hvis vi ikke skal ende i en ond cirkel af udbygninger. Hvis alle nye flaskehalse i det trafikale system udelukkende bliver opfattet som tekniske problemer, vil det ikke medføre en ligeværdig tilgang og tilgængelighed. Sikkerhed og frihed vil heller ikke øges, men automobiliteten vil systematisk vokse og dermed fasttømre sin position som den eneste mulige type af hverdagslivsmobilitet.

Automobiliteten har et stærk tag i det senmoderne liv og det er en stor udfordring ikke mindst for politikerne, men også for os, der har interesse i trafikpolitik og planlægning. Væksten i bilismen fører imidlertid til, at der er kamp om pladsen i byen. Byens rum kunne bruges til en række sociale og kulturelle aktiviteter. Biler fylder og tager plads fra andet socialt liv. Derfor må vi må turde tage nye diskussioner om, hvordan trafiksystemer kunne bygges op ud fra helt nye kriterier, hvor automobilitet ikke har hovedrollen. At tænke mobilitet på en ny måde kan tage udgangspunkt i nedenstående punkter:

1. Hvordan får det pressede senmoderne hverdagsliv de bedste vilkår
2. Hvordan kan sundhed og mobilitetsmønstre kobles - *Tiden i toget er et frirum, cykelturen til stationen giver den daglige dosis af motion*
3. Byens fysiske struktur skal ikke som udgangspunkt være på bilernes præmisser - *Bilen bliver symbolet på personlig frihed og identitet, denne frihed er dog i høj grad med til at begrænse andres frihed.*

Dette skal suppleres og koordineres med konkrete tiltag som f. eks omlægning af registreringsafgifter, således at det bliver billigt at eje en bil, men dyrt at køre i den, roadpricing eller bompenge, udbygning af

den kollektive transport, separate busbaner, billigere kollektiv transport. En sådan tilgang til mobilitetsplanlægning vil betyde, at efterspørgslen efter bilen som transportform reduceres. Det kan også stimuleres af en række tiltag, der allerede nu har påvirket efterspørgslen efter bilismen som f. eks delebiler, samkørsel og transportplaner i virksomheder.

*- og ikke mindst så gælder det om at have nogle visioner om, hvordan fremtidens transport og mobilitet skal udvikle sig, så vi som individer kan se, hvor vi er på vej hen og hvad målet er.*

# Litteratur

- Alvesson, M. & Sköldbberg, K. (1994) *Tolkning og refleksion* vetenskapsfilosofi og kvalitativ metod. Lund, Studentlitteratur.
- Amin, A. & Thrift, N. (2003) *Cities: reimagining the urban*. Cambridge, Polity Press.
- Andersen, H. & Kaspersen, L. (eds) (1996) *Klassisk og moderne samfundsteori*. København, Hans Reitzels Forlag.
- Andersen, H. (1992) *Sociologi – grundbog til et fag*. København, Hans Reitzels Forlag.
- Augé, M. (1995) *Non-places: introduction to an anthropology of supermodernity*. London, Verso.
- B. Jensen, O. (2006) *Thinking mobilities – crossing disciplinary boundaries*. Paper for the conference 'Sustainability and the landscape of mobility – problems and potentials in an urban architectural perspective', School of Architecture, Aarhus 22-23 May 2006.
- B. Jensen, O., Richardson, T. (2004) *Making European space: mobility, power and territorial identity*. London, Routledge.
- Bauman, Z. (1999) *Globalisering – de menneskelige konsekvenser*. København, Hans Reitzel Forlag.
- Bauman, Z. (2000) *Liquid modernity*. Cambridge, Polity Press.
- Bauman, Z. (2002) *Fællesskab – en søgen efter tryghed i en usikker verden*. København, Hans Reitzels Forlag.
- Bauman, Z. (2003) *Frihed*. København, Hans Reitzels Forlag.
- Bech-Jørgensen, B. (1994) *Når hver dag bliver hverdag*. København, Akademisk Forlag.
- Beck, U. & Willms, J. (2002) *Samtaler med Ulrich Beck: frihed eller kapitalisme*. København, Hans Reitzel Forlag.



- Beck, U. (1992) *From Industrial Society to the Risk Society: Question of Survival, Social Structure and Ecological Enlightenment*, Theory, Culture & Society, 9.
- Beck, U. (1997) *Risikosamfundet På vej mod en ny modernitet*. København, Hans Reitzels Forlag.
- Beck, U. (2006) *Cosmopolitan vision*. Oxford, Blackwell.
- Beck, U., Giddens, A. & Lash, S. (1994) *Reflexive modernization – politics, tradition and aesthetics in the modern social order*. Cambridge, Polity Press.
- Beckmann, J. (2000) *Automobilisering som mobilitetsparadigme – refleksioner over biler, bilister og deres spatiotemporaliteter*, Dansk Sociologi, 11, 1.
- Beckmann, J. (2001) *Risky mobility – the filtering of automobility's unintended consequences*. København, Sociologisk Institut, Københavns Universitet.
- Berge, G. (1997) *Livsstil, miljøbevissthet og transportatferd*. TØI-rapport 366/1997, Oslo, Transportøkonomisk Institut.
- Berger, P. & Luckmann, T. (1966) *Den samfundsskabte virkelighed – en videnssociologisk afhandling*. København, Lindhardt og Ringhof.
- Blaikie, N. (1993) *Approaches to social enquiry*. Cambridge, Polity Press.
- Bredsdorff, N. (2001) *Diskursanalyser og diskursteorier – nogle overvejelser om diskursbegrebet*. Roskilde, Roskilde Universitet.
- Brinkmann, S. & Kvale, S. (2005) *Confronting the ethics of qualitative research*, Journal of Constructivist Psychology, 18, 2, 157-181.
- Bærenholdt, J.O. (2006) *Coping with distance – producing Nordic Atlantic societies*. Doctoral dissertation, Roskilde Universitet.
- Bærenholdt, J.O., Pedersen, M.H, Larsen, J. & Urry, J. (2004) *Performing tourist places*. Aldershot, Ashgate.
- Castells, M. (1996) *The rise of the network society*. Cambridge, Blackwell.
- Cauter, L.D. (2004) *The capsular civilization. On the city in the age of fear*. Rotterdam, NAI Publishers
- Collins, F. (2003) *Konstruktivisme*. Roskilde, Roskilde Universitetsforlag.
- Denzin, N.K. & Lincoln, Y.S. (eds) (2000) *Handbook of qualitative research*. London, Sage.

- Dodge, M., Kitchin, R. (2004) Flying through code/space: the real virtuality of air travel, *Environment and Planning A*, 36, 195-211
- DR1 (2007) Horisont. Tema om Danmark set udefra. Mandag d. 08.01.07.
- Eriksen, T.H. (2001) Øjeblikkets tyranni. København, Tiderne Skifter.
- Eriksen, T.H. (2004) Røtter og føtter – identitet i en omskiftelig tid. Oslo, Aschehoug.
- Eriksen, T.H. (ed.) (2006) Trygghet. Oslo, Universitetsforlaget.
- Fairclough, N. (1992) *Discourse and Social Change*. Cambridge, Polity Press.
- Fairclough, N., Jessop, B. & Sayer, A. (2002), *Critical Realism and Semiosis*, *Journal of Critical Realism*, 5, 2-10.
- Featherstone, M., Thrift, N., Urry, J. (eds) (2004) *Cultures of automobility*. special issue, *Theory Culture and Society*, 21, 1-284.
- Fink-Jensen, J. (2002) Alt er en åbning. Net-Bog-Klubben.
- Fog, J. (1995) Med samtalen som udgangspunkt. Det kvalitative forskningsinterview. København, Akademisk Forlag.
- Fotel, T. (2006) Mobilitet i børnehøjde. En mobilitets sociologisk analyse af praksis, velfærd og ulighed i børns hverdagsliv. Ph.d. afhandling, Roskilde Universitetscenter.
- Frederikssund Kommune (2004) Ny by ved Store Rørbæk. Vision og program. [http://www.nyby.frederikssund-kom.dk/fundanemt/files/drejbog\\_19-3-04.pdf](http://www.nyby.frederikssund-kom.dk/fundanemt/files/drejbog_19-3-04.pdf) (03.02.07).
- Fredslund, A. (2003) Reklamer for personbiler i stigning. Gallup Adfacts/TNS Media Intelligence: <http://www.gallup.dk/page.aspx?pageid=554> (22.09.03).
- Freudendal-Pedersen, M. & Hartmann-Petersen, K. (forthcoming) Fællesskaber som udgangspunkt? Refleksiv mobilitet og human security i mobilitetsforskningen, *Geografisk Samhällgeografisk Tidskrift*.
- Freudendal-Pedersen, M. (2005) Structural stories, mobility and (un)freedom. In T.U. Thomsen et. al (eds) *Social perspectives on mobility*. Aldershot, Ashgate.
- Freudendal-Pedersen, M., Hartmann-Petersen, K. & Roslind, K. (1999), *Virksomhedens trafikale ansvar*. Roskilde Universitetscenter.
- Freudendal-Pedersen, M., Hartmann-Petersen, K. & Roslind, K. (2000) *Mobilitet i hverdagen - taler vi nok om det?* Roskilde Universitetscenter.

- Freudental-Pedersen, M., Hartmann-Petersen, K. & Roslind, K. (2002) Strukturelle fortællinger om mobilitet. Speiale, Roskilde Universitet.
- Fromm, E. (1969) Flugten fra friheden – frihed – en grund til angst hvorfor? København, Hans Reitzels Forlag.
- Gibran, K. (1987) Profeten. Viborg, Lindhardt og Ringhof.
- Giddens, A. (1984) The constitution of society. California, The University of California Press.
- Giddens, A. (1994) Modernitetens konsekvenser: København, Hans Reitzels Forlag.
- Giddens, A. (1996) Modernitet og selvidentitet – selvet og samfundet under senmoderniteten. København, Hans Reitzels Forlag.
- Goffman, E. (1992) Vores rollespil i hverdagen. København, Hans Reitzels Forlag.
- Graham, S. & Marvin, S. (2001) Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition. London, Routledge.
- Gudmundsson, H. (2000) Mobilitet og bæredygtighed – strategier, mål og institutioner i reguleringen af persontransport. Ph.d. afhandling, Handelshøjskolen i København.
- Gullestad, M. (1989) Kultur og hverdagsliv: på sporet af det moderne Norge. Oslo, Universitetsforlaget.
- Hagman, O. (2004) Alternative mobilities in the networking of everyday life, Paper presented at the Alternative Mobilities Futures conference, 9-11 January 2004, Lancaster University, UK.
- Halkier, B. (1999) Miljø til daglig brug? Forbrugeres erfaringer med miljøhensyn i hverdagen. Frederiksberg, Forlaget Sociologi.
- Hannam, K., Sheller, M. & Urry, J. (2006) Mobilities, immobilities and moorings, *Mobilities*, 1, 1, 1-22.
- Hansen, A.L. (2006) Space wars and the new urban imperialism. Ph.d. dissertation, Lund University.
- Hansen, L.G. (2005) Impacts of infrastructure investment on logistics and transport – examples from the fixed links of the Great Belt and Oresund in Denmark. In T.U. Thomsen et. al. (eds) *Social perspectives on mobility*. Aldershot, Ashgate.
- Harvey, D. (1973) *Social justice and the city*. London, Edward Arnold.

- Harvey, D. (1989) *The condition of postmodernity*. Oxford, Blackwell.
- Harvey, D. (1996) *Justice, nature and the geography of difference*. Cambridge, Mass., Blackwell.
- Hjorthol, R. (1998) *Hverdagslivets reiser. En analyse av kvinners og menns daglige reiser i Oslo*. TØI-rapport 391/1998, Oslo.
- Hjorthol, R. (2006) *Bilens betydning for barn og unges aktivitetsmønstre*. TØI-rapport 834/2006, Oslo.
- Hjorthol, R. og Lian, J.I. (2004) *Samfunnsmessige trender – betydning for mobilitet og transport i Storbyregionen*. TØI-rapport 718/2004, Oslo.
- IMV (2004) *Årsrapport*.  
[http://www.imv.dk/files/Filer/IMV/Publikationer/Rapporter/2004/imv\\_2004.pdf](http://www.imv.dk/files/Filer/IMV/Publikationer/Rapporter/2004/imv_2004.pdf) (03.02.07).
- Jensen, A. (2006) *Governing with rationalities of mobility – a study of institution building and governmentality in European transport policy*. Ph.d dissertation, 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.
- Jespersen, P.H. & Drewes Nielsen, L. (2005) *Involving freight transport actors in production of knowledge – experience with future workshop methodology*. In T.U. Thomsen et.al (eds) *Social Perspectives on Mobility*. Aldershot, Ashgate.
- Juul, S. (2002) *Modernitet, velfærd og solidaritet: en undersøgelse af danskernes moralske forpligtelse*. København, Hans Reitzels Forlag.
- Jönsson, B. (2000) *Ti tanker om tid*. København, Rosinante.
- Jørgensen, M.W. & Phillips, L. (1999) *Diskursanalyse som teori og metode*. Frederiksberg, Roskilde Universitetsforlag.
- Kaplan, C. (2006) *Mobility and war: the 'cosmic view' of US air power*, *Environment and Planning A*, 38, 2, 395-407.
- Katz, C. (2004) *Growing up global. Economic restructuring and children's everyday lives*. Minneapolis, University of Minnesota Press.

- Kaufmann, V. (2002) Re-thinking mobility. Contemporary sociology. Aldershot, Ashgate.
- Kesselring, S. & Vogel, G. (2004) Mobility pioneers – networks, scapes and flows between first and second modernity. Discussion paper for the Alternative Mobilities Futures conference, 9-11 January 2004, Lancaster University.
- Kesselring, S. (2006) Pioneering mobilities: new patterns of movement and motility in a mobile world, Environment and Planning A, 38, 2, 269-279.
- Kesselring, S. (2006b) The social construction of global ‘air time-spaces’ – international airports: the global transfer points of the mobile risk society. Paper for the second annual meeting of the Cosmobilities Network on ‘Air time-spaces. New methods for researching mobilities’, September 29-30 2006, Lancaster University.
- Kofoed, L. (2006) Glokale Nationalismer – Globalisering, hverdagsliv og fortællinger om dansk identitet. Ph.d. afhandling. Roskilde Universitetscenter.
- Kofoed, N. et.al. (1980) Frihed – hvorfor – hvordan? Haarby, Forlaget i Haarby.
- Kropotkin, P.A. (1906) Gensidig hjælp. Frederiksberg, Introite.
- Kvale, S. (1997) Interview. En introduktion til det kvalitative forskningsinterview. København, Hans Reitzels Forlag.
- Lassen, C & Jensen, O.B (forthcoming) Mobilitetsforskningen på arbejde! Geografisk Samhällgeografisk Tidsskrift.
- Lassen, C. (2005) Den mobiliserede vidensarbejder – en analyse af internationale arbejdsrejsers sociologi. Ph.d. afhandling, Aalborg University.
- Lefebvre, H. (1991) The production of space. Oxford, Blackwell.
- 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.
- Massey, D. (1994) A global sense of place. In T. Barnes & D. Gregory (1997) Reading human geography: the poetics and politics of inquiry. London, Arnold.

- Megafon (2005) Videoobservation af sædevalg I 4G S-tog. December. Frederiksberg, Megafon.
- Miljøstyrelsen (2003) Strategi for begrænsning af vejtrafikstøj – Delrapport 2. Arbejdsrapport 53/2003. København Miljøstyrelsen.
- Morgan, D. (1997) Focus Groups as qualitative research. Californien, Sage.
- Nielsen K.A. (1996) Arbejdets sociale orientering: en industrisociologisk undersøgelse af forholdet imellem arbejdslivsdemokrati og mulighederne for bæredygtighed i industrielle moderniseringsprocesser. København, Forlaget sociologi.
- Nielsen, L.D. & Nielsen, K.A. (2006) Er fleksibiliteten bæredygtig? Tidsskrift for Arbejdsliv, 2.
- Nielsen, L.D. & Oldrup, H.H. (2001) Mobility and transport – an Antholog. Notat nr. 01-03. København, Transportrådet
- Nielsen, L.D. (2005) Reflexive mobility – a critical and action oriented perspective on transport research. In T.U. Thomsen et. al. (eds) Social perspectives on mobility. Aldershot, Ashgate.
- Oldrup, H.J. (2005) Mellem hastighed og tilhør – erfaringer og fortællinger om hverdagsmobilitet. Ph.d. afhandling. Københavns Universitet.
- Pedersen, K.B. & Nielsen, L.D. (2001) Kvalitative metoder – fra metateori til markarbejde. Frederiksberg, Roskilde Universitetsforlag.
- Pooley, C.G., Turnbull, J., Adams, M. (2005) A mobile century? Changes in everyday mobility in Britain in the twentieth century. Aldershot, Ashgate.
- Putnam, R.D. (2000) Bowling alone: the collapse and revival of American community. New York, Simon & Schuster.
- Savater, F. (2005) Mod til at vælge. København, People's Press.
- Sayer, A. (1992) Method in social science - a realist approach. London, Routledge.
- Sayer, A. (2000) Realism and social science. London, Sage.
- Sayer, A. (2004) Restoring the moral dimension: acknowledging lay normativity. On-Line Papers, Department of Sociology, Lancaster University.

- Sheller, M. (2006) Mobility, freedom and public space. Paper presented at the Mobilities Symposium, June 2006, Trondheim, Norway.
- Sheller, M., & Urry, J. (eds) (2004) *Tourism mobilities: places to play, places in play*: London, Routledge.
- Shields, R. (1991) *Places on the margin: alternative geographies of modernity*. London, Routledge.
- Shove, E. (1998) *Consuming automobility*. Discussion paper, Project SceneSusTech. Trinity College Dublin.
- Simonsen, K. (1994) Rummet i samfundsteorien – én gang til, *Nordisk Samhøllsgeografisk Tidsskrift*, 18, 3-10.
- Simonsen, K. (2005) *Byens mange ansigter – konstruktion af byen i praksis og fortælling*. Roskilde, Roskilde Universitetsforlag.
- Smart, B. (1999) *Facing modernity – ambivalence, reflexivity and morality*. London, Sage.
- Smith, N. (1990) *Uneven development: nature, capital and the production of space*. Oxford, Blackwell.
- Thomsen, T.U. (2001) *Persontransportens betydning for individet i et identitetsperspektiv – med fokus på transportmiddelvalg*. Ph.d afhandling, Handelshøjskolen i Århus.
- Thomsen, T.U. (2005) *Parents' construction of traffic safety: children's independent mobility at risk?* In T.U. Thomsen et. al (eds), *Social perspectives on mobility*. Aldershot, Ashgate.
- Thomsen, U.T., Nielsen L.D. & Gudmundsson, H. (eds) (2005b) *Social Perspectives on Mobility*. Aldershot, Ashgate.
- Tonboe, J. (1993) *Rummets sociologi*. København, Akademisk Forlag.
- Urry, J. (2000) *Sociology beyond societies – mobilities for the twenty-first century*. London, Routledge.
- Virilio, P. (1998) *Cyberworld. Det værstes politik*. Frederiksberg, Introite.
- Vogel, G. (2007) *Selbstständige medienschaffende in der netzwerkgesellschaft. Zwischen innovativer beweglichkeit und flexibler anpassung [Mobilizing the net. Virtual mobility, self-employment and the network society]*. Promotion an der Technischen Universität München, München.
- Watts, L. (2005) *The art and craft of train travel. A video stream and script of a performance at Royal Geographical Society (RGS-IBG) Annual Conference, 2005*.

Zeitler, U. (1998) Mobilitet og moral – aspekter af en transportetik.  
Notat nr. 98/05. Transportrådet.





# Bilag 1

## Spørgeguide

Emne:	Hypotese/formål:	Spørgsmål:
Hverdagsliv	At få beskrivelser de føler sig trygge i og se hvilke temaer de slår an	<p>Prøv at beskrive en typisk hverdag for dig?</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Hvor arbejder du?</li><li>- Hvordan ser dine familieforhold ud?</li><li>- Hvad laver du i din fritid?</li></ul> <p>I hvilke situationer føler du dig presset i hverdagslivet?</p> <p>Hvad gør dig mest utryg ved dit hverdagsliv?</p> <p>Prøv at beskrive hvordan du synes det perfekte hverdagsliv skulle se ud?</p> <p>Hvor meget kan du selv bestemme i forhold til hvordan din hverdag skal se ud?</p>
Mobilitetsmønstre		Prøv at beskrive forskellige situationer i dit hverdagsliv hvor du transporterer dig forskelligt?

		<p>Prøv at beskrive forskellige situationer i dit hverdagsliv hvor forskellige transportformer bedst opfylder specifikke behov?</p> <p>Hvis du helt selv kunne bestemme hvilke transportmidler ville du så benytte i dit hverdagsliv?</p>
Frihed	<p>Se hvordan de reagerer på et abstrakt spørgsmål og se hvordan de bærer det videre i resten af samtalen</p>	<p>Hvad er frihed for dig?</p> <p>Hvornår føler du dig mest fri?</p> <p>Hvilken type af transport understøtter bedst denne følelse?</p> <p>Hvilken type af transport får dig til at føle dig mest fastlåst/afhængig?</p>
Miljø/sundhed	<p>Hvordan relaterer de miljø og sundhed til deres mobilitet</p>	<p>Hvilke miljøproblemer mener du er de største?</p> <p>Hvilke miljøproblemer gør dig mest utryk i dit hverdagsliv?</p> <p>Tænker du på miljøet i forbindelse med den type af transport du bruger?</p> <p>Tænker du på sundhed i forbindelse med den type af transport du bruger?</p>

		<p>Hvilket transportmiddel får dig til at føle dig mest sund?</p> <p>Hvilken transportform giver dig bedst samvittighed?</p>
Transportspørgsmål	Hvilke strukturelle fortællinger kommer på banen	<p>Fortæl om en god oplevelse med det kollektive?</p> <p>Fortæl om en dårlig oplevelse med det kollektive?</p> <p>Hvad synes du der skulle forbedres ved det kollektive?</p> <p>Hvilke fordele er der ved det kollektive som ikke er andre steder?</p> <p>Ville et ”smart card” betyde noget?</p> <p>Er der forskel på de forskellige typer af toge/busser i forhold til oplevelsen</p>
Strukturelle fortællinger Potentialer/motilitet	Direkte konfrontation som skaber strukturelle fortællinger	<p>Hvorfor har du bil/ikke bil?</p> <p>Hvad føler du giver dig de største valgmuligheder?</p>

## Bilag 2

### Diskussionskort til fokusgruppe

Bus

Bil

Tog

Metro

Cykel

# Bilag 3

## Fokusgruppe spørgsmål

*Ranger brikkerne i forhold til følgende:*

1. Hvad er mest miljøvenligt
2. Hvad er mest sundt
3. Hvad giver mest frihed
4. Hvad giver de bedste fællesskaber
5. Hvad er samfundsøkonomisk dyrest

Det mest miljøvenlige skal øverst osv. I skal blive enige i gruppen om rækkefølgen

*Deltagernes reaktion på følgende citater:*

- ”Frihed er penge”
- ”Frihed er ikke noget vi har, vi har muligheder for at lave små forbrugsvalg, men reel frihed har vi ikke”
- ”Hvis jeg ikke havde råd til en bil ville jeg føle mig meget ufri”
- ”Frihed er hvis der ikke er nogen der tvinger mig til at gøre noget jeg ikke har lyst til”
- ”Man føler en vis magt ved at køre i bil, magt og frihed”
- ”Frihed hænger tæt sammen med lykke”

*Fortælling om de strukturelle fortællinger og deltagernes reaktion på disse*