

Teoretiske perspektiver på hverdagsliv og transport

Inge Røpke
Tlf: 4525 6009
E-mail: ir@its.dtu.dk

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

Institut for Teknologi og Samfund, Danmarks Tekniske Universitet

Motivation

I foråret 1998 har et udvalg med Transportrådet og Trafikministeriet i spidsen udarbejdet et debatoplæg om transportforskningens fremtid, hvor de skriver:

Transportforskningen er, sammenlignet med andre forskningsområder, i ringe grad indrettet på teoriudvikling og vidensakkumulering. Alt for mange transportforskere må starte forfra, når de påbegynder deres forskning, fordi tidligere arbejder i alt for ringe grad er indrettet på at udvikle og videreformidle teoretiske aspekter. (Transportrådet 1998)

Vores gennemgang af en række centrale bidrag fra den nordiske forskning i transportadfærd har bekræftet den antagelse. I mange af de gennemgåede projekter gør forskerne ikke så meget ud af at ekspliciterer deres teoretiske antagelser (Grahn 1995, Hjorthol 1990, Korremann 1997). Fokus har i langt højere grad været lagt på empiriske undersøgelser, hvilket også har været tiltrængt på dette område, som i mange år har været forsømt inden for forskningen.

Eksempelvis har Wera Grahn (1995) lavet et meget interessant studie af bilfrie børnefamilier. Hun laver en grundig empirisk undersøgelse og redegør både for, hvordan familierne rent praktisk får dagligdagen til at hænge sammen og for deres holdninger til biler og bilister. Hun samler også op på, hvilke særlige problemer der kan være ved at være en bilfri børnefamilie og beskriver, at planlægning er et centralt element for at få hverdagen til at hænge sammen. Men fordi hun ikke giver en eksplicit redegørelse for sin teoretiske forståelse og samler op teoretisk på det empiriske studie, bliver det vanskeligt for andre forskere at arbejde videre ud fra hendes studie. Forklaringerne forbliver teoretisk implicite. F.eks. kunne man af studiet uddrage en tese om, at tidligere erfaringer med bestemte typer transport har stor betydning for den enkeltes transportadfærd senere i livet. Den transporterfaring, børn får ved at blive kørt omkring i bil af deres forældre, er derfor med til at grundlægge næste generation som bilister. Hvis Wera Grahn havde trukket op teoretisk på den måde, ville der kunne genereres nogle forklaringer på sammenhænge mellem transport og hverdagsliv på et lidt mere generelt niveau, hvilket kunne føre til nye forskningsspørgsmål, som andre forskere kunne arbejde videre med.

Der laves naturligvis også mere teoretisk funderede studier af transportadfærd i Norden. Berge & Nondal (1994) undersøger, hvilke forskellige rationaler ud over den økonomiske rationalitet der påvirker transportadfærden. Magelund (1997) identificerer mange forskellige faktorer, der påvirker transportmiddelvalget og skiller væsentlige faktorer fra uvæsentlige.

Jensen (1997) undersøger nærmere, hvad interviewpersonerne egentlig lægger i de forskellige faktorer eller begreber. Nogle centrale faktorer for valg af transportmiddel viser sig at være fleksibilitet, oplevelse af frihed, pris, status, rejsetid, at man gerne vil rejse alene, komfort, om man får motion i forbindelse med transporten, sikkerhed, parkeringsmuligheder...og listen kunne være meget længere.

At afdække de forskellige faktorer er et yderst vigtigt stykke arbejde, bl.a. fordi det bliver tydeligt, at transportadfærd er komplekst sammensat. Den myte, der er dominerende inden for trafikplanlægning, om at den enkelte rationelt vælger sin transport ud fra en afvejning mellem tid, økonomi og komfort, bliver aflivet. I det fortsatte arbejde med at videreudvikle de teoretiske refleksioner på transportområdet mener vi der skal sættes ind på følgende to områder.

- Det er vigtigt at få en dybere forståelse for, hvordan de forskellige faktorer, som vi også kan kalde rationaler knyttet til transporten, kobles sammen i den enkeltes bevidsthed. Det kan man naturligvis undersøge ved at spørge folk om, hvad de oplever som de vigtigste faktorer for deres transportmiddelvalg, men vores formodning er, at processerne knyttet til transportmiddelvalg er meget mere komplekse. Etableringen af en bestemt transportadfærd er en proces, hvor den enkelte forsøger at etablere en fornuftig sammenhæng mellem sin konkrete adfærd og forklaringerne på den. Der er stor tolkningsfleksibilitet knyttet til de forskellige faktorer – det vil sige at forskellige mennesker opfatter de enkelte faktorer forskelligt og kan bruge de samme argumenter for at forklare forskellig adfærd.¹ Faktorerne kan derfor sjældent ses som objektive, da de inden for ret vide rammer fortolkes af individet, så de giver mening inden for den enkeltes værdigrundlag og livsverden og passer sammen med den adfærd, som den enkelte har.
- En dybere forståelse for transportadfærd nødvendiggør endvidere, at man må forholde sig til sammenhængen mellem transport og hverdagsliv. Det stiller krav om en teori, der handler om det hverdagsliv og de aktiviteter i hverdagslivet, som transporten er afledt af. De ovennævnte faktorer er alle ret tæt knyttet til selve transport handlingen. Men da transport i høj grad er en afledt aktivitet, kan det give en begrænset forklaringskraft, hvis vi i vores forståelse af transportadfærd primært fokuserer på selve transport handlingerne.

Dette papir er et forsøg på at tage udfordringen op om mere teoribygning på transportområdet. Det er et første skridt i retning af at undersøge, i hvor høj grad eksisterende teori om hverdagslivet og teorier fra feltet teknologi og hverdagsliv² kan bidrage til at begrebsliggøre feltet transport og hverdagsliv.

Inspirationskilder

Hverdagslivsteori har en lang historie med navne som Alfred Schutz, der bygger videre på Husserls fænomenologi, Agnes Heller og Henri Lefebvre inden for den kritisk-marxistiske tradition, Erving Goffman med et psykologisk afsæt, mere sociologisk orienterede bidrag fra Berger & Luckman, Johan Asplund og Anthony Giddens samt bidrag fra socialantropologer

¹ Et eksempel på tolkningsfleksibilitet er, om man ser bilen som tidsbesparende eller ej. Hvis man ser på selve transporten fra punkt a til b, så sparer man ofte tid ved at køre i bil, men hvis man medregner den tid det tager at tjene penge til bilen og passe og pleje den, så bliver hastigheden ikke større end ved andre transportmidler.

² Vores ærinde har således meget til fælles med Tarja Cronbergs i projektet om teknologi og hverdagsliv (1986, 1987). Valget af teoretiske inspirationskilder er imidlertid noget anderledes.

som Marianne Gullestad, der i de senere år har taget sig for at se på moderne samfund. Vi gennemgår ikke selv de historiske aner i dette papir, men tager udgangspunkt i et par af de nyere bidrag, der mere indirekte afspejler de historiske forgængeres bidrag. Vores væsentligste inspirationskilder er dels Marianne Gullestad (MG), der tilhører en kognitivt orienteret og symbolanalytisk tradition inden for socialantropologien, dels Birte Bech-Jørgensen (BBJ), der i sin kultursociologiske disputats grundigt redegør for baggrunden i Schutz' og Hellers teorier. Det skal understreges, at vi ikke giver en solidarisk fremstilling af nogen bestemt forfatters teori, men derimod søger at anvende inspirationerne til at præsentere vores egne opfattelser i en sammenhængende form. Papiret fremstiller således nogle overordnede overvejelser over, hvordan der kan teoretiseres om hverdagslivet, og hvilke implikationer denne teori kan have for forskningen i transportadfærd.

Afgrænsning af begrebet hverdagsliv

Hverdagslivet er "det sociale og individuelle liv, mennesker selv frembringer, idet de samfundsskabte livsbetingelser transformeres til levet hverdag", siger BBJ i en sammenfatning (1988 s. 116). Den enkeltes liv former sig i mødet med samfundet, men den enkelte møder ikke hele samfundet som sådan. Den enkelte møder samfundet formidlet gennem sine særlige sociale relationer og sin særlige færd gennem udsnit af samfundet: det er dette møde, der konstituerer hverdagslivet. Centralt i mødet er de sociale samspil, der danner grundlag for potentielt fælles praksisser og tolkninger, og som kan siges at udgøre et meso-niveau mellem mikro og makro. Man kan også som Bente Halkier (1998) kalde det for det mellem menneskelige niveau.

Orden og stabilitet

I indledningen til sin disputats (1994 s. 13) fremhæver BBJ, at hverdagslivet er betinget af en vis orden. Det er en orden, der bl.a. gør det muligt at tillægge de daglige aktiviteter og mellem menneskelige relationer nogle betydninger, der potentielt er fælles. "Hvis der ikke fandtes orden, ville hverdagslivets foranderlighed blive oplevet som et kaos af udifferentierede begivenheder og sansemæssige indtryk" (samme sted). Det er ofte nærliggende at definere begreber som modsætningspar: for at sige hvad hverdagslivet er, må vi samtidig kunne sige, hvad det ikke er. I tråd med formuleringerne ovenfor bruges hverdagsliv her som et begreb for den måde, livet plejer at forme sig på gennem en relativt stabil periode, hvor hverken samfundsmæssige opbrud eller store opbrud i den enkeltes personlige relationer sætter nye rammer for den kommende periodes hverdagsliv. Det er ikke muligt at sætte en entydig grænse for, hvad en stabil periode er, men begivenheder som fest og ferier indgår som dele af hverdagslivet i den betydning af begrebet, der anvendes her. Inden for forholdsvis stabile perioder fremtræder hverdagslivets orden bl.a. ved, at store dele af de fleste menneskers hverdagsliv er karakteriseret ved vaner og rutiner.

Processer og rammer

Som et begreb for det levede liv henviser hverdagslivet først og fremmest til en proces. Men processen udspiller sig inden for nogle rammer, der her kaldes hverdagslivets rammer. Der skelnes således mellem hverdagslivet og dets betingelser, sådan som BBJ lægger op til i sit begrebsapparat (1994 kap. 5). Med hverdagslivets rammer menes ikke samfundet i al almindelighed, dets sociale, materielle og kulturelle strukturer, men samfundets strukturer i formidlet form - sådan som de fremstår for den enkelte i form af aktuelle vilkår: familierelationer, arbejdsrelationer, boligforhold, indkøbsmuligheder, fritidstilbud, trafikforbindelser, dominerende kulturelle forestillinger i omgangskredsen, normer mv. Hverdagslivets processer vil hele tiden genskabe og forandre hverdagslivets rammer, som

omvendt præger processerne. Man kan sige, at de samfundsmæssige rammer betinger hverdagslivet, men de er ikke determinerende. Både fordi strukturerne ikke er entydige, men derimod kan fremstå forskelligt for forskellige mennesker, og fordi rammerne hele tiden er under forandring. Men processerne bidrager ikke kun til forandring - det meste af tiden drejer hverdagslivets processer sig om at genskabe de eksisterende rammer.

Et analytisk perspektiv

Med hverdagslivet som et begreb for, hvordan det levede liv former sig, giver det ikke mening at tale om hverdagslivet som en sektor, idet det levede liv går på tværs af samfundets forskellige sektorer.³ Hverdagslivsbegrebet tenderer således her til at blive et begreb om det hele, ligesom begreberne om natur og kultur ofte gør det. Men med begrebet anlægges et bestemt analytisk perspektiv på det hele gennem udgangspunktet i den enkeltes levede liv i et socialt samspil med andre.

Menneskesyn

Orden af selvfølgeligheder

I alle sociale teorier gøres der nogle grundlæggende aksiomatiske forudsætninger om mennesket. BBJ (1994 s. 96f, s. 142ff) tager udgangspunkt i, at mennesket har brug for en form for orden, som hun kalder en orden af selvfølgeligheder. Hvis ikke den umiddelbare verden oplevedes som ordnet og selvfølgelig, ville livet være kaotisk. Det er en orden bestående både af de daglige upåagtede aktiviteter og af de tolkninger, som aktiviteterne tillægges. Struktureringen af tanker, handlinger og følelser i selvfølgelige handlings- og betydningsmønstre udgør en grundlæggende betingelse for mennesket, idet den "erstatte" instinkternes adfærdsregulering (s. 150). Den selvfølgelige orden gør det muligt for mennesket at orientere sig i sin omverden - en orientering i forhold til tre dimensioner: tid, rum og sociale relationer. De sociale relationer er centrale, fordi mennesket, med Asplunds udtryk, grundlæggende er et responsivt væsen, der lever op i andres nærvær. Det sociale samvær, socialiteten, hvor vi samordner vores aktiviteter og tolkninger, er struktureret i tid og rum, så vores orientering i omverdenen forudsætter, at vi kan kende forskel på før, nu og imorgen, på op og ned og på karakteren af forskellige sociale relationer. Hvis der ikke er forskelle, en struktur, i tiden gennem tidsmæssigt afgrænsede aktiviteter, eller hvis mennesker udsættes for social isolation, kan der opstå alvorlige psykiske forstyrrelser.

Det praktiske og det meningsdannende aspekt er integreret

BBJs kobling af handlings- og betydningsmønstre svarer til MGs udgangspunkt. MG fremhæver, at vi tillægger verden mening, når vi orienterer os i den. I vores omgang med verden vil der således altid være både et praktisk og et meningsdannende aspekt. I den socialantropologiske tradition, som MG tager afsæt i, kaldes meningsaspektet af social handling for kultur (MG 1989 s. 34ff). Kultur består her af folks modeller for at opfatte og fortolke omverdenen og dermed af nogle handlingskemaer for social handling. Et samfunds kultur består af, hvad man må vide eller tro for at opføre sig på en måde, der er acceptabel for dets medlemmer. Den kognitive orientering i det sociale univers er således tæt sammenflettet med en værdimæssig orientering.

³ **Begrebet adskiller sig således fra den type begreber, der f.eks. anvendes i økonomiske analyser af, hvordan produktionen tilvejebringes af tre forskellige sektorer: den markedsøkonomiske, den offentlige sektor og den uformelle økonomiske sektor, der hver især er karakteriseret af forskellige styringsprincipper og beslutningsprocesser (jfr. Røpke 1993).**

Med dette udgangspunkt er specielt den symbolanalytiske forskningstradition optaget af at finde frem til og beskrive de tankemæssige redskaber (begreber, forståelsesformer, tankebaner), mennesker bruger for at sanse, kombinere, fortolke, forstå og kommunikere (MG 1989 s. 123f). Disse redskaber til at give verden mening er som regel underforståede og fremstår som 'naturlige' for dem, der bruger dem. Kulturens tankemønstre, symboler og tolkningsrammer er således noget, som mennesker lever og tænker indenfor, snarere end en opfattelse de indtager. Det kan derfor være vanskeligt analytisk at skille kultur og handling fra hinanden, da kultur er et altid tilstedeværende aspekt af social handling. Selv om kultur ikke klart kan udskilles som en kraft, som styrer handling, men snarere må ses som en kontekst for at forstå handling, kan kulturelle fænomener alligevel siges at have en vis styringskraft (s. 36f). MG bruger således begrebet kulturelle føringer til at betegne de centrale symboler, normer og værdier, der indvirker på handlemåderne i en bestemt kultur.

Identitet og mening

Da mennesket er et socialt væsen, der søger at skabe mening, følger det, at meningsskabelsen i høj grad knytter sig til det sociale univers. Meningsstildelingen foregår i en social udveksling med andre, og den drejer sig om at skabe orden i det sociale univers. Et aspekt af denne orden er, at det enkelte menneske søger sin placering i det sociale univers, sin identitet.

Samtidig med at skabe orden i det sociale univers har mennesket ifølge MG (1989 s.177) et grundlæggende behov for en eller anden dybere mening, som det fortolker sit liv med reference til. Denne overgribende mening hjælper den enkelte til at se en sammenhæng i sit liv og til at integrere livets forskellige dele i en meningsfuld livsverden.

Materialitet

Tilskrivningen af mening til hverdagens aktiviteter foregår i et socialt samspil, hvor kulturelle føringer anvendes og dannes, og hvor også materielle ting spiller en væsentlig rolle ved at synliggøre de kulturelle kategorier. Tingene udgør den synlige top af det kulturelle isbjerg, som Douglas & Isherwood (1980) har formuleret det - eller med Cowans ord (1983): de kulturelle kategorier er smedet i kobber og rustfrit stål. Den opvoksende generation erfarer således også den kultur, den er født ind i, ved at omgås tingene og færdes i rummet. Da kroppen direkte deltager i denne proces med at tilegne sig kulturen, bliver kulturen også aflejret i kroppen selv i bevægelsesmønstre og spændinger.

Modernitet

De ovennævnte almene træk ved mennesket slår igennem på en særlig måde under de vilkår, der udvikler sig i det moderne samfund. Det er meget diskuteret, hvordan moderniteten og dens konsekvenser for den enkelte kan karakteriseres (jfr. oversigten i Halkier 1998 samt Nielsen 1993), men tre, nært sammenhængende træk fremhæves ofte:

- For det første er samfundet blevet differentieret og opsplittet i forskellige sektorer, idet videnskaben, kunsten, religionen, økonomien og politikken er blevet udskilt som selvstændige institutionelle felter. I denne proces har religionen mistet sin plads som det overgribende meningsystem og midtpunkt for samfundet, og det er på en helt anden måde end tidligere blevet op til den enkelte at skabe et centrum i tilværelsen og give den mening (MG 1989 s. 27).

- For det andet har den seneste fase i den moderne udvikling medført en gradvis frisættelse fra faste sociale roller. Det sociale univers er blevet langt mere omskifteligt og flydende, så den enkeltes identitet er ikke på samme måde som tidligere en relativt veldefineret konsekvens af nogle ydre vilkår. Det er i højere grad blevet den enkeltes egen opgave selv at skabe sig en identitet (MG 1989 s. 103).
- For det tredje indebærer differentieringen af samfundet, at den enkelte har mange forskellige roller gennem deltagelse i mange forskellige og fra hinanden adskilte aktiviteter og fora. På baggrund af denne opsplittethed bliver det en central bestræbelse for den enkelte at integrere sine forskellige roller i en helhed, en livsverden (MG 1989 s. 103, 23).

Det moderne hverdagsliv

I afsnittet om menneskesynet er det ovenfor beskrevet, hvordan der altid er en dobbelthed i det, vi foretager os: der er både et praktisk og et meningsdannende aspekt. De praktiske handlinger foregår i en kulturel kontekst og indgår dermed samtidig i en meningskabende proces. Denne dobbelthed kan indfanges i et begreb om hverdagslivet, der på én gang rummer de aktiviteter, den enkelte udfører, og den fortolkede virkelighed, den enkelte lever i. Det er hverdagslivet i denne dobbelte betydning, der er udgangspunktet for det følgende.

Mennesker forsøger at skabe helhed

Modernitetens vilkår har givet hverdagslivet både en ganske anderledes udformning end tidligere og en helt ny rolle. I den indledende afgrænsning af hverdagslivsbegrebet er det fremhævet, at hverdagslivet går på tværs af sektorer og ikke i sig selv udgør en sektor. Imidlertid står den enkelte over for at den opgave at sammenbinde sin deltagelse i mange forskellige aktiviteter og sin indtagelse af mange forskellige roller i en form for helhed, så den enkelte på én gang kan skabe sig en identitet og en livsverden. I denne bestræbelse på integration tager de fleste moderne mennesker udgangspunkt i hjemmet: hjemmet står kulturelt set centralt som en løsning på menneskers ønske om at skabe mening og integration. Denne løsning er ikke den mest centrale for alle, men den er mest central i kulturen (MG 1989 s. 23, BBJ 1994 kap. 6). Selv om hverdagslivet går på tværs af samfundets forskellige felter, kan det således samtidig siges at have et substantielt tyngdepunkt i hjemmet og i de intime relationer, der er knyttet til eller udspringer af hjemmet.

Den rolle, som hjemmet og intimsfæren spiller for moderne mennesker, kan i nogle henseender sammenlignes med den rolle, religionen tidligere spillede. Religionen gav mening til og integrerede hverdagslivets aktiviteter, og da den gradvis mistede sin værdi som legitimeringsgrundlag, blev det stadig mere almindeligt at søge livets mening gennem intimitet, umiddelbarhed og immanens, snarere end gennem transcens, troen på noget hinsidigt (jfr. Sennetts studie, referet i MG 1989 s. 177). Hjemmet blev en del af svaret på denne søgen, så man kan sige, at hjemmet og intimsfæren som en kilde til dybere mening udgør en slags funktionelt alternativ til religionen, en usynlig religion.

Det er formentlig fortsat dominerende, at hjemmet og de intime relationer knyttet hertil udgør tyngdepunktet for de fleste moderne menneskers hverdagsliv, men der kan også spores tendenser til, at nogle snarere finder tyngdepunktet på arbejdspladsen og i de arbejdsmæssige relationer, sådan som det f.eks. fremgår af en amerikansk undersøgelse (Hochschild 1997, resumeret i Bloch 1998).

Endnu mere vidtgående kan man forestille sig, at behovet for et tyngdepunkt i hverdagslivet svinder ind, hvis den opsplittede og projekt-orienterede måde at leve på udvikler sig yderligere, jfr. Johannes Andersens beskrivelse af hverdagens centrifuge (1997).

Uklare roller og skabelse af identitet

Det er et moderne vilkår, at de sociale roller ikke længere er så faste, at de regler, der styrer fremtræden og samvær, ikke længere er så klare, og at den enkelte ikke bare passivt kan leve op til nogle givne normer. Den enkelte kan i højere grad selv vælge sin handlemåde og spiller dermed en mere aktiv rolle i formningen af sin identitet. De større valgmuligheder betyder imidlertid ikke, at samfundet ikke længere er hierarkisk. Der er stadig store forskelle på folk, men de økonomiske, sociale og kulturelle skillelinjer udtrykkes på en anden måde end tidligere. Mens der i et klassisk klassesamfund er klare sammenhænge mellem folks sociale og økonomiske position og deres måder at tænke på, og antallet af forskellige mulige positioner er begrænset, er skillelinjerne langt mere flydende i moderne samfund. Der er åbenbare forskelle på folks økonomiske muligheder, og der er væsentlige status-forskelle på forskellige delkulturer i samfundet, men sammenhængene mellem økonomiske og kulturelle forskelle er blevet mere komplekse, og de usynliggøres delvis af de mange valgmuligheder, den enkelte må forholde sig til (MG 1989 kap. 5).

Når den enkelte skal skabe sig en identitet under disse vilkår, har den ekspressive side af hverdagens handlinger fået større betydning end tidligere. Det hænger sammen med, at den enkelte - når identiteten ikke længere er givet af de socioøkonomiske omstændigheder - kun kan skabe sig en identitet ved at få den bekræftet hos andre, og bekræftelsen forudsætter en kommunikation. Begrebet livsstil kan bruges til at betegne de kommunikative sider af den måde, en person lever på. At identifikationsprocesserne ikke er så ligetil, udtrykker MG (1989 kap. 5) ved at tale om, at identitetskampen er et led i en livsstilskonkurrence med både vindere og tabere, hvor gevinsten er en bekræftet og anerkendt social identitet.

I livsstilskonkurrencen må hver person komponere (være 'bricoleur') for at få en sammen-sætning og udformning af sine roller, som det er muligt at få bekræftet hos andre. Dele af hverdagslivet er blevet særligt centrale felter for komposition - i en sådan grad at det expressive udtryk er blevet relativt selvstændiggjort i forhold til den praktiske nytteværdi. MG nævner indretningen af hjemmet, påklædning og madlavning som nogle af de mest åbenbare felter for expressive udtryk, men det er nærliggende at tilføje valg af bil, forskellige kropsdyrkende aktiviteter, karriere og oplevelser som illustration af, hvordan mange spredte aktiviteter indgår i skabelsen af identitet.

Stabilitet og forandring

Hverdagslivet forandres hele tiden, men ofte kun umærkeligt. Trægheden hænger sammen med rammernes tendens til stabilitet og med rutinernes dominans i processerne. Rutinerne opretholder de sociale relationer, vedligeholder de materielle strukturer og bekræfter de meningsmæssige selvfølgeligheder. Men processerne indeholder også dynamiske elementer med et forandringspotentiale. Hverdagslivet kan forandres radikalt af ændringer på makro-niveau: de økonomiske og politiske mekanismer bag forbrugsvækst, arbejdsløshed, teknologiske nyskabelser osv., der er tæt sammenknyttet med de kulturelle forestillinger om vækstens betydning for velfærd, konkurrenceevnens vigtighed osv. Tilsvarende kan dynamikken på mikro-niveauet - den ovenfor beskrevne søgen efter identitet, integration og placering i hierarkiet - føre til væsentlige forandringer, ligesom det sociale samspil på meso-

niveauet kan gøre det. På hvert af de tre niveauer kan drivkræfterne specificeres nærmere, men her vil en afgrænsning i forhold til en bestemt analytisk problemstilling være nyttig.

Inspiration til transportforskningen

På baggrund af den korte skitse af et hverdagslivsteoretisk perspektiv skal vi nu give nogle eksempler på, hvordan perspektivet kan inspirere transportforskningen.

Helheden i hverdagslivet

Hverdagsliv som analytisk perspektiv lægger op til at se på den enkeltes liv som en helhed, der udgør baggrunden for transportadfærden. Inden for transportforskningen er der en tendens til at dele transporten op efter de aktivitetsområder, den er knyttet til, og undersøge områderne hver for sig, mens de indbyrdes sammenhænge mellem adfærden på de forskellige områder bliver underprioriteret.

Et eksempel på hvordan opdelingen kan få betydning for analysen kan illustreres i et nyere forskningsprojekt om valg af transportmiddel i bolig-arbejdsstedsrejsen i Storkøbenhavn (Magelund 1997). Her blev det undersøgt, hvilke faktorer der har indflydelse på, om den enkelte vælger bil eller kollektiv transport i bolig-arbejdssteds rejsen. Undersøgelsen kommer frem til nogle interessante og til tider ret overraskende resultater, der belyser, hvilke faktorer der influerer på valget af transportmidler. Det vil vi ikke vil komme nærmere ind på her. Men undersøgelsens afgrænsning betyder, at det forhold om man har bilrådighed holdes uden for analysen. Bilejerskab betragtes ikke som en objektiv omstændighed, men som et valg grundet i andre forhold. Med den afgrænsning undgås diskussionen af, hvordan forskellige livsområder påvirker hinanden. Men hvis man virkelig ønsker at forstå, hvorfor den enkelte vælger netop bil eller kollektiv transport, så er bilejerskab/rådighed en afgørende parameter. Et interessant forskningsspørgsmål bliver så netop, hvorfor man har bilen, for når man først har den, er der en tendens til at den bliver brugt i alle transportsammenhænge. Hvis familien Hansen har et sommerhus i Sverige, hvor man kun kan komme til med bil, så er de ikke tilbøjelige til at afskaffe bilen. Men hvis bilen primært bruges til bolig-arbejdssteds rejsen og vilkårene for denne rejse med andre transportmidler end bilen forbedres væsentligt, er situationen en helt anden, for så er der en reel mulighed for en adfærdsændring.

Et andet lille eksempel (Godskesen 1996) viser, at det kan være nødvendigt at gå tættere på hverdagslivet og den enkeltes behov for at forstå de bevæggrunde, der ligger bag de konkrete aktiviteter. En person, der bor i København, anskaffer en bil for at det kan blive lettere at gå til roning i Lyngby. Det kan være svært at forstå den investering, specielt når der er en glimrende roklub i København. Man er nødt til at vide, at grunden til at han går til roning i Lyngby er, at han har et socialt netværk i roklubben. Så aktiviteten handler ikke kun om roning, men i lige så høj grad om at dyrke et socialt netværk. Hvis man bare havde set på aktiviteten roning, så ville løsningen med at skifte roklub være en indlysende måde at reducere transporten, men det virker ikke i det tilfælde.

Eksemplerne illustrerer, hvorfor det er vigtigt, at der laves analyser af transportadfærd, hvor helheden i hverdagslivet indgår i undersøgelserne. I modsat fald kan der være en fare for at overse vigtige forklaringer og sammenhænge.

Forståelse af individet

Der vil altid ligge et bestemt menneskesyn til grund for sociologiske undersøgelser af transportadfærd, uanset om det fremsættes eksplicit teoretisk eller ej. Hverdagslivsteoriene

kan inspirere til at eksplicite de teoretiske antagelser om individet, og det er vigtigt, fordi individforståelsen har afgørende betydning for, hvordan man kan tænke sig, at forandring sker og dermed, hvilke virkemidler man kan forestille sig at sætte ind med på transportområdet.

Med udgangspunkt i et nyere forskningsprojekt om individers transportadfærd (Jensen 1997) vil vi diskutere forskellige bud på teoretiske antagelser om individet. I undersøgelsen, der handler om danskernes transportadfærd og deres holdninger til transport, deles befolkningen op i grupper afhængig af om de er tilfredse eller utilfredse med det transportmiddel de bruger. F.eks. kan man være cyklist/kollektivbruger af hjerte (tilfreds) eller af nød (utilfreds). De utilfredse antages at ville skifte adfærd, hvis de får mulighed for det. I den overvejelse ligger der implicit en teoretisk antagelse om, at en uoverensstemmelse mellem ønsker og adfærd potentielt er en stærk drivkraft mod forandring. Vi er meget enige i, at ambivalens kan være en dynamik, der medierer forandring. Men det kunne have været spændende, hvis denne sammenhæng i højere grad var blevet underbygget teoretisk. Når det gælder de trafikanttyper, hvor der er overensstemmelse mellem adfærd og ønsker, så ses de som meget stabile. Denne stabilitet hos trafikantgrupperne kunne også gøres teoretisk explicit.

Et bud på en teori, der kunne redegøre for disse sammenhænge mellem en konkret adfærd og de ønsker man har, er beskrevet inden for teorien om kognitiv dissonans (kort beskrevet i Magelund 1997, s.50). Her beskrives det, hvordan forskellige kognitive elementer enten stemmer overens eller kan være i modstrid med hinanden. Men ved at vende os mod hverdagslivsteoriene kan vi få en endnu mere nuanceret forklaring på, hvorfor vi ofte holder fast i vaner og rutiner. Som tidligere nævnt, er det et grundlæggende menneskeligt behov at opretholde en orden af selvfølgeligheder. Den aktuelle transportadfærd er en del af individets selvfølgelige orden og adfærdsændringer afvejes derfor ikke direkte mod fordele og ulemper ved en alternativ adfærd. Hele individets forståelse af det selvfølgelige og naturlige skal ændres samtidig med adfærden. Derfor stikker forandringer meget dybere end bare den praktiske handling i at sætte sig op på en cykel i stedet for ind i bilen. Denne modstand mod forandring, der er knyttet til, at man ønsker at opretholde den selvfølgelige orden, kan ikke forstås ud fra f.eks. en simpel cost-benefit analyse. Med referencer til teori, der redegør for individforståelsen, ville det være lettere at diskutere de muligheder og begrænsninger, der ligger i forskellige billeder af individer og deres adfærd. Generelt er der brug for mere komplekse teoretiske bud på hvordan vi forstår individet, for at få en dybere forståelse for de dynamikker, der former transportadfærd.

Integration af det praktiske og det meningsdannende

Inden for transportforskningen er der ofte meget fokus på de praktiske aktiviteter og deres sammensætning, mens hverdagslivsteoriene i højere grad kan inspirere til at inddrage de meningsmæssige aspekter og sammenhængen mellem det praktiske og det meningsdannende i analyserne. Der er to grunde til at det er vigtigt at inddrage det meningsdannende aspekt. For det første fordi handlingerne ikke nødvendigvis betyder det samme for forskellige mennesker. For det andet er vores handlinger indlejret i kulturelle føringer, som det er vigtigt at undersøge, hvis man vil opnå en dybere forståelse for de dynamikker, der stabiliserer og forandrer adfærd.

Adskillige undersøgelser viser at bilkørsel har forskellig betydning for forskellige mennesker (Jensen 1997, Sørgaard 1993). To mennesker kan have det til fælles, at bilen bringer dem til og fra arbejde. Men hvis bilen for den ene er et statussymbol og en expressiv side af hans identitetsopbygning, mens den for den anden er en praktisk foranstaltning, så er der stor

forskjel på, hvad der kan mediere en forandring af adfærden. I det første tilfælde skal der ske nogle grundlæggende forandringer af kulturen, så det ikke længere er et statussymbol at køre bil, før hans motivation for at køre bil falder, mens den anden person måske ville ændre adfærd, hvis bilkørsel blev dyrere, og der kom et attraktivt alternativ til bilen som transportmiddel.

Selv om en handling som bilkørsel har forskellig betydning for forskellige mennesker, så er de kulturelle betydninger, vi tillægger forskellige handlinger og artefakter, noget vi deler. Når en person udtrykker status i kraft af sin bil, så forstår andre signalet. De kulturelle betydninger har en træghed – de skifter ikke fra dag til dag, men alligevel forandrer de sig over tid. Et eksempel fra transportområdet er den mening vi tillægger forskellige bilmærker. Når man ofte kan sige noget om mennesker ud fra hvilken bil de kører, så er det fordi forskellige bilmærker gennem tiden har fået tilskrevet forskellig mening: familiefaren kører i en *fornuftig* Volvo, mens ungkarlen kører i en *fræk og hurtig* Alfa Romeo. Det kan tage lang tid at ændre den mening, vi kulturelt tillægger et bilmærke. Selv om en Lada i dag rent funktionelt er en bil på højde med mange andre biler, så regnes den af mange stadig som en fattigmandsbil.

Konsekvenserne af at se mening som noget, der ikke er givet, men som noget vi tillægger vore handlinger og artefakter, og som produceres historisk er, at den kan ændres. F.eks. ser de fleste mennesker i dag bilen som et symbol på frihed. Men det er noget vi tillægger den - det er ikke noget givet. Frihed kunne lige så godt være friheden til at lave andre ting, mens man rejser, som man kan i et tog. Eller frihed fra overhovedet at skulle rejse så meget, fordi man har sine aktiviteter samlet indenfor en lille radius. Men ændringer af meningstilskrivningerne er oftest en meget langsom proces, fordi de er forankret i vores fælles kultur og fordi de i høj grad eksisterer som selvfølgeligheder, der sjældent tages op til diskussion.

Sammenhængskraft under moderne betingelser

I miljødiskussionen bliver moderne mennesker ofte fremstillet som som materialister, der deltager i et egoistisk nydelses- og statusjag. Hverdagsteoriene peger på at det ikke er så enkelt, men at vi gennem vores (ofte materielle) handlinger arbejder med centrale dilemmaer i tilværelsen og søger efter mening og integration. Vi lever i et spændingsfelt, hvor vi på den ene side er splittet mellem mange forskellige roller, der endda er geografisk adskilt, samtidig med at vi forsøger at skabe en form for helhed i livet, hvor hverdagen hænger sammen både på det praktiske og symbolske plan. I denne stræben er bilerne og andre fleksible transportmidler vigtige. Et almindeligt kendt udsagn er at "bilen får simpelthen hverdagen til at hænge sammen". Bilen er den nøgleteknologi, der muliggør den fysiske opsplittning af funktioner, som vi ser i samfundet i dag. Derfor er det vigtigt for transportadfærdsforskningen at forstå og forholde sig til dette dilemma. Vi vil slutte med et citat fra Helge Espe der allerede i 1986 siger:

"Bilsamfundet" med sin sterke fysiske og sosiale differensiering er først og fremst tilpasset de mennesker som evner å se og administrere sin hverdag som en sum av prosjekter. Det er bilen som binder slike prosjekter sammen til en meningsfylt helhet, og åpner muligheten for følelsesmessig å virkeliggjøre en slik moderne personlighet gjennom aktiv og ansvarsfylt handling (Espe 1986).

Litteratur

- Andersen, J., 1997. *Hverdagens centrifuge - det daglige liv og den moderne livsform*. Hovedland.
- Bech-Jørgensen, B., 1988. "Hvorfor gør de ikke noget?". I: C. Bloch m.fl.: *Hverdagsliv, kultur og subjektivitet. Kultursociologiske Skrifter nr. 25*, Akademisk Forlag.
- Bech-Jørgensen, B., 1994. *Når hver dag bliver hverdag*. Akademisk Forlag.
- Berge, G. & Nondal, T., 1994. *Livsstil som barriere - Holdninger til bil og kollektivtransport blant bilbrukere i Oslo og Akershus*, TØI rapport 267, Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Bloch, C., 1998. Når arbejdet bliver vores andet hjem - om kommercialiseringen af sociale relationer. *Dansk Sociologi* 9. årg. nr. 2.
- Cowan, R. Schwartz, 1983. *More Work for Mother. The Ironies of Household Technology from the Open Hearth to the Microwave*. Basic Books.
- Cronberg, T., 1986. *Teorier om teknologi og hverdagsliv*. Nyt fra Samfundsvidenskaberne.
- Cronberg, T., 1987. *Det teknologiske spillerum i hverdagen*. Nyt fra Samfundsvidenskaberne.
- Douglas, M. & Isherwood, B., 1980 (1. udgave 1978). *The World of Goods. Towards an Anthropology of Consumption*. Penguin Books.
- Espe, H., 1986. Å reise som sosialt og kulturelt fenomen, *Sosiologisk Årbok for 1986*, Oslo.
- Godskesen, M., 1996. Eksempel udvalgt fra pilotinterview.
- Grahn, W., 1995. *Liv utan bil - en livsstilsstudie av bilfrie barnfamilier*, Nordiska museet, Stockholm.
- Gullestad, M., 1988. Teknologi, hverdagsliv og kulturanalyse. *Nytt om kvinneforskning* no. 5: 36-41.
- Gullestad, M., 1989. *Kultur og hverdagsliv. På sporet av det moderne Norge*. Universitetsforlaget.
- Gullestad, M., 1994. *Misjonerende sociologi*. Innlegg som første opponent ved Birte Bech-Jørgensens disputats på Københavns Universitet 21. januar. *Dansk Sociologi* 5. årg. nr. 2.
- Halkier, B., 1998. *Miljøhensyn i forbrug. Erfaringer og forhandlinger i ambivalente hverdagsliv*. Phd-afhandling. Institut for miljø, teknologi og samfund, Roskilde Universitetscenter.
- Hjorthol, R., Kolbenstvedt, M., Vibe, N., 1990. *Kan vi leve uten bil?*, TØI rapport 57, Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Hochschild, A. R., 1997. *The Time Bind: When Work Becomes Home and Home Becomes Work*. Metropolitan Books.
- Jensen, M., 1997. *Benzin i blodet - kvalitativ del*, DMU, rapport nr. 191.

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

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

Nielsen, H. K., 1993. *Kultur og modernitet*. Aarhus Universitetsforlag.

Røpke, I., 1993. Mod et bæredygtigt hverdagsliv. I: *Kvinder og bæredygtig udvikling*. Samkvind, Skriftserie nr. 13.

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

Transportrådets sekretariat og Trafikministeriets planlægningsafdeling, juni 1998. *Hvordan kan dansk transportforskning styrkes?*