

# I lyset af mobiliteten

## – om bystrukturens betydning for transportadfærden

Speciale af Pia Messell og Kristoffer Kejser, Geografi samt Miljø, Teknologi og Samfund (Tek-Sam), Roskilde Universitetscenter.

### *Indledning*

Den fysiske planlægning tillægges indenfor visse byplantraditioner stor betydning for transportadfærden. Én af de grundlæggende tanker er, at hvis man kan give folk mulighed for at få opfyldt deres daglige behov for indkøb, arbejde, fritidsaktiviteter, m.m. tæt på deres bolig, så vil de vælge at transportere sig mindre. Det har ført til en del studier af sammenhængene mellem bystruktur og transportadfærd på et overordnet niveau. Der er imidlertid meget få undersøgelser, der beskæftiger sig med det nok så relevante spørgsmål om, hvorfor og under hvilke forudsætninger denne sammenhæng eksisterer. Hvilken værdi tillægger beboere rent faktisk at have diverse byfunktioner tæt på, og hvilken rolle spiller dette for deres transportadfærd?

Derfor blev formålet med dette arbejde at undersøge, hvilken betydning boligområdets lokalisering har for beboernes transportadfærd. Der lægges stor vægt på at belyse, hvordan beboerne opfatter betydningen af lokaliseringen, både bevidst og ubevidst, og hvordan dette påvirker deres transportadfærd. Arbejdet er dels teoretisk og dels empirisk via et case studie af 14 familiers transportadfærd og baggrunden for denne.

### *Bystruktur, transportadfærd og mobilitet*

Et centralt spørgsmål, der lægger op til en teoretisk belysning, er, hvordan fysiske strukturer (bystruktur) kan påvirke social adfærd (transportadfærd). De fysiske strukturer kan ikke få alle indbyggere f.eks. i en by til at have samme adfærd, men strukturerne kan gøre nogle typer adfærd mere sandsynlige end andre. Det afgørende er dog, hvordan individet opfatter de givne strukturer, og hvilken betydning de får for individets adfærd.

Dermed bliver der fokus på det enkelte individs opfattelse og forståelse af de fysiske strukturer, hvilket metodisk lægger op til en kvalitativ tilgang. Der må satses på at forstå individets bevægelse, fremfor at søge at beskrive større kvantitative sammenhænge.

Individets opfattelse af tingene skabes imidlertid ikke i et vakuum, men i samspil med de erfaringer og påvirkninger, der kommer fra det omgivende samfund. Derfor kræver en forståelse af individets transportadfærd, at man ser på, hvilken rolle mobiliteten spiller i det eksisterende samfund, samt hvilke drivkræfter, der påvirker mobiliteten.

Befolkningens transportomfang har igennem mange år været stigende. En del af forklaringen på dette skal søges i bilens udbredelse og samfundets generelle udvikling med bedre økonomi, mere spredte byer, etc. Der er imidlertid også en række andre faktorer, der påvirker transportens omfang. Samfundet i dag har ændret sig fra et lokalt stedbundet samfund til et mobilt postmoderne samfund. De basale behov, man tidligere fik opfyldt i lokalsamfundet, skal i dag søges opfyldt længere fra hjemmet. Dette påvirker transporten, idet folk søger længere væk for at få opfyldt disse behov.

Mobilitet er således ikke en statisk størrelse men derimod et dynamisk begreb, der påvirkes af en række personlige, samfundsmæssige og fysiske forhold, m.m. Derfor må der anlægges en bred tilgang, der rummer mange forskellige aspekter, hvis samspillet mellem mobilitet, bystruktur og transportadfærd skal forstås.

I nærværende arbejde defineres mobilitet som et udtryk for individets faktiske og potentielle transport, og det samspil der er imellem disse to størrelser. Således ses mobilitet som et samspil mellem de begrænsninger og muligheder, som individet opfatter dem i forbindelse med hverdagens forskellige aktiviteter.

Hovedantagelsen er, at transportadfærden skabes af en række subjektive rationaler, hvorfor bystrukturens eller lokaliseringens betydning skal ses i samspil med en række andre forhold. Denne opfattelse er inspireret af det konstruktivistiske, dels dekonstruktivistiske videnskabssyn, hvor det forsøges at konstruere virkeligheden, som individet opfatter den. Målet er at opfange de individuelle årsager til transportadfærd, som kan bidrage til nye forståelser af sammenhængene mellem mobilitet og bystruktur.

### ***Det empiriske grundlag***

For at belyse problemstillingen blev der foretaget et case studie af 14 familiers transportadfærd. Dette bestod dels af en kvalitativ del, hvor samtlige familier blev interviewet om deres transportadfærd og baggrunden for denne. Derudover var der en kvantitativ del, hvor der dels blev analyseret på transportvanedata stillet til rådighed af Forskningscenter for Skov og Landskab (FSL), og dels på data fra turdagbøger, som familierne udfyldte i ugen op til interviewet. Dette afsnit beskriver kort den metodiske tilgang og praktiske udførelse af case studiet.

### **Metode og tilgang**

Formålet med case studiet er at belyse under hvilke forudsætninger boligområdets lokalisering kan få betydning for beboernes transportadfærd. Undersøgelsen omfatter to boligområder i Farum, ét der ligger indenfor 200 meter fra Farum station og bycentrum med butikker, kulturelle tilbud, m.m. og ét i byens udkant ca. 2,2 km fra stationen. Områdernes karakter er relativt sammenlignelige i forhold til alder og boligtype, og en yderligere sammenligning er foretaget gennem data stillet til rådighed af Forskningscenteret for Skov og Landskab. Disse omfatter beboernes socioøkonomiske karakteristika samt deres generelle transportvaner.

Det blev besluttet at fokusere på yngre børnefamilier ud fra overvejelse om, at denne familietype har en lang række bindinger i hverdagen på grund af omsorgsforpligtigelser overfor børnene. Dette giver ofte anledning til en meget tidspresset hverdag, hvilket gør det sandsynligt at bystrukturens indflydelse på transportadfærden vil komme tydeligere til udtryk her, end i andre befolkningsgrupper, hvor hverdagen ikke i så høj grad er styret af faste spisetider, institutioners åbningstider, m.m. Derudover tilhører de yngre børnefamilier en befolkningsgruppe, der er socialiseret under moderne vilkår og derfor ofte stiller krav som f.eks. effektivitet og fleksibilitet.

De kvalitative interviews skal som nævnt belyse baggrunden for transportadfærden herunder bystrukturens og lokaliseringens betydning. For at opnå dette, blev det valgt at tematisere interviewene efter de forskellige valg af bosted og aktiviteter, som familierne har foretaget. Ved at få familierne til at fortælle historien om dengang de købte hus, skiftede job, m.m., så er det muligt at få kortlagt de forskellige præferencer og prioriteringer, der indgik i dette.

Hermed kan man se hvordan transporttid og afstande vægtes i de forskellige valg, hvilket kan tages som udtryk for lokaliseringens betydning.

### **Undersøgelsens praktiske udførelse**

Gennem en telefon-survey af 250 husstande blev der fundet frem til 14 børnefamilier med sammenlignelig aldersfordeling samt erhvervsmæssig og økonomisk situation. I det boligområde, der ligger tæt på stationen, er der foretaget interviews med 5 børnefamilier med bil og i boligområdet, der ligger 2,2 km. fra stationen er der foretaget interviews med 5 familier med bil og 4 uden bil.

Alle familierne har i ugen op til interviewet nedskrevet deres transport i en turdagbog, som indeholder destination, antal kørte km., tidsforbrug og turens formål. Dataene fra turdagbøgerne er i en vis udstrækning anvendt som statistisk materiale og til at vurdere familiernes aktionsradius. Derudover har turdagbøgerne været anvendt i interviewsituationen, og har i den sammenhæng fungeret som en metode til at få interviewpersonerne til at reflektere over deres egen adfærd. På denne måde har det været muligt at få interviewpersonerne til at beskrive nogle af de overvejelser, de har gjort sig i forbindelse med de konkrete ture og til at beskrive, hvordan turdagbøgerne giver udtryk for "normale" transportvaner eller mere ekstraordinære aktiviteter. Familiernes transportadfærd kan herved ses meget nær den kontekst transporthandlingen er foregået i, og derfor bliver det nemmere at opnå den viden, der er nødvendig for at kunne beskrive betydningen af de rumlige og tidslige forhold.

Interviewene er foretaget i familiernes hjem, og det er tilstræbt at begge voksne har været tilstede under interviewet. Det har været bygget op som semistrukturerede interviews som er inddelt i temaer der omhandler deres valg af bolig, børneinstitutioner, arbejde, indkøbssteder, fritidsinteresser, besøg og udflugter.

Centralt for interviewene er hvilke fordele og ulemper, der er knyttet til de foretagne valg, herunder hvordan overvejelser om hvorvidt transport indgår eller ikke indgår i disse valg. Det har været vigtigt at bestemme hvilke værdier, der er betydende i hvilke sammenhænge. Derudover interviewedes om baggrunden for til- eller fravalg af bilejerskab, og om dettes betydning for transportadfærden.

I behandlingen af interviewmaterialet er der lagt særlig vægt på at belyse de historier, prioriteringer og ambivalenser der knytter sig til valget af de forskellige transportaktiviteter. Desuden har det været væsentligt at lægge vægt på, hvilke ligheder og forskelligheder der fremkommer inden for gruppen af interviewpersoner, også når man ser bort fra forhold som beliggenheden af deres bolig og bilejerskab.

### ***Resultater***

Et gennemgående træk ved familiernes beskrivelse af hverdagen er, at den er tidspresset og præget af, at man skal nå mange ting på begrænset tid. I det hele taget er tiden en meget vigtig faktor i hverdagslivet - også når man taler transport. Transportafstande omtales ofte i tidsforbruget ved transport, og især for bilfamilierne er det ofte netop tidsforbruget, der er den begrænsende faktor for, hvor langt man vil transportere sig til daglig.

Denne tendens stemmer overens med det faktum, at tidsforbruget til transport stort set har ligget konstant gennem en lang årrække. Den tidsgevinst hurtigere transportmuligheder har

givet, er historisk set blevet investeret i yderligere transport, for at nå mere raffinerede aktiviteter og rejsemål, fremfor at bruge tiden på familie eller aktiviteter.

Afstanden har imidlertid også andre omkostninger end de tidsmæssige, især hvis man er mindre mobil og afhængig af cykel eller gang. Her er det forbundet med et større besvær at overvinde transportafstanden, hvorfor afstanden i kilometer får en selvstændig betydning udover afstanden målt i tidsforbrug.

Både tid og afstand kan derfor optræde som begrænsninger i hverdagen, hvilket kombineret med de projekter, man ønsker at gennemføre og den transport, der er knyttet til disse, kan øge tidspresset i hverdagen. Dette skaber i nogle tilfælde en vis tidsoptimering i forhold til dagens aktiviteter, som især ses i forbindelse med hverdagsindkøb og børns transport til og fra skole/institution. Her tolereres ingen omveje eller ekstra transporttid, hvis det kan undgås.

Det er imidlertid langt fra alle aktiviteter, hvor lokaliseringen, og dermed også det tidsforbrug, der er forbundet med at nå aktiviteten, tillægges stor værdi. Hvis den aktivitet, man ønsker at transportere sig til, er af tilstrækkelig stor social betydning, så overskygger dette fuldstændig afstandens betydning. Så transporterer man sig gerne i timevis for et socialt aftenarrangement eller for den sags skyld til en spændende arbejdsplads.

Bystrukturens og lokaliseringens betydning er således en variabel størrelse, der afhænger af de aktiviteter, man transporterer sig til og hvornår.

Dette nødvendiggør en høj mobilitet, hvilket for mange er ensbetydende med bil. For familier uden bil er afstanden generelt af større betydning, men kan dog stadig overskygges af en vigtig aktivitet. I familier med bil har kvinder og børn ofte ikke daglig adgang til bilen, hvilket også afspejler sig i, at deres aktiviteter i høj grad foregår i lokalområdet. Det skyldes dog i højere grad deres ringe mobilitet, end en bevidst orientering mod de lokale aktiviteter og fællesskaber.

Men derudover kan det enkelte individs præferencer og prioriteringer også ligge til grund for både børns og voksnes mobilitet i forhold til, om man vil ofre penge på 1 eller 2 biler, eller hvor meget man vil køre sine børn rundt til fritidsinteresser.

Lokaliseringens betydning kan derfor variere efter aktivitet, mobilitet og præferencer, hvilket peger på, at individet har et vist handlerum i forhold til indretningen af hverdagens aktiviteter. Gennem valget af bolig, arbejdsplads, sportsklub, m.m., fastlægger individet de tid/rumafstande, der skal tilbagelægges i hverdagen. Dermed udspringer begrænsningerne i hverdagslivet ikke udelukkende af krav fra arbejdspladser, institutioner, fritidsklubber, m.m.. Individet kan i større eller mindre grad være med til at bestemme, dels lokaliseringen af aktiviteterne, og dermed hvor meget tid transporten til disse aktiviteter skal tage, og dels hvor mange aktiviteter, der skal nås i hverdagen.

Der er imidlertid forskel på, hvor meget familierne føler, at de har indflydelse på deres tidspresede hverdag. En del af familierne føler ikke, at de har store muligheder for at ændre på hverdagens organisering, men enkelte familier viser, at man kan ændre meget på sin hverdagsorganisering, hvis der er tilstrækkelig vigtige grunde til det. Således er der bl.a. en familie, hvor forældrene har valgt at datteren ikke skal i vuggestue før hun er tre, og en anden familie, hvor sønnen er i en børnehave, der lukker kl. 13.30. Begge disse familier har ændret meget på deres hverdag, for at det kunne lade sig gøre, men spørger man de andre familier om de kunne forestille sig noget lignende, så vil langt de fleste efter al sandsynlighed mene, at det ikke kan lade sig gøre.

I forhold til at forstå, hvordan lokaliseringens betydning dannes, er det således interessant at se på, hvordan folk har fastlagt deres daglige transportmønstre. Hvilke overvejelser og valg ligger bag, og i hvor høj grad kan man tale om, at familierne har haft valgfrihed.

I de tilfælde, hvor lokaliseringen har stor betydning, findes der forskellige grunde til dette. Hvis det prioriteres at en aktivitet foregår tæt på hjemmet kan det enten skyldes prioriteringen af det sociale netværk i kvarteret, et ønske om at minimere transporttiden eller ringe mobilitet.

Prioriteringen af aktiviteter tæt på hjemmet gælder først og fremmest for børns skole/institution og fritidsinteresser. Dette skyldes ønsket om at børnene får et lokalt socialt netværk, hvad der også hænger tæt sammen med børnenes ringe mobilitet.

For de billøse familier vægtes en lokalisering tæt på hjemmet også højt i forbindelse med aktiviteter som indkøb og udflugter, idet deres mindre mobilitet som tidligere nævnt, øger lokaliseringens betydning.

Ønsket om at minimere transporttiden gør sig især gældende for en del af kvindernes arbejds- og fritidsaktiviteter. Motivationen for at spare transporttid er at få mere tid til børnene. Det er således ikke noget ønske om at arbejde i lokalområdet, da det er transporttiden, der er i fokus. Dermed kommer mobiliteten også ind i billedet, og det forhold at det i langt de fleste familier er manden, der har bilen. Også i forbindelse med det ugentlige storindkøb af dagligvarer er en kort transporttid prioriteret højt, hvorfor det i langt de fleste tilfælde foregår i Farum.

Bilejerskabet spiller således også en rolle for lokaliseringens betydning, da familierne uden bilens mobilitet bliver mere stedsafhængige. Det er dog ikke fordi at de billøse familier transporterer sig specielt meget mindre end familierne med bil, men de billøse er mere afhængige af, at rejserne foregår f.eks. i retning mod stationen eller i et område hvor den kollektive transport er god. Derudover betyder transportafstanden også noget i sig selv, i det omfang der er tale om cykeltransport.

Baggrunden for at lokalisere aktiviteter tæt på hjemmet, er altså dels betydningen af det sociale netværk i nærmiljøet, og dels betydningen af den ringe mobilitet, som børnene og til en vis grad også kvinderne har. Børnenes mobilitet er som udgangspunkt lille, indtil de når en vis alder. Dog kører de fleste forældre med bil gerne køre deres børn til forskellige aktiviteter, hvorved deres mobilitet forbedres.

I forhold til kvindernes mobilitet er det oplagt at forestille sig, at hvis familierne fik to biler, så kvinderne også kunne råde over bil i hverdagen, så ville de finde arbejde længere fra hjemmet. Denne hypotese bygger på, at valget af lokalisering tæt på hjemmet skyldes et ønske om at spare tid, og om at kunne f.eks. hente barnet hurtigt, men der ligger ikke noget eksplicit ønske om, at det skal være i lokalområdet.

Som tidligere nævnt er der også en række aktiviteter, hvor lokaliseringen har lille eller (næsten) ingen betydning. Det hænger oftest sammen med, at aktiviteten eller stedet hvor aktiviteten foregår, har nogle særlige kvaliteter, der opvejer ulemperne ved en dårlig lokalisering. Disse betydninger af aktivitet eller sted kan opdeles i 3 typer:

1. Stedet har en særlig materiel betydning, f.eks. et godt vareudbud i et butikscenter.
2. Stedet har symbolsk betydning, hvorigennem man bekræfter socialt tilhørsforhold eller opsøger muligheder og oplevelser, der er oppe i tiden.
3. Stedte har lille/ingen betydning - aktivitetens sociale betydning overstiger stedet.

Punkt 1 vedrører især indkøbssteder eller udflugtsmål som strand og skov, der kan tilbyde nogle 'materielle' værdier.

Punkt 2 vedrører også særlige indkøbssteder, som f.eks. Magasin, Illums, Frederiksbergcentret, men her er det stedets specielle betydning, f.eks. at man altid har handlet her, eller at man sender et bestemt signal ved at købe ind disse steder. Det kan også blot være en butik, man ikke kommer i til hverdag, hvorfor det er mere anderledes og attraktivt at købe ind her. Også udflugter til steder eller fritidsaktiviteter, der f.eks. er oppe tiden, kan være omfattet af dette punkt.

Mænds valg af job kan også til en vis grad ligge indenfor punkt 2. Mænds (og nogle kvinders) valg af job er oftest drevet af lysten til nye faglige udfordringer og indflydelse på arbejdsopgaver. Jobbet behøver ikke at ligge tæt på hjemmet, og flere af mændene understreger, at afstanden til arbejde ikke har nogen videre betydning. Nogle af disse kvaliteter kan dog også beskrives ved punkt 3.

Ellers omfatter punkt 3 især mænds fritidsaktiviteter. Her lægges der generelt vægt på, at det er det sociale, der har betydning for aktiviteten, og ofte er det nogle relationer, der går langt tilbage i tiden. Når mændene taler om disse aktiviteter bliver der ofte lagt stor vægt på dem, og mange er parate til at transportere sig meget langt (f.eks. til Vordingborg) for at deltage i aktiviteten. Endelig hører besøg af familie og gode venner også hjemme under dette punkt.

### **Opsamling**

Nærværende undersøgelse peger derfor på, at der er nogle byfunktioner, som boligområder med større fordel kan lokaliseres efter end andre, hvis man ønsker at nedbringe transportomfanget. Det drejer sig især om byfunktioner, der henvender sig til børn, samt til dels butikker og sports- og motionsanlæg henvendt til voksne. For øvrige byfunktioner tyder det ikke på, at lokaliseringen for de fleste familier har den store betydning. Deri ligger også at et lille tidsforbrug til transport ikke nødvendigvis er attraktivt, eller i hvert fald ikke attraktivt nok til at opveje kvaliteterne ved de oplevelser, der ligger langt fra hjemmet.

### ***Hvorfor har lokaliseringen ikke større betydning?***

Interviewene viste at familiernes overvejelser omkring valg af bolig, ikke var knyttet så meget til stedet som til regionen. Det var af betydning at være indenfor en vis afstand af familie, venner, arbejde, men for langt de fleste var det tilfældigt, at det lige præcis blev Farum.

Disse præferencer kan ses i relation til den adskillelse af tid og rum, som både Urry, Læssøe og Giddens beskriver. Man er vant til at sammenbinde sit sociale liv på tværs af tid og rum, hvorfor mange ikke har forestillinger om, at det kan være anderledes. Det opfattes naturligt at et besøg hos bedsteforældrene indebærer en større eller mindre transport, ligesom de fleste andre af hverdagens aktiviteter kræver det. Der er altså gjort grundlæggende op med den præmoderne tankegang om, at man blev boende i den by, man var opvokset i og hvor man derfor også havde familie, venner, m.m.

Selvom de interviewede familier som nævnt accepterer, at deres relationer er spredt udover en vis region, så er der også forskellige forsøg på, at skabe lokale netværk oftest i forbindelse med børnenes aktiviteter og kammerater. En del af familierne peger dog også på, at det lokale netværk er vigtigt for dem, både i relation til børn og voksne. Så selvom (eller måske netop fordi) hverdagens gøremål er spredt udover et stort område, forsøger man at opbygge et lokalt netværk i større eller mindre grad.

Der er dog stadig mange aktiviteter, der foregår langt fra hjemmet, og en af konsekvenserne af denne udvikling er ifølge Læssøe, at man ikke har ret meget social kontakt i sit nærmiljø, netop fordi ens aktiviteter går i alle mulige retninger udover det nære. Det betyder at man

også tvinges til at få den sociale responsivitet andre steder, og at man er villig til at rejse langt for at finde den. Dette kan måske forklare noget om, hvorfor mændene generelt er villige til, at transportere sig langt til diverse fritidsinteresser, da netop disse aktiviteter er kendetegnet ved, at det sociale element er af stor betydning. At kvindernes fritidsaktiviteter foregår tættere på hjemmet kan i det lys fortolkes som, at de i forhold til mændene får et større socialt respons fra børnene, hvilket giver dem mindre behov for at opsøge dette andetsteds.

At de daglige aktiviteter er spredt over et stort område er ikke kun et onde. Denne såkaldte frisætning fra det lokale dækker også over en trang til at opsøge nogle af alle de muligheder, som det moderne samfund giver den enkelte. Derfor vil man gerne afprøve mange forskellige muligheder, men samtidig må der også godt være en vis sammenhæng i de aktiviteter, man foretager. Således skaber det moderne menneske i høj grad livshistorier om sig selv gennem sine aktiviteter, hvorfor valgene også bliver identitetsskabende.

Disse tendenser passer især godt ind i mændenes beskrivelse af valget af arbejdsplads. Her lægges meget vægt på de faglige udfordringer, og de muligheder der ligger i at få prøvet sig selv af i forskellige jobsituationer. Der er hverken for mænd eller kvinders vedkommende tale om, at man er i det samme job igennem hele livet. Man skal prøve noget nyt. Kvinderne går dog i højere grad på kompromis med jobbet indhold for at få en bedre lokalisering af arbejdsplads, noget som ikke kommer på tale hos mændene. Flere af mændene tager direkte afstand fra, at en kort afstand til hjemmet er en særlig kvalitet. Dette kan tolkes som et ønske om, at fortælle en særlig historie gennem sine valg. Ens valg af f.eks. arbejdsplads skulle gerne fremstå som et bevidst valg i forhold til en række kvaliteter ved ens personlighed og arbejdspladsen (det moderne valg) fremfor at det er styret af noget så tilfældigt som afstand til hjemmet (nok moderne men også noget traditionelle valg).

Det er tydeligt at bilen spiller en meget central rolle i hverdagen for de familier, der har den. Bilen kommer ofte til at spille en vigtig rolle i hverdagens tids- og aktivitetsoptimering. Den ene dag skal kvinden have bilen, fordi hun skal hente børnene og køre dem til svømning, og den næste dag skal manden have bilen, fordi kvinden arbejder sent og han skal nå og købe ind og hente børn på vej hjem. Hverdagen er nøje tilrettelagt, og hvis der skal ske noget ud over det normale skal det være timet og tilrettelagt. Men samtidig når familierne også en masse i dagligdagen, og er således gode til at fylde hullerne ud. Derfor er der også til en vis grad tale om en selvvalgt stram tidsplan, fordi man gerne lige vil nå det ene og det andet. Hverdagen indrettes på bilens præmisser, hvad der senere hen gør det svært eller umuligt, at skille sig af med bilen, selvom man af andre grunde skulle få lyst til det.

Hverdagen for bilejere (og også for ikke-bilejere) bliver derfor meget strukturerede og med en vis optimering indenfor visse områder. Hverdagstransporten har ofte mange rejsemål i løbet af dagen, og ofte når man ikke hjem imellem de enkelte aktiviteter. Derfor kan et specifikt krav til transporten i én aktivitet, godt være bestemmende for transporten til dagens øvrige aktiviteter. Hvis en person f.eks. tager bilen til arbejde, så betyder det også, at barnet kommer til institution i bil, og at indkøbene på vej hjem foregår i bil. I de undersøgte case områder er der en del separate stisystemer mellem boligområderne og skoler, institutioner, butikker, m.m. Men hvis ens transport hænger sammen i lange turkæder, så nytter det ikke så meget, at man kan cykle hjemmefra til institutionen af en separat og direkte sti. Så kører man hellere en omvej i bil, fordi man skal bruge den videre i hverdagen. På den måde kan man sige, at den regionale lokalisering kan overskygge effekten af den lokale, fordi der netop ikke er taget højde for, at mange af turene går ud af lokalsamfundet.

Der er således en række strømninger i det moderne samfund, som gør sig gældende for menneskers mobilitet, og som også kommer til udtryk i hverdagens organisering af transport. Men ligesom mennesker ikke reagerer ens på materielle forhold, så reagerer de heller ikke ens

på tidens tendenser. Derfor kan man også se forskellige træk i folks valg, evt. i kombination med hvilken aktivitet, der skal træffes valg omkring. Individet forholder sig til strømningerne i samfundet og reagerer med eller mod strømningerne. Derfor kan individernes personlige præferencer og prioriteringer også være et vigtigt led i forklaringen af transportadfærden.

Mændenes (og enkelte kvinders) søgen efter nye muligheder i jobsammenhænge, er et af de træk, der ifølge Læssøe og Urry, er kendetegnet ved det senmoderne samfund. Især Urry knytter denne mulighedssøgen sammen med bilismens fremkomst, idet bilen tilbyder den fleksibilitet, der er nødvendig for at kunne afprøve disse muligheder. Det er også aktuelt i vores case område, idet man med bilrådighed kan tage arbejde i en hvilken som helst retning indenfor en vis radius, så er kollektivbrugerens afhængig af S-togsnettet og hurtige busforbindelser i forhold til at skifte arbejde.

Men selvom mange familier har visse moderne og senmoderne træk, så ligger der også en tilknytning til det lokale i forskelligt omfang. Det lokales betydning og de i lokalsamfundet indlejrede præferencer, hører som udgangspunkt hjemme i den præmoderne gruppe, men da det jo er idealtyper findes der forskellige præmoderne tendenser i de mere moderne familier. Selvom disse moderne familier er havnet i Farum på baggrund af velovervejede valg, så er mange af familierne inde på betydningen af at have eller opbygge et socialt netværk i lokalområdet. Samtidig er et godt socialt netværk også noget, der binder familierne til stedet, så det bliver sværere at flytte igen. På den måde kan man sige, at mange af de interviewede familier er ved at slå rødder og er ved at skabe sig de sociale relationer i lokalmiljøet, som kendetegner den præmoderne livsstil. Dette er dog ingen garanti for, at familien ikke flytter et 3. sted hen om 10 år, men det er visse tegn på en slags stræben efter det lokale i hvert fald i relation til børnene.

## **Afslutning**

Det skal påpeges at dette arbejde bygger på et relativt spinkelt datagrundlag, men på den anden side er konklusionerne temmelig konsistente indenfor datamaterialet. Konklusionerne er at lokaliseringens betydning varierer alt efter individernes mobilitet og betydningen af den aktivitet, man skal transporteres til. Derfor er der ikke meget der tyder på, at en lokalisering af boliger tæt på diverse byfunktioner, for alvor kan nedbringe transportomfanget. I det højmobile samfund der er tale om i dag er det ikke sandsynligt, at folk vil tage til takke med de aktiviteter, der kan findes rundt om hjørnet. I visse tilfælde bliver selve afstanden ligefrem en attraktion i sig selv, idet den bringer én til f.eks. et nyt indkøbscenter, hvor det først og fremmest er forskellen fra det daglige, der gør det attraktivt.

Den høje mobilitet er en så vigtig ingrediens i det senmoderne samfund, at man ikke uden videre kan forestille sig, at folk frivilligt giver afkald på den. Dermed bliver det selve den høje mobilitet man må regulere på, hvis man vil transportens stigende omfang og de deraf følgende problemer til livs.

Hvis man ønsker at benytte lokalisering af boligområder som virkemiddel til at nedbringe transportomfanget, så bør man i højere grad sætte fokus på at forstå, hvordan lokaliseringen faktisk påvirker beboernes transportadfærd. En ting er at påpege sammenhænge mellem lokalisering og transportadfærd i eksisterende boligkvarterer, men hvis disse forhold skal isoleres og implementeres i nye boligområder, så kræver det en tilbundsående forståelse af relationerne, hvis lokaliseringen skal virke efter hensigten.

*Rapporten udgives senere på året på Tek-Sam forlaget, Roskilde Universitets Center.*



## ***Udvalgt litteratur***

- Barrett, G. (1995): "The Transport Dimension", I: "The Compact City: A Sustainable Urban Form?", Oxford Brookes University, Oxford, UK 1995.
- Giddens, Anthony (1994): "Constitution of the society".
- Hesse, Markus (1999): "Globalocal – On the significance of space for time, speed and mobility", i Beckmann, Jörg (red): "SPEED – A workshop on space, time and mobility", Transportrådet, notat nr. 99-05, København.
- Høyer, Karl G.(1999): "Sustainable Mobility - the concept and its implications", Ph.d. thesis, Tek-Sam, RUC, Department of Environmental Research, Western Norway Research Institute, Sogndal, Norway.
- Jensen, O.M. & Bech-Danielsen, C. (1999): "Byøkologisk Velfærdsudvikling - Livsstil, arkitektur og ressourcekredsløb", Aalborg Universitetsforlag.
- Kvale, S. (1997): "InterView", Hans Reitzels Forlag a/s, København.
- Læssøe, Jeppe (1999): "Mobilitetsbehov - Kulturelle læreprocesser og bæredygtighed", notat nr. 99-03, Transportrådet, København.
- Makri, M.C. og Folkesson, C. (1999) : "Accessibility Measures for Analyses of Land-Use and Travelling with Geographical Information Systems", I Lohmann-Hansen A. og Pittelkow, A.: "Trafikdage på Aalborg Universitet '99 - konferencerapport bind 2", s. 883-899, Transportrådet og Trafikforskningsgruppen på Aalborg Universitet, Aalborg 1999.
- Næss, P. (1996) : "Urban Form and energy Use for Transport", Dr.ing. thesis 1995:20, The Norwegian Institute of Tecknology, Trondheim 1995.
- Simonsen K. (1993) : "Byteori og hverdagspraksis", Akademisk Forlag, 1993
- Simonsen, Kirsten (1994): "Rummet i samfundsteorien – én gang til", trykt i *Nordisk Samhällsgeografisk tidsskrift*, nr. 18, s. 3-10.
- Tonboe, J. (1993): "Rummets Sociologi", Akademisk Forlag
- Urry, John (1995) : "Consuming Places", Routledge, London 1995
- Urry, John (1999): "Automobility, Car Culture and Weightless Travel" (draft) published by the Department of Sociology, Lancaster University at:  
<http://www.lancaster.ac.uk/sociology/soc008ju.html>
- Urry, John (2000): "Sociology beyond societies – mobilities for the twenty-first century", Routledge, London.