

## Bæredygtig mobilitet og byrum

Malene Freudendal-Pedersen, Bæredygtige Byer™, Dansk Arkitektur Center

Gode byrum – levede rum er af stor betydning for de mennesker, der lever i og bruger byen. Det har stor betydning for, om vi føler os hjemme og trygge i byen. Gode og trygge byrum har også stor betydning for, om vi vælger at blive, hvor vi er eller flytte til et nyt sted, især i forbindelse med ændringer i familiestrukturer (når vi får børn, bliver gamle osv.). Når nye familier vælger at flytte ud af byen, er det som oftest med et ønske om bedre muligheder for udeliv. Den daglige mobilitet kommer for mange som en overraskende tidsrøvende byrde. En bevægelse hen imod den bæredygtige by har potentialet til at blive et fælles projekt, hvor sammenhængen mellem ændret mobilitetsadfærd og gode byrum er åbenlys og et fælles anliggende.

Infrastruktur og transport skaber og definerer byer, og byer skaber og definerer infrastruktur. Trafikken bestemmer hvilke af byens rum, vi har adgang til og hvordan de kan bruges. Det gælder for alle typer af infrastrukturprojekter. Mest åbenlyst er vejene, der hver dag fyldes af et stigende antal biler, som hæmmer bløde trafikanters mulighed for at bevæge og opholde sig. I de fleste byer i Europa bliver 25% af byens rum brugt til at facilitere transport i form af veje og parkeringspladser og i en by som Los Angeles er trafikens rum oppe på 50%.

Transport er en forudsætning for det liv, vi kender. Det skaber muligheder og forestillinger om muligheder. Industrialiseringen forudsatte, at mennesker og varer kunne blive transporteret ud og ind af byen og transporten blev en essentiel del af byernes udvikling. I de sidste 50 år er mange byer designet i forhold til bilens behov og i dag er bilen således blevet vores foretrukne transportmiddel. Det har skabt en lang række af utilsigtede konsekvenser i forhold til det liv, som byerne også skal være rammen om. Bilen giver frihed samtidig med, at den tvinger os ind i specifikke strukturer og dermed medfører utilsigtede konsekvenser, der gør os ufrie (Freudendal-Pedersen, 2009). Den tætte forbindelse mellem frihed og mobilitet er baseret på et værdisystem skabt gennem moderniteten og vedligeholdt blandt andet gennem mobilitet og fri bevægelighed, der i dag betragtes som en grundlæggende rettighed (Sennet, 1977; Kaufman, 2002; Urry, 2007; Freudendal-Pedersen, 2009). Mobilitet for nogle betyder imobilitet for andre (Beckmann 2001; Drewes Nielsen 2005), og den frihed den enkelte får fra bilkørsel har konsekvenser for andre, men også i meget høj grad for den enkelte selv.

I lyset af klimaudfordringerne er transportens store og voksende CO<sub>2</sub>-udledning blevet et emne, vi ikke længere kan overse. Samtidig har transportstrømmene stor indflydelse på det sociale liv, vi gerne vil have byen skal indeholde. De eksisterende transportstrømme bestemmer hvilke rum i byen, der kan bruges til at opholde, bevæge og hvile sig i. Den store udfordring ligger dog i at få afkoblet den direkte forbindelse 'øget mobilitet = øget vækst', der er underliggende for alle beslutninger om ny infrastruktur.

Denne direkte sammenhæng mellem vækst og mobilitet har haft sin berettigelse og har været med til at designe de muligheder og den velfærd, vi har i store dele af den vestlige verden i dag. Sammenhængen mellem mobilitet og vækst er stadig gældende i lande, hvor infrastrukturen er underudviklet, men dette er ikke en kategori som Danmark befinder sig i. Det gælder for regnestykket 'øget mobilitet = øget vækst', at de utilsigtede konsekvenser og eksternaliteter, som transporten medfører ikke er inkluderet. Eksternaliteter i forhold til vand, luft, støj og de hertil relaterede sygdomme samt vedligehold af infrastruktur er der lavet udregninger på. Miljøstyrelsen kom således i 2003 frem til, at transportens eksternaliteter kostede staten 33 milliarder om året, vel at mærke efter at skatter og afgifter var regnet

med. Derudover er der de eksternaliteter fra transporten, som forholder sig til det sociale og dermed hverdagslivet, som mobilitetsforskningen søger at indfange.

Mobilitetsforskning handler - i modsætning til transportforskning - ikke alene om den aktuelle tilbagelagte afstand, den konkrete transport, men i lige så høj grad om, hvorledes bevægelsen hænger sammen med det sociale liv. Den har derfor i højere grad fokus på alle de sociale, kulturelle og psykologiske faktorer, som spiller en afgørende rolle for mobiliteten i dag. Dele af mobilitetsforskningen (og især den med udgangspunkt i transportforskningen) tager også udgangspunkt i det materielle, hvor planlægningen af byen og byens rum spiller en afgørende rolle for det levede liv. Udgangspunktet er en forståelse af såvel mobilitetens ulemper som dens fordele og dermed også en kritisk forholden sig til mobiliteten som et samfundsforandrende element. Den sociologiske mobilitetsforskning handler således også 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.

### **Hverdagsliv**

Livsstil, refleksivitet, tidspres, risici, ambivalenser, sikkerhed, frihed, fællesskab er nogle af de dynamikker, som er dagsordensættende for, hvordan vi som mennesker tager stilling til og organiserer vores hverdagsliv. Det er ikke et nemt overskueligt hverdagsliv at indgå i, og derfor vælger/fravælger vi livsstile for at afhjælpe det, som Giddens (1996) kalder *valgmulighedslammelse*. Inden for en 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 det senmoderne samfund indgår automobilitet som en større og større del af de fleste livsstile. Det er sammensætningen af familiernes hverdagsliv, der danner grundlaget for, hvorledes individet transporterer sig. Her er der mange faktorer, som spiller ind på det samlede mobilitetsbehov, idet placeringen af bolig, arbejdsplads, institutionspladser, fritidsinteresser mm. alle er forhold, der har en indvirkning. For det senmoderne individ bliver det unikke i høj grad, at dyrkelse af alle disse livsstile er mulige. Mobiliteten kan i høj grad ses som midlet til at opnå de *livsstile*, vi ønsker, idet livsstilene kan være 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.

I vores refleksive, tidspresede hverdagsliv skal der træffes mange valg lige fra typen af rengøringsmiddel over fedtprocenten i osten til om, hvorvidt vi skal være bekymrede over at gennemsnitstemperaturen stiger. 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. Medierne spiller en stor rolle i denne konstante forhandling og vurdering af risici, da deres prioritering går på nyhedsværdien af den enkelte historie. Derfor sker der en sidestilling af historier og emner, som i realiteten ikke har andet tilfælles, end at de har nyhedsværdi. Giddens (1996) beskriver dette som fjerne begivenheders indtrængen i hverdagsbevidstheden. Tragiske hændelser bliver dermed ofte en del af hverdagsbevidstheden og bliver tilført den allerede overfyldte bagage af risici, det enkelte individ slæber rundt på. Alt dette medfører en grundlæggende frygt og usikkerhed på ny videnssandhed 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*'.

I dette hverdagsliv er det, der driver os fremad en udtalt følelse af ret til lykke ofte tæt relateret til frihed. I denne evige søgen efter lykke og opretholdelse af frihed bliver en høj grad af mobilitet opfattet som en fundamental ret og forudsætning. I det senmoderne samfund har vi dermed friheden til selv at definere og skabe det gode liv (Freudendal-Pedersen 2007). 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 og dermed fører til mere usikkerhed, da vi så at sige handler på eget ansvar. Vi har brug for fællesskaber, da de har den vigtige funktion, at de er med til at skabe den sikkerhed og tryghed, som er grundlæggende for skabelsen af det gode liv. Samtidig har vi også brug for andre at handle sammen med, da vi i en verden af usikkerheder og risici er meget bevidste om, at vi som enkeltindivider er små brikker i et stort spil, som alene ikke kan gøre den store forskel (Freudendal-Pedersen & Hartmann-Petersen 2006).

### **Mobilitet som samfundsforandrende element**

Mobilitet har i det senmoderne samfund en afgørende virkning på en lang række sociale, politiske og økonomiske processer og har som sådan en stor betydning for samfundets organisering. Den engelske mobilitets sociolog John Urry formulerede i 2000 en ny tilgang til studiet af mobilitet, hvor han fastslog, at vi må se på 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.

Et andet vigtigt aspekt af mobilitetsbegrebet er, at det både indeholder konkret tilbagelagte afstand, men i lige så høj grad de potentialer, der er for bevægelse. Et potentiale, der handler om den enkeltes kapacitet og muligheder for at være mobil og om, hvordan dette potentiale aktiveres og bliver besluttet. Det skyldes ikke mindst, at det er i potentialet for bevægelse, mulighederne ligger - også mulighederne for forandring. Mulighederne er i forhold til mobiliteten 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. Det er derfor også i potentialet, at man skal forstå, hvordan mobiliteten bliver udgangspunkt for opretholdelsen af dette mobile senmoderne liv.

Mobilitet bliver dermed et ambivalent begreb indeholdende en tvedeling mellem faktisk bevægelse og potentialet for bevægelse, som bliver strukturerende for kollektive og individuelle aktører. Mobilitet muliggør en individualistisk sammensætning af de mange fragmenter og nu'er, som 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 (Freudendal-Pedersen 2007, 2009). Mobiliteten kan være mulighedsskabende, ligesom den kan være handlingsbegrænsende. Den kan være en ressource og den kan være en byrde. Dette betyder ligeledes, at der i individet ofte ligger ønsker om at gøre ting anderledes. At finde strategier for hvordan vi kan komme ud af den mobilitetsfælde, som det moderne hverdagsliv er spundet ind i. Gode byrum – levede rum er af stor betydning for individer, og de ved godt, at mobiliteten begrænser og forringer byrum, men det er svært som enkeltindivid at ændre på. 'Hvorfor skal jeg lave om på mine vaner, når alle andre bare gør som de plejer – så hjælper det jo ingenting' er en bemærkning, som ikke er sjælden at høre. Fællesskabets betydning for individets sikkerhed og tryghed samt et fællesskabsniveau som udgangspunkt for regulering er essentielt ud fra den erkendelse, at individet har vanskeligt ved både at opretholde et meningsfyldt og travlt hverdagsliv og samtidig formulere nye scenarier for sin mobilitetsadfærd (Freudendal-Pedersen & Hartmann-Petersen 2006). Bæredygtige byer har potentialet til at blive et fælles projekt, hvor ændret mobilitetsadfærd kan blive et fælles anliggende og ikke blot den enkeltes ansvar.

### **Bæredygtighed og byrum**

Bæredygtighed er kommet højt op på den politiske dagsorden inden for de sidste par år, og der er dermed atter kommet fokus på, at vi lever i en verden af gensidige afhængigheder. Bæredygtighed er et

holistisk begreb, der omfatter sociale, økonomiske, politiske/institutionelle og miljømæssige kriterier, en definition, som Brundtland-kommissionen fremlagde i 1987 i rapporten 'Vores fælles fremtid'. Begrebet bæredygtighed kan ses som et forsøg på at problematisere samspillet mellem det menneskelige samfund og det naturlige miljø. Det er et begreb, der anvendes på mange måder med varierende indhold i forskellige situationer, og bæredygtighed er dermed ikke et homogent koncept, men et komplekst begreb, som der i praksis kun er konsensus om i forhold til de brede overordnede principper.

I forhold til bæredygtig byudvikling er der en lang række relevante emner såsom vand, energi, affald, mad og transport. Det er dog ganske slående, at når man ser gennem litteratur om bæredygtige byer, er det imidlertid som oftest transporten, der udgør den største udfordring for bæredygtig byudvikling (Newman & Kenworthy 1999; Burdett og Sudjic 2007). Mobiliteten sætter synligt aftryk på byen, og det synes at være ganske svært og udfordrende at ændre på. Der eksisterer for nogle en forestilling om, at intet behøver ændre sig, hvis vi sætter vores lid til teknologiske løsninger såsom hybrid og elbiler. Dette håb om den nemme løsning tager kun stilling til de miljømæssige konsekvenser af mobilitet og er som sådan ikke bæredygtigt. Ud over de udfordringer, der bliver i forhold til at producere denne nye type af energi til alle verdens biler, tager den heller ikke højde for mobilitetens betydning for det levede liv og de byrum, dette liv finder sted i.

De utilsigtede konsekvenser, som mobiliteten har bragt med sig, har ligeledes stor indflydelse på byens rum. Tydeligst er det, når man ser på boligbyggerier lavet i 1960'erne og 70'erne, hvor målet var at skabe en masse lys og luft mellem husene samt plads til parkering af biler. Dette resulterede mange steder i døde uderum, som ikke blev brugt til meget andet en gennemfart og parkering. I dag er der en voksende tradition inden for arkitektbranchen i at designe rummet mellem husene som udgangspunkt for nye byggerier. En tanke som allerede blev lanceret af Jan Gehl i 1971 i hans bog 'livet mellem husene'. Som mobilitetsforsker kan jeg vist godt tillade mig at komme med den provokerende udtalelse, at det er altafgørende at se på, hvordan hverdagslivet skal leves, også uden for hjemmets fire vægge, da det har en afgørende betydning for kvaliteten af et boligområde og deri også den type af mobilitet som tilvælges. Hvis kvaliteten af byrummet ikke er høj, bliver det nemmere at tage bilen lige til døren, da der ikke er nogen kvaliteter, der skal bevares, som biler dermed kan forstyrre.

### **Fremtidens byer – fremtidens mobilitet**

Planlægningen af byer har som udgangspunkt et overordnet mål om økonomisk vækst. Diskursen 'mere mobilitet = mere vækst' har betydet, at planlægning hidtil har været centreret omkring at skabe infrastrukturelle systemer domineret af en autologik. Bilen er blevet set som udgangspunkt for vækst. I dag kan vi se byer, hvor følgerne af disse planlægningsstrategier er blevet meget synlige i form af utilsigtede konsekvenser af mobilitet og dets infrastrukturelle systemer. Sudjic (2007) udtrykker det i bogen, *The Endless City*, som handler om seks megabyer og deres udvikling: "... det kan godt se ud som om, at byerne mest af alt er et produkt af utilsigtede konsekvenser" (35).

Shanghai er en af de byer, der er analyseret i samarbejde med lokale praktikere, politikere og planlæggere. Shanghai er udviklet ud fra en planlægningsstrategi, der kunne akkumulere økonomisk vækst og fremstår i dag som en tæt og høj by med massive vejsystemer i flere lag. På grund af det omfang trafikstrømmene har i og omkring byen, er der forbud mod cykler og motorcykler i visse gader, da de skaber trafikpropper. Byplanlæggerne fra Shanghai giver udtryk for at "beslutningen om at tage højde for vækst ved at bygge højt med isolerede punktbløkke omgivet af bilramper og tomme åbne rum skader i kolossal karakter byens subtile liv og dynamiske gadliv. Byplanlæggerne i Shanghai er klar over, at der for at imødekøbe økonomiske fremskridt er blevet lavet fejltagelser, som på et eller

andet tidspunkt i fremtiden skal rettes "(Burdett & Sudjic 2007,19). Ikke desto mindre bliver store byer som Shanghai brugt som rollemodeller for, hvordan man kan skabe bæredygtige byer i fremtiden. Dette er ikke på grund af deres nuværende strukturer og systemer, men skyldes den kendsgerning at disse typer af byer har mulighed for at skabe bæredygtige systemer for mange i forhold til for eksempel bæredygtige bygninger, vedvarende energi, sortering af affald, genbrug af regnvand, grønne byrum og offentlig transport. Det handler om at fokusere på potentialerne i stedet for problemerne og bruge muligheden til at genskabe og lære af fejlene fra fortiden. Sennet (2007) udtrykker dette i relation til vores følelse af tid og udtrykker, at det som byen mangler, er en følelse af tid - ikke en nostalgisk bagudrettet tid – men en fremadrettet tid. Byen skal forstås som proces, hvis billedsprog ændres, når den bruges, og vi skal skabe en by-fantasi dannet gennem forventninger, der indbyder til overraskelser "(290).

Dette er ikke en ny idé men alligevel ser det ud til, at de teknologiske aspekter af byen udkonkurrerer det levede liv. Teknologi kan skabe nye visioner og åbenhed, men kan ligeledes betyde indskrænkning og fantasiløs tankegang. Sennet henviser til byforskeren Jane Jacob's ideer om den åbne by - en åben form, hvor ufuldstændigheden er omfattende. Idéen er at lave fleksibel arkitektur, der skaber nye åbne byrum omkring sig. Arkitektur der ikke er 'færdig', men hvor der kan føjes til. I dag har planlæggere et arsenal af teknologiske redskaber og arbejder inden for en ramme af visuel form og social funktion, men de teknologier der muliggør nye forsøg er underordnet en dominerende ide om orden og kontrol (Sennet 2007.290). Dette argument kan relateres til en idé fra Zeitlers (1998). Han foreslår at fjerne al trafikregulering og dermed tvinge den enkelte til at udvikle en etik og moral i forhold til medtrafikanterne, når man bevæger sig rundt i trafikken. Fjernelse af trafikregulering ville tvinge planlæggere til at være kreative for at få infrastrukturen til at fungere. I dag er det infrastrukturelle system en lukket form, som opretholder bestemte typer af transportformer og adfærd. Og ja, jeg er enig i, at dette ville skabe kaos i de fleste byer i dag, men derfor skader det ikke at lege med tanken om, hvordan ting kan gøres anderledes og hvad der mon sker, når vi bliver tvunget til at revurdere de selvfølgeligheder, som vores byer er bygget op omkring.

### **Ideer til levede byer**

Der findes i Danmark projekter, der har arbejdet med at skabe byer og bydele. Dette kan ses som små øer af håb, hvor planlæggere, arkitekter og politikere forsøger at skabe nye byer ud fra et holistisk bæredygtigt perspektiv.

Store Rørbæk uden for Frederikssund blev planlagt i et samarbejde mellem Landsplanafdelingen, Erhvervs- og Boligstyrelsen, Frederiksborg Amt og HUR. I planlægningsfasen af denne by blev forskellige eksperter indkaldt for at give deres bud på, hvordan man skaber en god by, som opfylder de behov og krav, der findes i det levede hverdagsliv. Der var således både en ekspertgruppe for transport og mobilitet samt en for byens rum og landskab. Transportgruppen blev bedt om at drøfte, hvordan man på den bedste måde kunne skabe god mobilitet for flest mennesker. Drøftelserne var fokuseret på stationsnærhed, cykel og gang systemer, bilfrie områder, bedre offentlig transport og veje med lav hastighed suppleret med en højhastighedskanal til byens industriområde. Resultatet blev en vision for den nye by, hvor automobility ikke havde førsteprioritet, men i stedet en by, 'som kombinerer sundhed og mobilitet, blandt andet gennem et transportsystem, der indbyder til bevægelse ved egen kraft' og 'en by med trafikløsninger, der prioriterer børn, ældre og cyklister over bilister'. Disse ideer til byens mobilitet hænger således også godt sammen med de visioner, der blev lagt frem for byens rum, som 'skal planlægges sådan, at de indbyder til liv og aktivitet' og de 'skal kunne skifte anvendelse efter årstiderne og med tiden'(Frederikssund kommune, 2004).

Carlsberg-området i København er et andet eksempel, hvor et stort tidligere industriområde i centrum af København planlægges med boligområder, sport og rekreative områder samt let industri. Det er enestående, at et så stort område inde i byen ikke er blevet solgt fra i små bidder, men i stedet lagt ud til en overordnet planlægning. Ud fra de foreløbige planer at dømmeser det ud til, at der planlægges et område, hvor automobility ikke har første prioritet og byrum af kvalitet i et andet tempo bliver prioriteret. Det udnyttes, at de fleste faciliteter er inden for gå- eller cykelafstand (under 5 km), hvilket giver muligheden for at skabe byrum, der kan fungere som frirum og skabe rammen om fællesskaber. Dermed skabes en forudsætning for et hverdagsliv, som muliggør, at presset bliver lettet fra den enkelte. I stedet bliver bæredygtige tiltag i hverdagslivet til et fælles projekt.

Disse to projekter har en uvis fremtid. Store Rørbæk er allerede lagt på køl i forbindelse med kommunalreformen. Om Carlsberg-projektet overlever den økonomisk krise, står hen i det uvisse. Ikke desto mindre kan de stå som inspiration til andre byer om planlægningsstrategier med forståelse for, at mennesker ikke kun er rationelle væsner, der ønsker at glide gennem verden effektivitet, gnidningsløst og hurtigt, men ønsker et levet liv i fællesskab med andre i de rum, som byen kan tilbyde.

De to projekter har det tilfælles, at den overordnede idé er at skabe levede byrum, hvor automobility - og faciliteter til støtte den - spiller en underordnet rolle. Det, som kan være problemet med sådanne områder er, at de kan blive små lukkede samfund, som har fordelene ved at være bilfrie miljøer indadtil, men med muligheden for at bruge bilen så ofte som nogensinde udadtil. På den måde begrænses brugen af byrum for dem, der bor i de omkringliggende bykvarterer. Et scenarium som er velkendt i andre byer rundt omkring i verden, hvor bilfrie områder er blevet gennemført (Peters 2006). På den anden side har disse projekter en overordnet idé som kan være en del af en læreproces. Bag designet af disse byer er der en vision, der fokuserer på at minimere de utilsigtede konsekvenser af mobilitet og på at skabe fællesskaber med en høj grad af bæredygtig mobilitet i både social, miljømæssig og økonomisk henseende. Mobilitet og byrum er gensidigt afhængige og målet for fremtiden bliver at skabe kvalitet i begge dele. Det giver kun mening at tale om bæredygtighed, hvis både de sociale, miljømæssige og økonomiske perspektiver er tænkt ind. En by med gode levede byrum og en mobilitet, der er tilpasset dette kan sagtens blive bæredygtig – også økonomisk. Samtidig rummer bæredygtighed potentielt et fællesskabsniveau – et 'fælles bedste' - som et mødepunkt og som en platform, der kan handles ud fra. Det bidrager dermed også til, at vi tør tro på, at ændringer er mulige, uden at det nødvendigvis betyder, at forandringer på mobilitetsområdet er ensbetydende med et dårligt eller kedeligt indadvendt hverdagsliv. Den kvalitet, som gode byrum giver i form af frihed, fællesskab og måske lykke kan opveje den øjeblikkelige irritation ved at skulle ændre mobilitetsadfærd. Dermed er gode byrum en del af løsningen på at finde frihed i andre mere bæredygtige transportformer.

### **Og hvordan gør vi så det...**

Ja, det er jo det store spørgsmål, som først og fremmest handler om at have en helhedsorienteret tilgang til byen. Ved at belyse mange elementer af, hvad der skaber et godt byrum eller boligområde, hvilke sociale processer, der foregår i og omkring byrummene, skabes en bedre forståelse for byrums betydning for og samspil med det levede liv. Når nye planer for bæredygtige bydele skabes, er der som oftest gjort meget ud af livet mellem husene. Deri ligger en forestilling om, at det kun er nødvendig trafik, der skal føres gennem boligområder. Så er det jo nærliggende at stille det svære spørgsmål; hvem definerer, hvad der er nødvendigt? Et spørgsmål, ingen rigtig har lyst til at svare på. Derfor bliver løsningen, at trafikken bliver ledt udenom bydelen, hvor den skaber nye barrierer og enklaver for dem, der ikke bor 'indenfor'. Det er ikke godt nok. Vi må og skal tage stilling til, hvilken betydning trafikken har for vores byområder og byrum og samtidig tage ansvar for det, der ligger udenom, tage

ansvar for de mennesker, der bor og lever der. Ja - dette er at sætte barren højt og ordet *umuligt* vil umiddelbart ligge lige på tungen. Men hvis vi taler om bæredygtige byer, om levede byrum og bæredygtig mobilitet og vi for alvor vil forsøge at bremse klimaforandringerne, inden det er for sent, er vi tvunget til at stræbe efter de *mulige umuligheder*. Alt andet er halve løsninger - der i bedste fald blot flytter problemerne i stedet for at løse dem.

Der findes et stort råderum for implementering af mere bæredygtige mobilitetsformer, og mange mennesker er villige til at benytte dem, men har brug for hjælp. Det handler om planlægningsmæssige prioriteringer, der viser vejen, hvordan det kan gøres og hvilket udbytte, der er for byens rum og de mennesker, der lever i dem. Et oplagt sted at begynde ville være i forhold til børns skoleveje. Børns mobilitetsvaner bliver grundlagt tidligt og holder ind i voksenlivet. Derfor er det essentielt at skabe faciliteter og incitamentstrukturer, der får forældre til at cykle med deres børn til skole i stedet for at køre i bil. Dette ville skabe bedre byrum ved skoler, forældre ville spare tid ved relativt hurtigt at kunne lade deres børn transportere sig selv samtidig med, at de får daglig motion. Dette eksempel kan overføres til mange andre slags byrum med stor gevinst for trykthed, sikkerhed, sundhed, miljø og dermed det levede (by)liv.

Mobiliteten kan være mulighedsskabende, ligesom den kan være handlingsbegrænsende. Den kan være en ressource, og den kan være en byrde. På trods af de rutiner, hverdagslivet er opbygget af, findes der hos alle mulighed for forandring, især hvis det er tydeligt, hvilke gevinster der følger med. Der ligger hos de fleste individer et ønske om at gøre ting anderledes og finde strategier for, hvordan vi kan komme ud af den mobilitetsfælde, som det moderne hverdagsliv er spundet ind i.

## Litteratur

- Beck, U. (1997) *Risikosamfundet På vej mod en ny modernitet*: København; Hans Reitzels Forlag.
- Beckmann, J. (2001), *Risky mobility – the filtering of automobility's unintended consequences* (Copenhagen: Department of sociology, Copenhagen University)
- Burdett, R. and Sudjic, D. (2007), *The endless city* (London and New York: Phaidon).
- Drewes Nielsen, L. (2005), Reflexive Mobility – A Critical and Action Oriented Perspective on Transport Research, in Thomsen et.al (2005), *Social Perspectives on Mobility* (Aldershot: Ashgate)
- Frederikssund Kommune (2004), *Ny by ved Store Rørbæk. Vision og program* [New city at Store Rørbæk. Vision and programme] [http://www.nyby.frederikssund-kom.dk/fundanem/files/drejobog\\_19-3-04.pdf](http://www.nyby.frederikssund-kom.dk/fundanem/files/drejobog_19-3-04.pdf) (21.09.08)
- Freudental-Pedersen, M. & Hartmann-Petersen, K. (2006) 'Fællesskaber som udgangspunkt? Refleksiv mobilitet og Human Security i mobilitetsforskningen' *Samhällgeografisk Tidskrift* 41/42, 175-195.
- Freudental-Pedersen, M.(2007), 'Mellem Frihed og Ufrihed – strukturelle fortællinger om mobilitet i hverdagslivet' Ph.d. afhandling (Roskilde: Roskilde Universitet).
- Freudental-Pedersen, M. (2009) *Mobility in daily life – between freedom and unfreedom* (Aldershot: Ashgate)
- Gehl, J. (1971) *Livet mellem husene* (København: Arkitektens Forlag)
- Giddens, A. (1996) *Modernitet og Selvidentitet - Selvet og samfundet under Senmoderniteten*: København; Hans Reitzel
- Kaufmann, V. (2002), *Re-thinking Mobility. Contemporary Sociology* (Aldershot: Ashgate).
- Newman, P. & Kenworthy, J.R. (1999) *Sustainability and cities – overcoming automobile dependence* (Washington: Island Press)

- Peters, P. (2006), *Time, Innovation and Mobilities* (London: routledge).
- Sennet, R. (1977), *The Fall of Public Man* (London: Faber and Faber).
- Sennett, R. (2007), 'The open city', in Burdett, R. and Sudjic, D. (eds.) *The endless city* (London and New York: Phaidon).
- Sudjic, D. (2007), 'Theory, Policy and Practice' in Burdett, R. and Sudjic, D. (eds.) *The endless city* (London and New York: Phaidon).
- Swyngedouw, E. (2008), on *Spaces of Hope* Harvey seminar series, Lund University, Sweden, June 9<sup>th</sup> 2008
- Urry, J. (2000), *Sociology beyond societies - mobilities for the twenty-first century* (London: Routledge).
- Urry, J. (2007), *Mobilities* (Cambridge: Polity Press).