

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet

(Proceedings from the Annual Transport Conference
at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

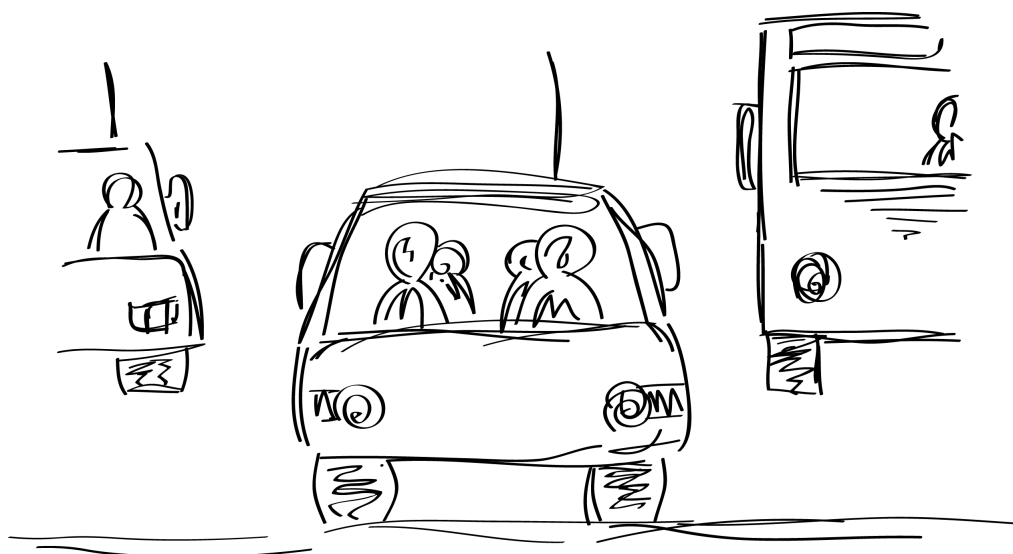
www.trafikdage.dk/artikelarkiv

Sammen om samkørsel

*Astrid Marie Christensen, astrid.marie.christensen@gmail.com
cand.soc.*

Abstrakt

Artiklen præsenterer et studie af samkørsel mellem kolleger. Udgangspunktet er en kritik af det manglende sociale perspektiv på samkørsel. Artiklen belyser samkørsel som en mobilitetsform med sociale gevinster. Der er anvendt en etnografisk tilgang til at indsamle empirisk data, som suppleres med teori fra mobilitetsforskningen. Artiklen bidrager med en forståelse for samkørsel, som en transportform mellem personbilen og den kollektive transport. Den 'hjemlighed', der forbindes med personbilen, er særligt synlig i det sociale perspektiv på samkørsel, mens den praktiske organisering ligner den kollektive transport. Samkørsel benytter sig også af en køreplan, stoppested og betaling. Den tidslighed, der er forbundet med samkørsel, adskiller sig fra 'øjeblikkets tid,' der ellers kendetegner automobilitetssystemet, hvor bilen ikke er knyttet til en køreplan. Samkørsel er man sammen om; man er fælles om det ansvar, det er at få ordningen til at fungere, både praktisk og socialt.



Sammen om samkørsel

Indledning

Hvordan og hvorfor fungerer samkørsel? Det er udgangspunktet for studiet bag nærværende artikel. Artiklens formål er at bidrage med ny viden om og perspektiver på samkørsel. Samkørsel er mere end en løsning på klima og trængselsudfordringer. Det er også et møde mellem to mennesker, det er en social transportform. Samkørsel ligger sig i forhold til den sociale del op af teorier og studier af personbilen, mens den praktiske organisering er mere lig den kollektive transport. Det er disse to perspektiver på samkørsel, der strukturerer artiklen.

Jeg har anvendt en mobil etnografisk tilgang til at komme tættere på samkørsel, selv blive en del af det og dermed forstå den studerede verden, som er levet, sanset, oplevet og følt.

Artiklen bidrager til forståelsen af samkørsel som en transportform mellem privatbilen og den kollektive transport – mellem det hjemlige og køreplanen. Samkørsel er transport af flere personer (kollektiv transport), men foregår i en privatbil. Det teoretiske blik bidrager til forståelsen af samkørsel som en transportform mellem privatbilismen og den kollektive transport, hvor særligt personbilens karakteristika har en stor indflydelse på socialiteten ved samkørsel. Der er inddraget teorier og studier indenfor den nyere mobilitetsforskning, af blandt andre John Urry, Tim Edensor, Eric Laurier og Malene Freudendal-Pedersen. Artiklen bygger på en specialeafhandling udarbejdet på Geografi samt Plan, By & Proces ved Roskilde Universitet i 2012 (Christensen 2012).

En mobil etnografi

Samkørerne erfarer den sociale verden dagligt og kan videregive nogle oplysninger til mig sprogligt gennem interview. Det kan dog være svært at udtale sig om hvad man gør, for handlinger er ofte ubevidste eller uarticulerede. Kvalitative interview med samkørere er derfor suppleret med en mobil etnografisk tilgang til forskningsobjektet, i form af deltagelse i samkørsel.

Observation og deltagelse frembringer en anden viden end kvalitative interview og kan medvirke til at besvare de spørgsmål og emner, der ikke kan belyses sprogligt (Watson & Till 2012). Den mobile etnografi har således givet mulighed for at være mobil med det mobile objekt, at observere fund fra de kvalitative interview i praksis og at opleve samkørsel på egen krop.

Udover deltagelsen i samkørselsturene, har jeg også skulle navigere i de forhold, der gør sig gældende inden turen. Der har skulle indgås aftaler om tid, mødested og afsætningssted, og jeg har skulle finde vej til disse opsamlingssteder. Jeg har derfor også skulle give noget af mig selv ved samkørsel, både før turene i forbindelse med præcisering af aftaler, og undervejs, hvor jeg har skulle tage del i samtalerne og socialiteten. Det har bidraget med anden viden og andre indtryk, end dem der er indsamlet gennem de kvalitative interview.

Etnografien har en styrke i forhold til at studere de hverdagslige sociale interaktioner, som informanternes mobile praksis er, og som jeg som forsker kan forsøge at blive en del af (Watson & Till 2010; Haldrup & Larsen 2012; Sheller & Urry 2006).

Studiet producerer ikke en generel viden om samkørsel, det er ikke formålet at kunne generalisere. Valget af den etnografiske fremgangsmåde er begrundet af et ønske om at skabe en forståelse for et førhen ukendt felt, som vi måske har nogle tanker og forforståelser om, men ikke har studeret nærmere (Watson & Till 2012; Laurier 2010).

Der er inddraget syv samkørere, som alle kører med en kollega og har fået ordningen i stand på arbejdspladsen. De pendler mellem 30 og 100 km. pr. vej og har samkørt i en periode fra 2 måneder til 12 år.

Specialeafhandlingen, som ligger til grund for artiklen, inddrager desuden samkørere som benytter samkørselsportalen www.gomore.dk til at finde passagerer til deres pendling.

Personbilens hjemlighed

Personbilen har et særligt karakteristika, nemlig en stærk hjemlighed. Bilen er et lukket rum, et privat rum der bevæger sig rundt i det offentlige rum.

Denne hjemlighed beskrives på forskellige måder i mobilitetsteori. Bilen sammenlignes af Laurier og Dant med nomadens rejsende hjem, det er et privat rum som også udtrykker et ejerskab. *"Like the home, it is a private space in which individuals can express themselves through a series of practices that include maintaining it, cleaning it, the manner of driving it, the way of talking about it and ways of talking in it"* (Laurier & Dant 2011: 225).

Inglis beskriver, hvordan det er et paradoks, at man med bilen på samme tid kan være både hjemme og længere og længere væk (Inglis 2005). Benævnelsen surrogat hjem kan også findes i litteraturen (Bull 2005).

Bilen er en beskyttende kapsel, der holder lugte, lyde og 'fremmede' ude. Det er dem, som er til stede i bilen, der skaber en særlig socialitet, og der er ikke adgang for alle til bilen *"Car-drivers control the social mix in their car just like homeowners control those visiting their home. The car has become a 'home from home', a place to perform business, romance, family, friendship, crime, fantasy and so on (...)"* (Urry 2003: 9; se Urry 2007: 128).

Bilen er et rum for flere, og det kan både ændre rummet, opførelse og kørslen, når der er passagerer med. Eric Laurier har studeret, hvordan vi opfører os i bilen, og resultaterne er måske ikke overraskende, hvis man selv har oplevet at være chauffør eller passager. Der kan ske mange ting i bilen, mange aktiviteter der ellers forventes at foregå andre steder, lader sig gøre i bilen, som bliver *"(...) a distinctive setting for everyday matters to take place in"* (Laurier & Dant 2011: 237).

En aktivitet der påvirkes af den 'setting', som bilen og køreturen udgør, er samtalen. Samtalen er en aktivitet som alle i bilen kan være en del af, og bilen udgør en ramme for samtale, som rummer færre forstyrrelser, end mange andre steder.

Den kollektive transport fremhæves i litteraturen omhandlende personbilen, ofte som den diametrale modsætning. Hvor man er sammen i bilen, så er man fremmed i den kollektive transport. Her holder man sig for sig selv, undgår øjenkontakt, og forsøger i det hele taget at holde så meget afstand som muligt, til andre medrejsende. Hanne-Louise Jensens studier af togpendlere viser dog, at der blandt grupper af togpendlere også opstår særlige situationer og relationer, som er forbundet til det at køre i tog sammen (se Jensen 2012).

Der foregår mange forskellige aktiviteter under samkørsel. Det er tydeligt at socialiteten skal forstås i forlængelse af privatbilen og den hjemlighed der er knyttet hertil. Informanterne bruger køreturen til at vågne op, drikke morgenkaffe, slappe af og have samtaler af forskellig karakter.

Der tales meget og om meget i bilerne. Fra det empiriske materiale er der trukket nogle emner frem, hvoraf alle ikke kan præsenteres i nærværende artikel. Samtalerne bliver tillagt en værdi og en funktion, idet de bidrager til at klare overgangen mellem privatlivet og arbejdslivet, som det vil blive præsenteret nedenfor. Der er samtaler der er unikke for samkørsel, mens andre samtaler kunne være taget andre steder.

Et fortroligt rum

Det lukkede rum, som bilen er, bidrager til at skabe en fortrolighed. Privatheden i bilen, og det rum den giver mellem hjemmet og arbejdspladsen, giver kollegerne mulighed for at have meget seriøse samtaler (Laurier et al. 2008). og den distance der køres, giver informanterne en mulighed for at udvikle en relation til hinanden og have private og fortrolige samtaler.

Bilen giver ikke kun et lukket rum, men også et uforstyrret rum. De tilstedeværende kan ikke forlade bilen (nedenfor vil det blive tydeligt, hvordan dette også kan være en ulempe) og opmærksomheden mellem personerne i bilen forstyrres kun af trafikken omkring dem. Der kommer ikke nogen og afbryder dem, og de har ikke noget, de skal haste videre til. Turen kan derfor muliggøre længere samtaler og bidrage til at skabe et fællesskab mellem de tilstedeværende (Edensor 2003). Når der ikke forekommer afbrydelser på den lange køretur, bliver der plads til pauser, som kan være nødvendige i seriøse og fortrolige samtaler. Under samkørsel kan pauserne ikke bruges til at gå væk, og man er heller ikke i tvivl om, at samtalen stadig er i gang, modsat en telefonsamtale, hvor en pause kan være et tegn på at den anden part er væk.

Det er tydeligt, at den private og fortrolige snak har en meget vigtig rolle i bilen, både blandt de i forvejen 'bekendte' og blandt nye samkørere. De private og fortrolige samtaler giver informanterne mulighed for at tale om ting, de eller ikke ville tale om. Enten fordi de ikke mødes uden for samkørselsregi, eller fordi de der mødes i sammenhæng med andre. Det er ikke fra første tur, at samtalerne er private, men efterhånden som der opbygges et kendskab, tillid og fortrolighed opstår muligheden.

"(...) der er sådan et lukket miljø der, hvor vi kan diskutere og snakke om alt muligt. Og noget af det kommer ikke uden for bilen. Det er bare sådan hvad vi har af private ting og sager, der bliver i bilen (...)".

En fortrolighed kan opstå, også på tværs af aldersforskel, og for flere af informanterne har det været overraskende, hvor tæt en relation man kan få gennem samkørsel *"(...) i og med at man så kommer til at kende hinanden bedre, så åbner man lige så stille op, og det bliver faktisk mere og mere personligt (...)"*.

Informanterne er meget eksplicite omkring bilens mulighed for samtale, og at den samme mulighed ikke findes ved den kollektive trafik, som denne informant udtrykker det *"(...) man kan betro hinanden nogle ting, som man nok ikke ville gøre i en bus (...) fordi der sidder en masse andre mennesker"*. Fra andre informanter fremgår det, at det er usikkert hvorvidt de overhovedet ville samtale, hvis de fulgtes ad i den kollektive trafik.

Det er interessant, at bilen bliver et rum for fortrolighed, når tillid og fortrolighed ellers forventes at være betinget af øjenkontakt. Bilens indretning muliggør kun begrænset øjenkontakt, fordi chaufføren skal holde øje med vejen og trafikken. Passageren har en større frihed til at kigge på chaufføren, som så af og til kan kigge på passageren (Se Urry 2007; Laurier et al. 2008; Laurier & Dant 2011).

Samkørsel som overgang

Samkørsel er en overgang mellem forskellige sfærer, fra privatlivet til arbejdslivet, og benyttes i høj grad til at klare denne overgang. Fortroligheden letter overgangen mellem sfærene, for under samkørsel kan de få talt ud om problemer på arbejdspladsen inden de kommer hjem, og ligeledes få 'rystet' familielivet af sig inden de skal arbejde. Under samkørsel kan der findes *mellemrum*, et helle i dagen. Mellemrum er der, vi oplever den langsomme tid og *"(...) samler overskud og forbereder os på overgangen fra et stadie af hverdagslivet til et andet"* (Freudendal-Pedersen 2007: 140).

Muligheden for uforstyrret samtale, op til to timer dagligt, fremhæves af de interviewede som en stor gevinst. Det giver dem en mulighed for at være social og knytte relationer, noget den lange pendlingstid ellers kan være en hindring for, og den lange pendlingstid tillægges hermed en mening og en værdi. *"(...) altså det er jo en time om dagen, man faktisk taler sammen, det er det, mindst en time om dagen (...)* det

giver da noget specielt synes jeg. Uden forstyrrelser af nogen art, det er jo ikke så tit man kan gøre det nogle steder". Og en anden informant udtrykker "Altså man får jo det sociale ind, fordi det er der jo ikke så meget tid til, når det er man skal køre så langt hver dag". En informant siger med et smil på læben "(...) ikke at det skal sammenlignes i øvrigt med sit forhold med sin kæreste, men det bliver jo sådan en hverdagsting, det bliver jo en stor del, også når man kører to timer hver dag næsten som vi gør ikk', det er alligevel en stor del af ens tid".

Det er forskelligt hvordan mellemrummene opfattes og bruges. For nogle er det muligheden for at tænke, koble af og samtale. Det er en social brug af mellemrummet. Hverdagens mobiliteter bliver de rum, vi holder pause i, som Freudendal-Pedersen udtrykker det (Freudendal-Pedersen 2007: 142, 153; Se Edensor 2003; 2011).

Mellemrummet er som nævnt også et overgangsrum, og det at køre med en kollega, gør det muligt at lægge afstand til arbejdsdagen og tale ud. Laurier beskriver, hvordan kolleger på køreturen fra arbejde kan beklage sig over arbejdet eller andre kolleger, fordi samkørsel rummer fortroligheden og bilens lukkede rum (Laurier et al. 2008). Informanterne bruger både køreturen til faglig snak, men også til at få luft i forhold til arbejdet og kolleger, som eksemplificeret i denne oplevelse fra en informant:

"(...) der var en dag, hvor jeg var sådan, jeg var ret berørt af noget oppe på arbejde og var blevet sådan hylet lidt ud af det følelsesmæssigt. Og det kunne hun mærke på vejen hjem, og så fik vi da lige vendt nogle ting (...) og hun spurgte ind til det, og (...) jeg fik lige lidt luft. (...) Det er ikke sikkert, jeg havde fået luft overfor nogle kolleger hvis ikke, så kan det være, jeg bare var gået hjem og var blevet sur eller havde ladet det gå udover min kæreste eller et eller andet ik".

Overgangen mellem arbejde og privatliv kan dog også opleves negativt, hvis ikke informanterne formår at rykke videre fra arbejdsrelaterede samtaler.

Samkørsel rummer en immobilitet i den mobile situation, og det kan være en ulempe, at man sidder fastspændt i en bil og ikke kan rykke væk fra en samtale.

"Hjemturen kan godt være lidt præget af, at vi sådan hænger lidt i de ting, vi nu lige er i gang med ikk', at det bare kører videre. (...) og egentlig også noget der nogle gange irriterer mig lidt, hvor jeg ved, at hvis ikke vi havde været sammen, så havde vi for længst stoppet den her diskussion og ikke kommet ud i nogle detaljer, som vi normalt (...) bare ikke ville komme ud i. Men så sidder vi jo der og så... det kan man måske sige, at der bliver man jo lidt fanget i, at man så sidder sammen."

Som det fremgår, er der forskellige typer af arbejdsrelaterede samtaler. Udover de to ovenstående eksempler, så er der også samtaler, der har karakter af at være uformelle møder og planlægning. Her bruger informanterne samkørsel som arbejdstid, og samkørsel bliver det Urry benævner 'interesting locations' for arbejdsrelaterede møder udenfor kontorerne (Urry 2007). Samkørsel bruges af informanterne til at forberede sig på arbejdsdagen, så overgangen mellem privatsfæren og arbejdslivet finder også sted om morgenen.

Udfordringen for samkørerne er at navigere i de forskellige samtaler, at få dem afsluttet, så overgangen lykkes, og at sørge for, at bilen og samkørselsturen ikke bliver til en arbejdsplads, som det også vil blive tydeligt nedenfor.

Forventningen om samtale

Der er knyttet forventninger til bilen og bilturen, særligt omkring samtale eller anden lyd. Det kan sammenlignes med at besøge nogen, hvor der er forventninger til værtens og gæstens opførsel. En central aktivitet når der tilføjes en passager til en bil, udover kørsel naturligvis, er samtale. I bilen forventes det at der tales, modsat i elevatoren (Laurier et al. 2008). Den primære aktivitet som foregår under

informanternes samkørsel er samtale, men de oplever stadig, hvordan det også er noget, de forventer der skal være i bilen "(...) *man synes jo, at når man er i en bil i sådan et rum [tegner firkant i luften] så synes man, der skal være en dialog (...) på en eller anden måde*" og en anden informant benævner det en social konvention "(...) *der er bare sådan en social konvention om, at når man sidder to mennesker så tæt på hinanden, i så lang tid så (...) snakker man altså sammen, ikk'?*".

Bilens rum er småt, man sidder tæt og der er forventning til samtale, men det betyder også, at stilhed kan være svær at håndtere. Nogle opfatter den som pinlig, og som et tegn på, at samkørsel ikke fungerer. En af informanterne, en kvinde i tyverne, udtrykker om sit forhold til stilhed og samkørsel "*Man frygtede lidt den der pinlige tavshed, for der er eddermanne langt hjem, hvis man ikke har noget at tale om [griner]*". Denne informant har oplevet at køre med en kollega, som hun ikke følte, hun kunne tale med, og det blev da aldrig til mere end et par ture sammen. Hun siger således også "*50 minutter uden at nævne et ord til hinanden, det ved jeg ikke, der er bare sådan en eller anden norm der siger 'det gør man ikke' agtigt*". Denne indstilling havde en anden informant også, men for ham har stilheden udviklet sig til at være brugbar. Stilheden kan nemlig også blive en del af samkørslen, man kan vænne sig til den og ligefrem udnytte den til at få tænkt egne tanker:

"(...) et eller andet sted er det måske meget godt, det der med lige at sidde og tænke nogle ting igennem og sådan noget og lige (...) behandle de der ting, der er sket i løbet af dagen. (...) Det er egentlig meget fedt et eller andet sted ikke også, at man ikke behøves at snakke og tage stilling til en masse ting, man kan ligesom gøre det i sit eget tempo, når man sidder der."

I de ordninger, hvor der ikke er meget samtale, fyldes bilens rum typisk af en anden lyd, som radio eller musik. Både bilen og radioen udgør et sikkerhedsnet, som Laurier benævner det (Laurier et al. 2008). Når informanterne kører alene, er det telefonsamtaler, musik, radios eller lydbog, der bidrager til turens soundtrack.

Et fælles ansvar

Den arbejdsrelaterede samtale involverer flere deltagere i bilen, modsat decideret arbejde, som kun involverer en enkelt person, oftest passageren. Køreturen kan også bruges til dette, og det er teknologisk muligt at være på, både ved hjælp af mobiltelefoner, bærbare computere og internet (Urry 2007). Informanterne fortæller hvordan det kan være nødvendigt at arbejde af og til, eksempelvis at få forberedt sig til et møde, foretage telefonopkald eller sende emails. Som udgangspunkt har de dog alle en forventning om, at køreturen ikke er arbejdstid, og at det ikke er accepteret, at man ofte arbejder under samkørsel. Dette hænger sammen med socialiteten i bilen.

Ligesom det ikke er accepteret at arbejde for ofte, så er det heller ikke accepteret, at man sidder med egne ting, som avis, musik, bøger el.lign. De aktiviteter, der foregår i bilen, integrerer både chauffør og passager, for chaufføren skal som udgangspunkt ikke isoleres.

Der er flere årsager til dette, det er en høflighed overfor sidemanden, en fælles opmærksomhed på trafikken og underholdning af chaufføren på en lang (og kedelig) tur. "(...) *jeg tror det er lige så meget bare det, at når man sidder som chauffør, at der bare er en der er vågen ved siden af, altså, man behøver ikke interagere på det helt høje niveau, men bare man er der*". Laurier beskriver det som en fælles ansvarlighed for at komme fra A-B (Laurier et al. 2008). Det er denne forventning og den fælles ansvarlig, der fjerner muligheden for at bruge tiden på egne ting.

Det vurderes af nogle informanter som en ulempe, for hvor de i den kollektive trafik kunne bruge tiden på arbejde eller slappe af i stillezonen, så lader dette sig ikke gøre under samkørsel. De 'mister' altså noget tid, de før havde til rådighed "(...) *så er der jo også det der med, at man kan ikke få den der helt alene-tid,*

hvor man bare sådan zoner helt ud og lukker helt af, det synes jeg ikke man kan tillade sig”; “Nu synes jeg måske, det ville være lidt uhøfligt at tage en bog op og begynde at sidde bare sådan her [holder hænderne op for ansigtet] og ikke svare og (...) ikke ligesom spørge ind til hende”.

Det sociale rum, det at være sammen under samkørsel, betinges måske af, at der er en, der **skal** køre og derfor ikke kan lave andet. En del af socialiteten ved samkørsel er, at chaufføren ikke skal sidde alene.

Der også et fælles ansvar knyttet til samkørselsordningerne. Samkørerne må indrette sig efter hinanden og affinde sig med en andens vaner og rutiner, og lytte til samtaler og radio, de gerne ville være foruden. Som Laurier skriver *“ Without trying to make the experience sound too painful, car-sharers tolerate one another’s company, safe in the knowledge of the common good, og savings, they are making”* (Laurier et al. 2008: 15). De må også handle sent ind, fordi de ikke lige kan klare det på hjemturen, droppe deres fritidsaktiviteter, finde sig i forsinkelser og tage et ansvar for ordningen. Dette må ikke overses, for det er også en del af samkørsel. I de samkørselsordninger der er inddraget i studiet, fungerer samkørsel dog på trods af dette, som en mestringsstrategi, der må udføres med en vilje og tolerance.

Personbil med køreplan

Automobilitetssystemet er i det 20. århundrede blevet det dominerende mobilitetssystem for transport og er beskrivelsen af den mobilitet, som bilen muliggør (Adey 2010: 180). Automobilitetssystemet bibragte en afkobling fra ‘clock time’ til ‘instantaneous time’. Togets mobilitetssystem var koblet til afgang- og ankomsttider (køreplan), altså en klokke tid som blev styret af uret, noget der stadig karakteriserer den kollektive transport. Automobilitetssystemet har muliggjort en ‘øjeblikkets tid’ og transport 24 timer i døgnet, hvis man vel at mærke har en bil stående uden for hjemmet (Sheller & Urry 2000; Urry 2007). Bilen forbindes med en fleksibilitet, den lader chaufføren selv handle og tage ansvar for aktiviteterne (Adey 2010). Bilen forudsætter ikke et afgangstidspunkt, den kører, når den startes og kører derfor efter individets egen køreplan. Man kan køre sent, miste forbindelser og i det hele taget rejse på en relativ tidsløs måde som Sheller og Urry skriver (Sheller & Urry 2000).

Samkørsel adskiller sig fra denne tidsopfattelse, for samkørsel er behæftet med en punktlighed, der fletter samkørernes aktiviteter, planer og relationer sammen.

Den afkobling fra ‘clock time’ til ‘instantaneous time’, som John Urry finder ved automobilitetssystemet, gør sig ikke på samme måde gældende ved samkørsel. Her er tidsplanen ikke personlig, den er integreret med de andre samkørere i ordningen.

Det er blevet tydeligt i studiet, at samkørsel mellem kolleger er en planlagt transportform og ikke et tilfældigt lift der aftales henover frokostbordet. Den planlægning der foregår, for at få den praktiske organisering til at fungere, låner elementer fra den kollektive trafik. Der er fundet karakteristika som køreplan, stoppested og billet – ved samkørsel er det møde- og afsætningsstedet, det faste afgangstidspunkt og betalingen for samkørsel.

Der er dog fundet en forskel på morgenen og eftermiddagens aftaler. Morgenens aftaler ligger fast, og samkørerne undgår så vidt muligt forsinkelser. Hvis det er nødvendigt at ændre afgangstidspunktet, så aftales det senest dagen i forvejen. Morgenens mødested er et *strukturelt hul* (Sheller & Urry 2000) ved samkørsel. Her kan samkørerne opleve en utryghed, dels fordi de står et sted, de ikke bryder sig om, og fordi de er afhængige af den person, som kommer og henter dem. Som en informant udtrykker det *“Hvis jeg glemmer det en dag, altså det kunne jo ske at jeg glemte det eller sov over mig (...), så er det to mand, der ikke kommer på arbejde (...)”*.

Eftermiddagens fleksibilitet

Eftermiddagens aftaler er i højere grad til forhandling, og kan beskrives med begrebet 'fleksible punctuality' (Larsen et al. 2008). Den punktlighed, som er kendetegnet ved at være aftalt og bero sig på et klokkeslæt, er ikke udvisket, men den suppleres af en punktlighed, der er kendetegnet ved aftaler i sidste øjeblik og er afhængig af muligheden for kommunikation. Samkørerne har et aftalt tidspunkt om eftermiddagen, men arbejdet kan trække ud, og afgangstidspunktet kan derfor blive rykket, hvilket nødvendiggør en mikrokoordinering mellem samkørerne i løbet af dagen. Mobiltelefoner og emails er med til at muliggøre dette skifte samtidig med, at nogle samkørere har muligheden for at tale sammen på arbejdspladsen.

Den fleksibilitet, der er fundet ved samkørerne, er betinget af såvel deres professionelle og private forhold. De har således mulighed for at vælge mellem alternativ transport eller at blive på arbejdspladsen, og vælger ofte det sidste, som det udtrykkes " (...) der er næsten altid arbejde nok (...) så hvis han er nødt til at blive til klokken fem på grund af nogle møder, jamen så arbejder jeg bare videre til klokken fem". Ingen af informanterne har skulle hente børn i institutioner, og det har været deres erfaring, at de kolleger de har samkørt med gennem tiden, har haft en ægtefælle der primært stod for afhentning af børn. Det har ikke været på grund af samkørsel, men den lange pendling.

Udover det fastlagte afgangstidspunkt, der dog er til forhandling om eftermiddagen, og mødestedet, så er der et tredje element fra den kollektive transport, som er fundet ved samkørsel. Der er en betaling mellem deltagerne i samkørselsordningen. Det foregår enten ved en betaling pr. tur, en månedlig betaling eller ved at samkørerne skiftes til at køre. Betalingen enkeltvis pr. tur sker som udgangspunkt kun, når informanterne kører med en anden person end deres faste samkørselsmakker. Det er en speciel situation, fordi de dels kræver at informanten har kontanter på sig, men selve betalingen kan også skabe en akavet situation, som en informant udtaler "(...) de skal ikke spørges efter, de skal bare gives".

Konklusion

Artiklen har belyst samkørsel gennem både et socialt og et praktisk perspektiv. Samkørsel er en organiseret transportform. Informanterne giver lidt og får lidt. Uden begge parter er der ikke samkørsel, man indretter sig derfor efter hinanden.

Der ligger aftaler om afgangstidspunkter, -steder og pris til grund for den praktiske del af samkørsel, og de aftaler overholdes. Samkørsel bryder således med forestillingen om den individuelle køreplan, som ellers karakteriserer personbilen, og trækker i stedet på karakteristika fra den kollektive trafik. Samkørsel fordrer en relation med ansvar. Samkørerne er ansvarlige for at komme fra A-B, for at overholde aftalerne, også dem der handler om opførsel i bilen.

Samkørsel er et middel til at klare den lange pendling såvel økonomisk, tidsmæssigt og socialt. Det er en transportform, man er sammen om.

Personbilen bidrager med noget særligt til samkørsel. Bilen er et lukket rum, hvor samkørerne kan opbygge relationer og en fortrolighed. Samkørselsturen er et mellemrum, et *helle*. Det helle optræder både som muligheden for samtale, men også muligheden for stilhed, og tiden til selv at klare dagens indtryk.

Informanterne klarer overgangen mellem arbejdslivet og privatlivet under samkørsel, men oplever også, at de kan hænge fast i arbejdet og derfor ikke klare denne overgang. Der er en immobilitet i mobiliteten.

Samkørsel må ikke blive arbejdstid, for det er også her informanterne har deres sociale tid, som de ellers må undvære grundet den lange pendling. De opbygger en helt særlig relation, som er anderledes end den

de har til andre kolleger, venner, familie og kærester. Relationen kan være som bofællers eller nærmest ægteskabelig, fordi de tilbringer så lang tid i hinandens selskab og har så indgående et kendskab til hinandens vaner og rutiner. Som samkører er man *midt i mellem* arbejde og privatliv, og det særegne rum der opstår, kan ikke nødvendigvis skabes de to steder. Relationen er knyttet til køreturen sammen i bilen og flyttes ikke uden for denne. Derfor betyder det meget for informanterne, at de finder en samkørselsmakker, som er et godt *match*. Den praktiske organisering er én ting, det skal selvfølgelig være på plads, og her er informanterne villige til at indgå kompromisser ift. afgangstidspunkter og steder. Det er interessant, at det er den sociale del af samkørsel, de er mest påpasselige omkring, og her kan manglen på det rigtige match være afgørende for om en ordning kommer i stand.

Litteraturliste

Adey, Peter 2010: *Mobility*, Routledge

Bull, Michael 2005: Automobility and the Power of Sound, i Featherstone, Mike; Thrift, Nigel & Urry, John red.: *Automobilities*, (originalt udgivet som Theory, Culture & Society, Vol. 21, Nr. 4-5)

Christensen, Astrid Marie 2012: Samkørsel –Hvordan kører vi sammen?, Roskilde Universitet, <http://rudar.ruc.dk/handle/1800/9042>

Edensor, Tim 2003: Defamiliarizing the Mundane Roadscape, *Space and Culture*, Vol. 6, Nr. 2

Edensor, Tim 2011: Commuter: Mobility, Rythm and Commuting, i Cresswell, Tim & Merriman, Peter red.: *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*, Ashgate

Freudendal-Pedersen, Malene 2007: *Mellem Frihed og Ufrihed –strukturelle fortællinger om mobilitet i hverdagslivet*, Ph.d. afhandling, Roskilde Universitet

Haldrup, Michael & Larsen, Jonas 2012: Mobilitet og mobile metoder, i Jacobsen, Michael Hviid & Jensen, Sune Qvotrup red. *Kvalitative udfordringer*, Hans Reitzels Forlag

Inglis, David 2005: Auto Couture: Thinking the Car in Post-war France, i Featherstone, Mike; Thrift, Nigel & Urry, John red.: *Automobilities*, (originalt udgivet som Theory, Culture & Society, Vol. 21, Nr. 4-5)

Jensen, Hanne Louise 2012: Emotions on the move: Mobile emotions among train commuters in the South East of Denmark, *Emotion, Space and Society*

Laurier, Eric 2010: Participant Observation, <http://www.ericlaurier.co.uk/resources/Writings/Laurier-2010-Participant-Observation.pdf>, udgivet som Laurier, Eric 2010: Participant Observation, i Clifford, Nick, French, Shaun & Valentine, Gill red., Key Methods in Geography, SAGE Publications

Laurier, Eric & Dant, Tim 2011: What We Do Whilst Driving: Towards the Driverless Car, i Grieco, Margaret & Urry, John red.: *Mobilities: New Perspectives on transport and society*, Ashgate

Laurier, Eric; Lorimer, Hayden; Brown, Barry; Jones, Owain; Juhlin, Oskar; Noble, Allyson; Perry, Mark; Pica, Danielle; Sormani, Philippe; Strebel, Ignaz; Swan, Laurel; Taylor, Alex S.; Watts, Laura & Weilenmann, Alexandra 2008: Driving and 'Passengerling': Notes on the Ordinary Organization of Car Travel, *Mobilities*, Vol. 3, Nr. 1, 1-23.

Sheller, Mimi & Urry, John 2000: The City and the Car, *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 24, Nr. 4

Sheller, Mimi & Urry, John 2006: The new mobilities paradigm, *Environment and Planning A*, vol. 38

Urry, John 2003: *Inhabiting the Car*, Department of Sociology, Lancaster University

Urry, John 2007: *Mobilities*, Polity Press

Watson, Anette & Till, Karen E. 2010: Ethnography and Participant Observation, i DeLyser, Dydia; Herbert, Steve; Aitken, Stuart; Crang, Mike & McDowell, Linda red.: *The SAGE Handbook of Qualitative Geography*, SAGE Publications