

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

Ulige veje til mobilitet

Naja Poulsen og Lise Rask Hansen, Roskilde Universitet

Abstrakt

Artiklen tager udgangspunkt i et speciale færdiggjort i januar 2014. Specialet fokuserer på ulighed i hverdagsmobilitet, urban segregering og planlægning i udsatte byområder. Artiklen svarer på spørgsmålet; *Hvordan kan viden om udsatte borgeres hverdagsmobilitet kvalificere byplanlægning overfor udsatte byområder i København?* Gennem et års feltarbejde i et boligområde i Københavns sydlige del inspireret af både etnografiske og interventionistiske metoder for empiriindsamling ser undersøgelsen på transport og mobilitet som et pejlemærke for de sociale forskelle, der findes i byen.

Teoretisk forsøger undersøgelsen at bygge bro mellem de to skoler indenfor henholdsvis mobilitetsforskning og forskningen omkring social ulighed og segregering. Af teoretiske vinkler trækkes der hovedsagelig på Loïc Wacquants analyser af den avancerede marginalisering, Pierre Bourdieus kapitalbegreb og Vincent Kaufmanns begreb om motilitet.

Keywords dansk: Hverdagsmobilitet, ulighed i hverdagsmobilitet, mobilitetskapital, mobilitetssegregering, urban segregering, udsatte områder, byplanlægning i udsatte områder.

Keywords engelsk: daily mobility, inequalities in daily mobility, mobility capital, mobility segregation, urban segregation, deprived neighbourhood, urban planning of deprived neighbourhoods.

Session: Mobilitet og adfærd

År: 2014

Den opdelte by

Forskelligheder mellem byområder og bykulturer er på den ene side selve essensen af en storby og årsagen til at storbyer ofte beskrives som smeltedigler eller knudepunkter. Storbyer rummer mangfoldighed som er potentialet for at ideer, sprog og vaner kan udfordres af hinanden, og udvekslinger kan foregå. Men denne mangfoldighed er samtidig også en af storbyens mange store udfordringer – nemlig når mangfoldigheden bliver til en ufrivillig adskillelse mellem befolkningsgrupper. Adskillelsen kan vise dig i, at nogle befolkningsgrupper med en specifik socioøkonomisk status bosætter sig i ét område i byen tæt på folk der

ligner dem selv økonomisk og kulturelt. Disse formelle og uformelle grænser mellem borgere, byområder og bykulturer kan være et resultat af enten lyst eller tvang, og i visse tilfælde kan den ufrivillige adskillelse i hverdagen blive en barriere for nogle borgere.

Bekymringen for denne adskillelse i byen har ført til opråb i den offentlige debat og især i det politiske liv. Det har medført et utal af omsorgsfulde, ængstelige og fordømmende mærkater på lokalområder såsom; *'forsømte boligområder', 'udsatte byområder', 'belastede områder', 'huller i danmarkskortet', 'stenørkener', 'fæstninger', 'parallelsamfund' og 'ghettoer'* (Statsministeriet 2004 og 2010, Københavns Kommune 2011, Schultz Larsen 2011).

I dag opgøres denne bymæssige adskillelse gennem listen over 'særligt udsatte boligområder', hvor der på den seneste liste var i alt 40 almene boligområder i store og mellemstore danske byer. At den politiske bekymring retter sig mod den almene sektor er ikke tilfældigt. Disse områder er nemlig statistisk set de mest ressourcetsvage boligområder i landet. Med en gennemsnitlig indkomst, der ligger cirka en tredjedel under landsgennemsnittet, hvor over en tredjedel af beboerne står udenfor arbejdsmarkedet, og med 8% af beboerne som lever under OECD's fattigdomsgrænse, er der grund til at råbe vagt i gevær. Samtidig med disse socioøkonomiske karakteristika er de almene boligområder ofte kendetegnet ved at være storskala velfærdsarkitektur fra 1960'erne og 1970'erne af større monofunktionelle stokbebyggelser på billige byggegrunde, der typisk ligger tæt op ad trafikerede veje eller jernbaner.

Der er dermed et interessant sammenfald mellem social marginalisering og fysisk afsondrethed af disse såkaldt særligt udsatte områder. Det interessante er, hvorvidt disse uformelle kulturelle, social og fysiske grænser mellem boligområder og den omkringliggende by understøtter hinanden på negativ vis.

Mobilitet som eksklusion

Én tilgang til at beskrive segregering af befolkningsgrupper ud fra et hverdagsperspektiv er ved at zoome ind på mobilitet – nærmere bestemt på hverdagsmobilitet i udsatte boligområder.

Ved at forstå hvorfor folk vælger at færdes på forskellige måder, til forskellige tider og i forskellig retning. Og hvorfor nogle vælger at tage offentlig transport frem for cyklen eller bilen, og hvilke forhold der betinger disse valg. Dermed ses mobilitet som et udtryk for hverdagslige evner til og begrænsninger for at være en del af samfundet. Med andre ord, hvilke ressourcer der gør os mobile, og hvilke ressourcemangler der afholder os fra at bevæge os frem og tilbage i hverdagen.

Ligesom uddannelse, indkomst, sprog, kultur osv. kan anses som ressourcer, der sætter individet i stand til at deltage i samfundet, kan man se mobilitet som en værdifuld ressource, der sætter os i stand til at opsøge og udnytte goder omkring os. Man kan eksempelvis ikke tage et arbejde udenfor byen, hvis man ikke har

mulighed for at pendle derhen. Og man kan ikke bestride et job som hjemmehjælper, hvis man ikke kan cykle.

Ligesom de fleste andre goder er mobilitet også ulige fordelt. De mest velhavende danskere med en årsindkomst over 600.000 kroner rejser dagligt dobbelt så langt som en dansker med en årsindkomst under 200.000 kroner (DTU Transport 2012a). Statistisk om transportvaner afslører også, at indkomst har betydning for valg af transportmiddel; de mest velhavende kører helst i bil, mens mindst velhavende vælger bussen eller går til fods (DTU Transport 2012a). Der er faktisk en negativ sammenhæng mellem indkomst og transport – både hvad angår transportformer, antal tilbagelagte kilometer, antal ture og længden på de enkelte ture (DTU Transport 2012a).

Følgende undersøgelse har set på sammenhængen mellem ulighed og hverdagsmobilitet med udgangspunkt i en analyse af gruppe beboere i et udsat områdes mobilitetsressourcer.

At bygge bro mellem to teoretiske skoler

Teoretisk har undersøgelsen på eksperimentel vis forsøgt at bygge bro mellem to skoler indenfor henholdsvis mobilitetsforskning og forskning omkring social ulighed og segregering. Vi har sammensat et teoriapparat, der favner disse to ofte opdeltede forskningsfelter.

Vi lader os inspirere af Pierre Bourdieus konfliktteoretiske perspektiv og hans begreber om felt, habitus og kapital samt Loïc Wacquants teori om den avancerede marginalisering af bestemte borgergrupper og byområder. Samtidig med dette perspektiv er vi inspireret af forskningen omkring hverdagsmobilitet, især den såkaldte *new mobility paradigm* med John Urry i front, men især har vi ladet os inspirere af Vincent Kaufmann, som tilhører gruppen af den kritiske mobilitetsforskning. Kaufmanns blik for mobilitetspraksisser som medkonstruerende for magthierarkier og social eksklusion med hans analytiske redskaber omkring adgang, kompetence og tilegnelse (Kaufmann et al. 2004) – i analysen betegnet som *mobilitetskapital* – ser vi i en kombination med de førnævnte teoretikere som et fornuftigt teoriapparat for at analysere hverdagsmobiliteten i udsatte områder.

Bourdieus forståelse af samfundet som relationelle positioner både i fysisk, social og symbolsk forstand udgør det ontologiske baggrundstæppe for analysen. Undersøgelsen har altså ikke blot forsøgt at afdække den konkrete mobilitetskapital hos målgruppen, men også undersøge hvordan mobilitetskapital veksles til og fra andre kapitalformer. Desuden har vi ladet Bourdieu og Wacquants konfliktteoretiske perspektiv og Bourdieu begreb om felt indramme analysen. Således kan vi indplacere målgruppens mobilitetspraksis i et relationelt felt, og diskutere hvordan målgruppen positionerer sig overfor andre positioner i feltet og dermed forstå hverdagsmobilitet som en stratificerende faktor.

En konkret analyse af hverdagsmobilitet kan struktureres af Kaufmanns tre begreber om *adgang*, *kompetence* og *tilegnelse*, som sætter os i stand til at nedbryde enkeltdelene af målgruppens mobilitetsbetingelser. Vi ser Kaufmanns tre dimensioner som flugtende med Bourdieus begreber om fysisk rum (adgang), socialt rum (kompetence) og symbolsk rum (tilegnelse). Sammen med begreberne kapital og habitus kan vi dermed på struktureret og konsekvens vis følge de konkrete udvekslinger mellem de tre dimensioner af målgruppens mobilitetsbetingelser samt mellem mobilitetskapital og andre kapitalformer.

Byplanlægning for urban inklusion

Med en indgående viden om hverdagens betingelser for mobilitet kan byplanlægningen i udsatte områder kvalificeres. Hverdagsmobilitet er et allestedsnærværende fænomen, som fletter sig ind i næsten alle vores daglige gøremål. Derfor har mobiliteten også rødder i forskellige fagområder som infrastruktur, arkitektur, landskabsarkitektur, boligpolitik, arbejdsmarked, kulturliv og sundhed. Hverdagsperspektivet på transport og bevægelse åbner op for, at diskutere planlægning af mobilitet som mere end et teknisk anliggende for trafikplanlægningen. Der er grund til at sætte spørgsmålstejn ved, om infrastruktur alene kan ændre på marginaliserede borgeres mobilitetsvaner. For ét er gennem byplanlægningen at anlægge asfalt, chaussesten og rullegræs. Noget andet er at se til at socialt marginaliserede befolkningsgrupper, som bor i landets udsatte områder, er i stand til at tage denne nye infrastruktur til sig i deres dagligdag.

Ud fra vores feltstudie af hverdagsmobilitet for den udvalgte målgruppe som er immigrantkvinder bosat i Sjælør i København er det tydeligt, at gruppens praktiserede mobilitet adskiller sig fra den gennemsnitlige københavners mobilitetsmønstre. Gruppen udøver en relativ lille praktiseret mobilitet, hvor en fjerdedel af målgruppen ikke har været udenfor deres hjem den adspurgte dag, en fjerdedel har været på strækningen mellem hjemmet og bebyggelsens fælles vaskeri, en fjerdedel har været ved de nærliggende indkøbsmuligheder, mens den sidste fjerdedel har været ude af lokalområdet. De mest anvendte transportmodus er bus, tog og gang, mens bil og cykel anvendes i ringe grad. Bilen anvendes oftest som passager. De transportformer, der normalt betegnes som individuelle eller fleksible, er altså de mindst anvendte.

Alle tre dimensioner af mobilitetskapital; adgang, kompetencer og tilegnelse er betydningsfulde for denne gruppes praktiserede mobilitet, og det er derfor vigtigt at planlægningen favner alle tre dimensioner. For den undersøgte målgruppe gælder det, at de fysiske adgangsforhold indtager en betydningsfuld faktor: Her fremhæves især store afstande, retningsstyret mobilitet samt familie- og indkøbsrelaterede destinationer og funktioner som afgørende for hverdagsmobiliteten. Samtidig med disse fysiske adgangsforhold viser analysen, at det især er kompetencer relateret til helbredsmæssige ressourcer,

tekniske ressourcer (eks. evnen til at kunne køre bil eller cykel), videnskæssige ressourcer (eks. viden omkring hvordan man anskaffer en cykel) samt økonomiske ressourcer, der er afgørende for målgruppens mobilitetskæpital. I tilegnelsesdimensionen er det i høj grad frygt og angst, der er afgørende, men også socialt samvær og viljen til at leve sundt er afgørende for målgruppen hverdagsmobilitet (se undersøgelsen 'Ulige veje til Mobilitet' 2014 af Lise Rask Hansen og Naja Poulsen for en uddybende analyse).

Borgere, som bor i udsatte byområder ligesom den undersøgte målgruppe, har i kraft af boligområdenes fysiske karakter med få byfunktioner og lange afstande, et stort behov for transportmidler i hverdagen. Samtidig har målgruppen på grund af økonomiske og kulturelle forhold begrænset adgang til fleksibel og selvstændig transport, som f.eks. bil og cykel. Derfor bliver det relevant at udforske, hvordan man kan styrke mobiliteten hos netop denne målgruppe og sætte et øget fokus på mobilitetsudvikling i byplanlægningen af udsatte områder.

Relationel mobilitetsplanlægning

Vores analyse peger på, at mobilitetssegregering understøtter urban segregering af udsatte byområder, og at mobilitetsudfordringerne for borgere i udsatte byområder ser anderledes ud, end de gør for københavnske borgere i almindelighed. Derfor er det legitimt at antage, at en mobilitetsudviklende indsats i det specifikke boligområde, som tager udgangspunkt i beboernes særlige mobilitetsbetingelser er en god platform for at arbejde med at udvikle mobilitet i særligt udsatte byområder.

Som vores analyse peger på, er det essentielt at mobilitetens forudsætninger har en relationel karakter. Det vil sige, at ressourcemangler på ét område kan blokere for en aktualiseret mobilitetspraksis i et andet område. Derfor kræver det at ressourcer indenfor alle tre dimensioner af mobilitetskæpitalen prioriteres og udvikles samtidig, og at der derfor er et tæt samspil mellem planlægningsindsatser vedrørende fysiske adgangsforhold, personlige kompetencer og symbolske tilegnelser.

Trafikplanlægning på kommunalt niveau foregår i dag primært gennem kommunalplaner og diverse vejnetsplaner og forskellige trafikpolitikker og strategier. Kommunal trafikplanlægning er dermed ikke målrettet specifikke geografiske områder eller typer af områder i byen. Et andet træk ved den nuværende kommunale trafikplanlægning er, at den i høj grad er målrettet modusgrupper af trafikanter – eks. cyklister, fodgængere eller bilister. Det forekommer os derfor som et uudnyttet potentiale for trafikplanlægningen at fokusere mere på specifikke målgrupper eller på bestemte geografiske områder i byen, som møder særegne betingelser eller barrierer for mobilitet f.eks. de udsatte boligområder. Man kan eksempelvis forestille sig at kommuner kunne have en særlig mobilitetspolitik overfor udsatte områder, som skulle forankres lokalt gennem f.eks. fysiske og boligsociale helhedsplaner og områdefornyelser. Dette ville medføre at trafikplanlægningen nytænker arbejdet ift. både helhedsorientering og skala. Hvis man skal

arbejde med forbindelser ind og ud af et boligområde, og ofte også på tværs af boligafdelinger (med hver deres budgetter), er det nødvendigt at ændre på nogle af de strukturelle forhold, som vi ser i dag i planlægningssystemet. Sociale relationer går på tværs af boligafdelinger og fysiske områder – og det samme gør trafikken. Hvis man ønsker en planlægning, der netop kan opfange disse relationelle elementer af mobilitet, som vi har analyseret, implicerer dette at 'flytte' dele af trafikplanlægningen et skiltrin ned i plansystemet samtidig med at man skal åbne op for genstandsfelter, der traditionelt ikke har været en del af dette planfelt – eksempelvis integration af sundhedsaspektet og teknisk kompetenceopbygning blandt udsatte borgere.

Analysen har vist at målgruppens mobilitetskaptal er sammensat af meget forskellige ressourcer, hvor kun nogle af dem (adgang: distancer, byfunktioner, destinationer, osv.) forholder sig til fysisk planlægning. De øvrige elementer i målgruppens mobilitetskaptal vedrører deres personlige og diskursive kompetencer. Det er derfor relevant at se på, i hvilke planlægningsmetoder og instanser der berører disse dimensioner af mobilitetskaptal. Her kunne den boligsociale planlægning være relevant. Den boligsociale planlægnings fremmeste opgave er at udvikle og aktivere beboernes ressourcer. Derved peger vores undersøgelse på, en endnu uudforsket mulighed for målrettet at styrke marginaliserede borgeres mobilitetsressourcer igennem et fokus på mobilitetsudvikling i det boligsociale arbejde. Og især hvis dette arbejde kombineres med fysiske planer for adgangsforhold i lokalområdet.

På denne måde bygges der bro mellem to planlægningspraksisser indenfor byplanlægningen; henholdsvis kommunal trafikplanlægning og den boligsociale planlægning, som åbner op for nye muligheder. Konkret vil det sige, at samarbejdet mellem fysisk og boligsocial planlægning i den almennyttige sektor og trafikplanlægningen bør styrkes, hvor metoder, der relaterer sig til *både* adgang, kompetence og tilegnelse, bør kombineres i en relationel mobilitetsplanlægning. Overordnet vil dette sige, at mobilitets- og trafikplanlægningen bør have et større fokus på social ulighed og eksklusion mens det boligsociale planlægningsarbejde bør indtage et fokus på de fysiske forudsætninger og mobilitetsrelaterede kompetencer i deres arbejde.

Litteratur

DTU Transport 2012a

Transportvaneundersøgelsen. Faktaark om transport og indkomst i Danmark. Institut for Transport. DTU.

Hansen, Lise Rask og Naja Poulsen 2014

Ulige veje til mobilitet – et feltstudie af hverdagsmobilitet i udsatte byområder, Speciale ved Plan, by og proces, RUC.

Kaufmann et al, 2004

'Motility: Mobility as Capital', *International Journal of Urban and regional research*, 28(4):745-56.

Københavns Kommune 2011

Politik for udsatte byområder. Københavns Kommune.

Schultz Larsen, Troels 2011

Med Wacquant i det ghettopolitiske felt, *Dansk sociologi*, 1(22):47:67.

Statsministeriet 2004

Statsminister Anders Fogh Rasmussens nytårstale, 1. Januar 2004.

Statsministeriet 2010

Statsminister Lars Løkke Rasmussens tale ved folketingets åbning, 5. Oktober 2010.