

Malene Freudendal-Pedersen

# Tør vi tro på bæredygtig mobilitet

## – Lefebvres mulige umuligheder

Henri Lefebvre var optimist, han troede på det mulige. Denne optimisme og stærke tro på, at en anderledes verden er mulig, er af afgørende betydning, hvis vi skal i mødekomme de udfordringer, som klimaforandringerne skaber. Det senmoderne hverdagsliv betyder mange muligheder og aktiviteter, der skal overvejes og gennemføres. I håndteringen af dette hverdagsliv er det ofte bilen, der kommer til at fungere som det, der virkeliggør disse muligheder. Hvordan bilen som mobilitetsform har fået så stor en betydning, og hvordan vi eventuelt kan erstatte bilen med andre bæredygtige mobiliteter, diskuteres i denne artikel – inspireret af Lefebvres tro på de mulige umuligheder. Bæredygtig mobilitet bliver udråbt som vores mulige umulighed, hvis vi vil skabe sociale, økonomiske og miljømæssige bæredygtig byer.

Søgeord: Bæredygtighed, mobilitet, hverdagsliv, utopier.

**H**enri Lefebvres forfatterskab er karakteriseret ved hans utrættelige optimisme i forhold til, at en anderledes verden er mulig – han tror på utopien:

Og hvorfor ikke? For mig har dette udtryk ikke nogen nedsættende mislyd; fordi jeg lægger al vægt på tilpasning; fordi jeg tilbageviser "virkelighed", og fordi for mig er alt, hvad der er muligt, allerede delvist virkeligt, jeg er sandelig utopisk: Du vil bemærke, jeg ikke siger utopist men utopisk, ja, en tilhænger af muligheder [egen oversættelse] (Lefebvre 1971/1984:192).

Med et filosofisk udgangspunkt i hverdagslivet understreger Lefebvre betydningen af det levede liv og dets evne til at forandre. Denne artikel er inspireret af Lefebvres tro på utopien og er således en empirisk inspireret, teoretisk fortælling om hverdagslivets mobiliteters potentiale for omstilling mod bæredygtighed. Udgangspunktet for artiklen er mange års kvalitativ forskning i hverdagslivets mobiliteter (Freudental-Pedersen 2005, 2006, 2007, 2009, 2010). Der hersker både i forskning og politik en forestilling, om at hverdagslivet er afhængigt af bilismen, og at denne afhængighed ikke kan brydes. Denne forestilling ønsker jeg i denne artikel at udfordre ved at udvikle en teoretisk ramme, hvorfra der kan dannes en kritik af mobilitetens/transportens ideologiske dominans af hverdagslivet. Denne ramme kan danne en utopisk forandringshorisont, hvorfra mobilitetens dominans over hverdagslivet kan forandres. Lefebvres tro på utopiens betydning danner således det teoretiske afsæt som tidligere empirisk arbejde har peget på som manglende.

I bogen *The Survival of Capitalism* oversat i 1976 relaterer Lefebvre de utopiske muligheder til arbejderklassens mulighed for at kæmpe sig ud af kapitalismens vækstparadigme som den iboende logik, der determinerer urbane processer. En konsekvens af og grundlag for det kapitalistiske vækstparadigme er bilens dominans af byens rum, og i denne artikels argumenteres for, at denne dominans kan opløses med bæredygtig mobilitet som en mulighed. Bæredygtighed har som begreb fokus på de gensidige afhængigheder, der ligger i de sociale, økonomiske og miljømæssige processer og materialiteter i byen. Der ligger således i bæredygtighedsbegrebet også en anerkendelse af det sociale liv, menneskets behov og drifter samt fællesskabet, som der også skal være plads til i byen.

Lefebvre blev uddannet som filosof og karakteriserede filosofien som en kritisk samvittighed på den virkelige verden (Elden 2004). Hans værker er karakteriseret ved en filosofisk foranlediget intellektualitet og politisk optimisme. Han skelner mellem byen og det urbane, hvor byen skal forstås som det specifikke sted i en historisk kontekst, og det urbane som de erfaringer og processer, som byen skaber rammerne for (Lefebvre 1970/2003). Lefebvre bruger urbaniteten til at vise, hvordan planlægningen og politikken opdeler



byen i adskilte funktioner, som er uhensigtsmæssige for det levede liv. Denne adskillelse vil i denne artikel blive eksemplificeret via mobiliteten og dens materialiteter, som bestemmer hvilke rum i byen, der kan bruges til at leve i.

Lefebvre argumenterede for rum som en åben kategori og modsvarer den lukning af rumbegrebet, der i mange år dominerede den vestlige tænkning, repræsenteret ved samtidens finansielle kapitalisters visioner om globalisering. Denne lukkede rumforståelse har skabt mulighed for korridorer, hvor transporten i høj hastighed kan overskride rum og har således lagt grundstenen til autologikkens dominans gennem en diskurs om, at øget mobilitet skaber øget vækst. Denne udvikling havde under industrialiseringen en betydning for samfundets øgede velstand, men den står i dag tilbage som det, Lefebvre kalder en "ideologisk blind vinkel", som upåagtet overlever, dominerer og destruerer det levede liv:

Blindheden består i det faktum, at vi ikke kan se det urbanes form, de vektorer og spændinger der er indbygget i feltet, dets logikker og dialektiske bevægelser, dets immanente behov [Egen oversættelse] (Lefebvre 1970/2003:39)

Lefebvre var inspireret af den unge Marx – den utopiske og drømmende Marx, som troede på det frigjorte menneske i det fælles samfund. Det er herfra Lefebvre sammen med sin filosofiske grundforståelse inspireret af Heidegger og Nietzsche danner sin utopiske tilgang og tro på de mulige umuligheder. Disse muligheder opstår fra momenter, som skaber filosofiske og eksistentielle overvejelser. Jeg vil i denne artikel argumentere for, at klimaforandringerne kan være et sådant moment, og bæredygtig mobilitet kan være en mulighed. Dette baserer jeg på mit arbejde med kvalitativt drevet mobilitets- og hverdagslivsforskning med fokus på menings-skabelse i hverdagslivet, mobilitetens betydning heri og miljømæssige konsekvenser heraf. Der ligger således også en anerkendelse af alle de drømme, ønsker og forandringspotentiale, som det moderne individ indeholder, men i høj grad mangler et fællesskab at aktivere dem i.

## Autologikkens dominans i det urbane

Byplanlægning domineret af et primært mål om økonomisk vækst har været dominerende i det sidste århundrede. Diskursen om mere transport som det, der skaber mere vækst, har betydet, at byplanlægning har været centreret omkring infrastrukturelle systemer domineret af en autologik (Newman og Kenworthy 1999; Urry 2007; Dennis og Urry 2009). Autologikken skal forstås som den interne vækstlogik i planlægningssystemerne og politikken, der primært planlægger med privatbilen, dens fremkommelighed og effektivitet som udgangspunkt. Privatbilen har således været centrum for skabelsen af vækst skarpt forfulgt af logistiske netværk (Newman og Kenworthy 1999; Scanlan 2004; Jensen og Richardson 2004; Dennis og Urry 2009). I dag er konsekvenserne af disse planlægningsstrategier synlige i mange byer, og især i større byer er de utilsigtede konsekvenser af mobilitet og deres infrastrukturelle systemer tydelige i deres erosion af levet liv. Sudjic (2007:35) udtrykker det i bogen *The Endless City*, hvor han siger, at: "...det godt kan se ud som om byer, mere end noget andet, er et produkt af utilsigtede konsekvenser" [egen oversættelse]. Det er dog ikke en ny erkendelse, da det allerede for 35 år siden blev beskrevet af flere teoretikere, hvordan bilen ødelagde byens rum (Le-febvre 1973/1976). Det er ligeledes denne tendens, som situationisterne angriber, når de skaber situationer, der illustrerer fremtidens byer. Situationisterne var en gruppe af kunstnere og aktivister inspireret af Marx, som arbejdede med ideer om byen, som var alternative til dem, påtvunget af den kapitalistiske orden. Via skabelse af "situationer" var ideen at skabe opmærksomhed omkring rationaler og logikker i den kapitalistiske orden og initiere forandring. De arbejdede således med flere projekter, som handlede om bilens dominans af byens rum, f.eks. modeller af fremtidige byer udelukkende centreret omkring parkeringspladser (Sadler 1998).

Bruddet med dialektikken i det menneskelige miljø til fordel for biler...  
maskerer sin irrationalitet under pseudopraktiske retfærdiggørelser  
[egen oversættelse] (Lacan i Sadler 1998:25).

På trods af diskussioner om grønne transportplaner eller bæredygtige transportplaner er autologikken stadig dominerende i international, europæisk og ikke mindst dansk byplanlægning. Dette ses, når de løsninger på trængsel, som vælges, er udvidelse af eksisterende eller anlæggelse af nye veje. Et af mine foretrukne eksempler er udvidelsen af Ring 3 omkring København, som i mange år havde problemer med trængsel, hvor en alternativ løsning skulle findes. I Danmark er det obligatorisk at lave en VVM-undersøgelse (Vurderinger af Virkninger på Miljøet) før konstruktion af ny infrastruktur igangsættes. VVM-undersøgelsen (Vejdirektoratet 2002) lavet for Ring 3 konkluderer, at udvidelsen af vejen vil generere mere trafik. Dette betyder, at trængslen på Ring 3 forventes at nå det samme niveau som før udvidelsen inden for fem

år efter udvidelsen, hvis den ikke suppleres med andre alternativer (fx i form af kollektiv transport). VVM-undersøgelsen får ikke nogen indflydelse på beslutningen om udvidelse af vejen, og der laves ikke nye tiltag for samtidig at begrænse biltrafikken. Grunden til at VVM-undersøgelsen viser dette resultat, skyldes den socio-økonomiske beregningsmodel, der blev brugt. I denne model anvendes induceret trafik som en del af modelleringen. Induceret trafik (induced traffic) har en længere forskningstradition, specielt i USA og omhandler den proces der sker, når flere veje skaber mere trafik. Dette dilemma udtrykkes meget elegant af Duany et al. (2000):

At forsøge at kurere trafikpropper ved at tilføje mere kapacitet er som at forsøge at kurere fedme ved at løsne bæltet [egen oversættelse].

Således viser den socio-økonomiske model i sig selv, at det er bydende nødvendigt at have mange forskellige strategier til håndtering af trængselsproblemer, hvis vi ikke skal ende i en ond spiral af vejudvidelser. Når alle nye flaskehalse i transportsystemet kun opfattes som tekniske problemer, bliver løsningen udvidelse. Dette vil ikke føre til lige adgang og tilgængelighed, ikke skabe øget sikkerhed og frihed. I stedet vil det betyde en systematisk øgning af automobilitet, som dermed fasttømmer sin stilling som den eneste mulige hverdagslivsmobilitet (Urry 2007; Sheller & Urry 2000; Freudendal-Pedersen 2009). Ydermere indebærer motoriseret transport en enorm mængde af eksterne omkostninger ud over dem, der er relateret til vedligeholdelse af veje, parkeringspladser osv. I 2003 beregnede det danske miljøministerium, at udgifterne til transportens eksternaliteter i Danmark er på omkring 30 millioner danske kroner om året.

Det er svært ikke at spørge, hvorfor politiske systemer med den ene hånd proklamerer, at de har en grøn transportplan med det formål at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen, samtidig med at der bygges nye motorveje. Er det den faste overbevisning, at mere transport skaber mere vækst, der underkender alt andet, samt troen på det kapitalistiske systems overlegenhed, som dermed produceres og reproduceres som den eneste mulighed? Til det siger Lefebvre at:

De der tror på systemet[det kapitalistiske] begår en fejl, for i virkeligheden eksisterer der ingen fuldstændig opnået helhed. På den anden side er der helt sikker en "helhed", som har absorberet historiske forhold, reabsorberet elementer og har haft succes til at mestre nogle af modsætningerne, dog uden at nå frem til en ønsket samhörighed og homogenitet [egen oversættelse] (1973/1976:10).

Denne helhed eksisterer i bedste velgående – udtrykt i autologikken – fordi det ignoreres, at forbindelse mellem mobilitet og vækst er langt mere kompliceret og i høj grad baseret på falske korrelationer (Sacra 1999; Eddington

2006). Dette kan beskrives, som det Lefebvre kalder ideologiske blinde vinkler, som er steder med praksis, hvor konstituerende sociospatiale forbindelser er uigennemskuelige. Lefebvre (1970/1991) initierede ligeledes diskussionen om "retten til byen" om:

...hvordan revolutionære krav kan betyde socialt overskud og politisk beslutningstagning, artikulert gennem kampe om rummet [egen oversættelse] (Lund Hansen 2007:17).

Lund Hansen uddyber denne relation ved at anvende udtrykket "space wars" til at beskrive kampe i forbindelse med de bebyggede rum i byen. Men space wars kan også relateres til det, der foregår i infrastrukturelle rum som beskrevet af Peñalosa (2007:313):

Biler parkeret på fortove, og parkeringspladser, hvor der burde være fortove, er symboler på demokratisk underskud og mangel på menneskelig værdighed. Det viser, at behovene hos borgere med bil kommer før behovene hos gående borgere [egen oversættelse].

I dag bliver mellem 25-50% af byens rum brugt til at facilitere automobilitet (Urry 2007). Bare en lille mængde af disse rum kunne i høj grad udvide fri-rummet til det levede hverdagsliv.

## Bæredygtighed og mobilitet

At det moderne samfunds høje og accelererende mobilitet har miljømæssige og sociale omkostninger er ikke en nyhed, men i takt med at klimaspørgsmålet gennem de seneste år er blevet mere og mere presserende, har diskussionen om bæredygtighed igen fået fornyet interesse (Healey & Uptown 2010; Wheeler & Beatley 2009; Giddens 2009). Bæredygtighed har som begreb floureret i den politiske debat og akademiske verden i en lang årrække initieret af Rachel Carsons bog *Silent Spring* fra 1962, som er en af de første problematiseringer af de fatale konsekvenser, som menneskets brug af jordens resurser kan få. Bæredygtighedsbegrebet har sidenhen haft en lang række af op- og nedture, men er i dag, ikke mindst på grund af IPCC's (International Panel of Climate Change) rapporter, atter blevet politisk relevant at diskutere. Bæredygtighed er i sin oprindelige form et holistisk begreb, der omfatter sociale, økonomiske, politiske/institutionelle og miljømæssige kriterier og er et forsøg på at problematisere samspillet mellem det sociale og det naturlige miljø. (WCED 1987 – Brundtland-kommissionen). Når politikere, virksomheder eller institutioner i dag således taler om, at de arbejder med den miljømæssige side af bæredygtighed, udgør det en intern modsætning. At arbejde med den miljømæssige side af bæredygtighed – betyder at arbejde med miljø. Hvis vi taler om bæredygtighed, fordrer det en helhedsforståelse og en interdiscipli-

nær tilgang til en verden, der består af gensidige afhængigheder, og således kan det miljømæssige, sociale eller økonomiske ikke skilles ud i et bæredygtigt perspektiv.

Bæredygtighed bliver således i dag brugt og misbrugt på alle niveauer i samfundet og bliver af forskere kritiseret for at fjerne politik fra klimadagsordenen via apokalyptiske påstande, som dermed udrydder kritiske debatter om de dybereliggende årsager til klimaspørgsmålet (Swyngedouw 2006). Det kan bruges politisk til at simulere illusorisk global konsensus, som i virkeligheden kun anvendes til at dække over verdensomspændende distributionskonflikter (Redclift 1992) eller til at maskere de grundlæggende modsætninger mellem miljøbeskyttelse og økonomisk vækst (Sachs 1993; Sachs & Santarius 2007). Disse kritikker skal tages seriøst, og dette understreges nemt, hvis man blot googler "greenwashing" (også oversat til dansk som grønvaskning), hvor adskillige eksempler på bæredygtighed udelukkende som profilering dukker op.

I bæredygtighedsdiskussionen bliver det tydeligt, at byerne udgør et stort ressourceproblem:

Resultatet er et grotesk overdimensioneret økologisk fodaftryk med en samtidig vækst i trafik og luftforurening og som oftest ligeledes med øgede affaldsmængder [egen oversættelse] (Davis 2010:41).

Samtidig er byerne også dem, der har muligheden for fælles bæredygtig infrastruktur i forholdet til vand, energi, affald, varme og ikke mindst transport. I litteratur om klimaforandringer/bæredygtighed er det transporten, der udråbes som den største udfordring (Newman & Kenworthy 1999; Burdett og Sudjic 2007; Giddens 2009; Dennis & Urry 2009). Transporten stod i 2004 for 26% af verdens totale energiforbrug, og antallet af biler i verden steg fem gange hurtigere end befolkningstilvæksten (Ribeiro et al. 2007). Når transporten italesættes som *mobilitet*, indeholder det både den konkrete transport fra a til b samt den gensidige afhængighed mellem transporten og det sociale liv (Urry 2000, 2007; Kesselring 2008; Bærenholt 2007; Freudendal-Pedersen 2007, 2009). Mobilitetsforskningen har fokus på de sociale, kulturelle og psykologiske faktorer, som spiller en afgørende rolle for mobiliteten i dag. Således udgør mobilitetsforskningen en kritik af transportforskningens lukkede rumforståelse, der ikke inkluderer de gensidige afhængigheder, som producerer og reproducerer transporten og det urbane. I mobilitetsbegrebet ligger således en forståelse af såvel mobilitetens fordele som dens ulemper ikke blot i forhold til miljø, støj, sikkerhed og tryghed, men i lige så høj grad i forhold til det levede liv, dets reproduktion og mulighedshorisonter. Transportens bæredygtigheds udfordring kan således ikke begribes, uden at den relateres til mobilitetens indlejring i det moderne hverdagsliv.

## Den sociologiske mobilitetsforskning

I det moderne hverdagsliv spiller mobiliteten en fremtrædende rolle. Sammenhængen mellem mobilitet og modernitet tager udgangspunkt i, at moderniteten er tæt forbundet med og afhængig af mobilitet, da de eksisterer i et dialektisk forhold, der er gensidigt afhængigt og konstituerende (Harvey 1989; Giddens 1996; Bauman 2000; Urry 2000, 2007; Kaufman 2002; Kesselring 2008). Hverdagslivet er fyldt med en række valg og deraf følgende aktiviteter med betydning for vores oplevelse af det gode liv og ligeledes mobiliteten. I et moderne hverdagsliv foregår en stor del af denne mobilitet i bil, og når bilen først har gjort sit indtog i husstanden, bliver det som oftest denne mobilitetsform, der bruges til alle aktiviteter. Automobiliteten bliver således ofte udgangspunkt for opretholdelsen, reproduktionen og virkeliggørelsen af hverdagslivet både i forhold til den konkrete tilbagelagte afstand, men i lige så høj grad for de potentialer der er for bevægelse. (Urry 2000; Kaufman 2002; Freudendal-Pedersen 2005, 2007). Hverdagslivets mobiliteter bliver der sjældent reflekteret over, der tages i stedet stilling til aktiviteterne og deres betydning. Med automobilitetens muligheder skaber individet således et hverdagsliv fyldt med aktiviteter, som samtidig er med til at presse hverdagslivet yderligere (Fotel 2006; Freudendal-Pedersen 2007, 2009a). Bilen giver mulighed for at sprede aktiviteter over tid og sted (og giver således en række muligheder), men samtidig bliver konsekvensen ofte, at bilen med sine muligheder skaber tidspres i det moderne hverdagsliv, fordi individet skal transportere sig over længere afstande i hverdagslivets patchwork af aktiviteter.

Alt i det moderne hverdagsliv er ikke på farten, individet er også bundet til specifikke steder, hvor tiden ikke nødvendigvis er accelereret (Lefevre 1991; Massey 1994; Simonsen 2004). Denne bundethed til specifikke steder betyder dog ikke immobilitet, men bare en anden rytme og mindre accelereret tid. Materialiteter, som ikke åbenlyst farer af sted i høj hastighed, er "kun langsomme i forhold til vores tid, til vores kroppe, til rytternes takt" [egen oversættelse](Lefevre 1992/2004:20). Denne langsomme rytme eller tid, som nogle byrum indeholder, har en afgørende betydning for dannelse og vedligeholdelse af fællesskaber (Jørgensen 2010). Dette blev allerede i 1971 understreget af Jan Gehl i bogen *Livet mellem Husene*, som adresserede betydningen af den helhedsorienterede (bæredygtige) planlægning for byliv. Det hverdagslige, den langsomme tid og rytme befinder sig på et praksisniveau, der sjældent er bevidst reflekteret eller italesat, og som sådan kan det være svært at håndtere i planlægningen (Amin & Thrift 2002; Lyubomirsky 2005). Det er dette "levede", der, som Lefevre (1971/1984) argumenterer for, bliver overset i forståelsen af det urbane, og når vi overser det, forstår vi ikke byen og de processer, der sker.



## Fællesskabernes betydning for bæredygtighed

Samfundsdiagnostikere som Sennet (2003) og Bauman (2002) argumenterer for, at arbejdslivet og familielivet er under så stort pres, at civilsamfundets fællesskaber eroderes. Der er sket en individualisering, hvor individet ikke længere kan falde tilbage på det fællesskab, som traditionerne tidligere tilbød, der blandt andet drives frem af hastigheden, hvormed forandringer sker (Urry 2000, 2007; Hylland Eriksen 2001). Det senmoderne individ har dermed fået (påtvunget) friheden til selv at definere og skabe det gode liv. Problemet med denne frihed er, at den i høj grad lægger ansvaret tilbage på individet (Beck 1997; Bauman 2002).

På trods af individualiseringen findes der både hos Beck, Bauman og Sennet i fællesskabsdiskussionerne også en søgen efter et "fælles bedste" for både samfund og individer (Drewes Nielsen & Aagaard Nielsen 2006; Freudendal-Pedersen & Hartmann-Petersen 2006). Dette "fælles bedste" er ikke en fast størrelse, men er indskrevet i en konflikt- og modsætningsfyldt forståelse af, hvilke niveauer disse fællesskaber kan virke på.

Bæredygtighedsbegrebet rummer potentielt et sådant fællesskabsniveau – et "fælles bedste" – som et mødepunkt og en platform, der kan handles ud fra. Fællesskaberne i et mobilt hverdagsliv giver tryghed i en verden fyldt med diverse "for og imod". De giver sikkerhed og mulighed for at handle sammen med andre (Freudendal-Pedersen & Hartmann-Petersen 2006). I de kvalitative interviews, jeg har lavet med individer om mobilitetsadfærd og miljø, hører jeg ofte bemærkningen: "Hvorfor skal jeg holde op med at køre i bil, når alle andre bare fortsætter – så hjælper det jo ingenting" (Freudendal-Pedersen 2007). Denne bevidsthed om et individuelt ansvar, der ikke rykker noget i det store billede, er en stor barriere for adfærdsændringer sammen med den dominans og status, som bilen har i det moderne samfund. Klimaforandringerne er ikke umiddelbart synlige i hverdagen, derfor bliver de ofte gemt af vejen, da der ikke i et mulighedsfyldt hverdagsliv er rum til at bekymre sig om tilsyneladende abstrakte spørgsmål (Höljer et al. 2006; Freudendal-Pedersen 2009). Samtidig er det øgede fokus på transportsektorens bidrag til CO<sub>2</sub>-emissioner med til at minde individet om, at hverdagslivets mobilitetsvaner er med til at forme fremtidens muligheder. Klimadagsordenen skaber derfor massive interne konflikter i hverdagslivet, fordi den sætter spørgsmålstejn ved individets måde at leve og organisere hverdagslivet på, og dermed skaber den yderligere ambivalenser i den enkeltes tilværelse (Lorenzoni og Pidgeon 2006; Giddens 2009).

Der findes således, groft sagt, to veje at følge i forhold til klimadebatten – den apokalyptiske tilgang eller den utopiske. Med et forskningsmæssigt udgangspunkt i hverdagslivsforskningen er denne artikels udgangspunkt, at apokalyptiske tilgange til verden udelukkende skaber mere skyld, og skyld lammer handlen (Freudendal-Pedersen 2007). Dermed kan klimadiskussionen svinge to veje: Enten produceres handlingslammelse, skyld og ambiva-

lens, men der er også mulighed for, at den kan fungere som et moment og således anfægte autologikken som dominerende politisk og planlægningsdiskurs. Derfor bliver den store udfordring således, hvordan bæredygtighed kan bruges og implementeres som den mulige vision for en bedre fremtid. Lefebvre forholder sig i sin bog *Everyday life in the modern world* til det at være utopisk:

Og hvorfor ikke? For mig har dette udtryk ikke nogen nedsættende mislyd; fordi jeg lægger al vægt på tilpasning; fordi jeg tilbageviser "virkelighed", og fordi for mig er alt, hvad der er muligt, allerede delvist virkeligt, jeg er sandelig utopisk: Du vil bemærke, jeg ikke siger utopist men utopisk, ja, en tilhænger af muligheder [egen oversættelse] (Lefebvre 1971/1984:192).

### Klimaforandringerne som moment

Det, der skaber disse muligheder, er ifølge Lefebvre (1999) momenter. Momenter defineres af en form og har en konstant over tid som et element, der er fælles for en lang række af begivenheder, situationer og dialektiske øjeblikke. "Momentet jeg forestiller mig har sin erindring og specifikke tid. Gentagelse er et vigtigt element af denne tidslighed" [egen oversættelse] (Lefebvre 1973/76:58). Netop gentagelsen er et vigtigt element i klimaforandringerne, som tidligere er blevet beskrevet under andre termer som f.eks i Racel Carsons bog *Silent Spring*, som beskriver, hvordan miljøkatastrofer vil udradere fugle, insekter mm., som skaber reproduktionslyde med forårets komme. Lefebvre understreger yderligere betydningen af at se menneskets brug af naturen i en større sammenhæng i stedet for kun som enkeltdele:

...ideologi maskerer produktionen af nye forbindelser så vel som fornyelse af de gamle ved at skjule forskellige selvmodsigelser og kritiske momenter. Forurening eller kampen imod forurening, ødelæggelse eller skabelse af omgivelser, nul vækst, negativ eller positiv vækst, disse problemer har kun noget, udover en begrænset aktuel interesse, hvis spørgsmålet om en fornyelse af relationerne imellem dem er involveret. De kan ikke kaldes "faktorer". Det der betyder noget er deres sammenhæng som et ensemble [egen oversættelse] (Lefebvre 1973/1976:12).

Lefebvre stiller således spørgsmålet om, hvad der kan forandres, eller hvordan vi forandrer verden "...det afgørende er at forstå bevægelse og stilstand i nuet, at forstå hvad det er der ændrer sig og kolliderer med det, som ikke ændrer sig" [egen oversættelse] (Lefebvre 1973/1976:14).

Lefebvre inspirerede situationisterne og deres på den tid radikale ideer om byplanlægning og om hvordan kapitalismens infrastrukturer ikke levende plads til det levede hverdagsliv. Situationisterne diskuterede ligeledes

kampen mellem "fantasier" og "sund fornuft", hvor kapitalismens strukturer skaber det, Marx (1976) kalder falsk bevidsthed. Berger og Luckmann (1966) beskriver det som reifikation eller Freudendal-Pedersen (2007) som strukturelle fortællinger. Disse termer dækker over forskellige skalaniveauer af reproduktion af en verden, som individet ikke selv er bevidst om, at det producerer. Dermed opfatter individerne, at de lever og agerer i en verden med specifikke rammer eller strukturer, som begrænser deres muligheder for handling. Et eksempel på mit eget arbejde med strukturelle fortællinger er "at når man har børn, har man brug for en bil". En fortælling der fungerer som en selvfølgelighed i hverdagslivet, der determinerer mobilitetsadfærd. Dermed maskerer disse reproduktioner af det levede liv mulighederne for forandring. Situationisterne så deres skabelse af situationer i byen som et:

... revolutionært potentiale ved deres taktiske skabelse af "situationer" i modsætning til det de så som Lefebvres mere passive standpunkt i oplevelsen af "momenter", når de tilfældigvis opstod [egen oversættelse] (Harvey 1989:429-30).

Hvor Lefebvre således søgte efter momenter, hvor sociale og materielle processer i byen blev synlige, var det situationisternes formål at skabe situationer, der kunne igangsætte disse sociale og materielle processer.

### Momenter og situationer – catching a moment, creating a situation

Situationisternes tilgang til en planlægningsforståelse var således at åbne og bryde den falske bevidsthed, de reifikationer eller strukturelle fortællinger, som reproducerede byplanlægningen i et spor, hvor byens transport eroderede grundlaget for et levet hverdagsliv i byens rum. En af deres situationer, som måske har åbnet mulighederne for fremtidig byplanlægning, var, da "Amsterdams Provo Group" (Amsterdams provokations gruppe) i midten af 60'erne fremsatte en plan for mobilitet i byen, som ikke var domineret af autologikken. De foreslog, at Amsterdam by skulle stille 20.000 hvide cykler til rådighed (The White Bicycle Plan), som med deres farve skulle indikere, at de var til rådighed for byens beboere, hvis de havde brug for transport. Det store problem med planen var, at de ikke havde taget stilling til vedligehold, men en anden fortælling er, at det ikke fungerede, fordi cyklerne blev konfiskeret af politiet (Sadler 1998:26). Ikke desto mindre kan man forestille sig, at denne situation har haft betydning for den måde, hvorpå cykling de efterfølgende år har fået større og større betydning som en vigtig del af Amsterdams transportsystem.

Bæredygtig mobilitet er en del af mange byers politiske dagsorden i dag. Det gælder også for København, der i slutningen af 2009 proklamerede, at den vil være CO2 neutral i 2025 (se <http://www.kk.dk/miljoemetropolen>).

aspx). Det er ubestrideligt, at infrastrukturen i fremtidens bæredygtige byer skal indeholde reviderede metoder til transport. I Danmark bliver byer, hvor automobility har en underordnet rolle, for det meste set i relation til nye bydele såsom Carlsberg eller Nordhavn. Disse områder har mulighed for at blive små enklaver af lukkede samfund med fordelene ved bilfrie miljøer på inder-siden, men med evnen til at bruge bilen så ofte som nogensinde, på ydersiden. Dette er et velkendt scenarie i en række byer, hvor bilfrie områder er blevet gennemført (Peters 2006). På den anden side indeholder disse byer dog vigtige elementer af læring i forhold til det at håndtere et hverdagsliv uden bil. Der er en vision bag disse designs med fokus på at minimere de utilsigtede konsekvenser af mobilitet og skabe fællesskaber med en høj grad af bæredygtig mobilitet.

Dette læringsaspekt er vigtigt i denne artikel. I stedet for at afvise bæredygtighed på grund af det misbrug, der findes af begrebet, vil jeg hævde, at dette begreb i sin oprindelige form har muligheden for at aktivere. Dette ud fra en forståelse af bæredygtighedsbegrebet hvor:

...vi er fanget i et uundgåeligt netværk af gensidige afhængigheder, bundet til den samme skæbne. Det, der påvirker én direkte, påvirker alle indirekte [egen oversættelse] (Martin Luther King 1963).

I byers bæredygtighedsstrategier i dag lægges vægten på, hvordan der kan tjenes penge på bæredygtige strategier. Alt andet ville formentlig være urealistisk i et neoliberalt samfund, men det udgør et meget nærværende dilemma i det moderne hverdagsliv: Kan vi fortsætte som hardcore forbrugere og samtidig forvente at skabe en bæredygtig fremtid? (Jackson 2009).

Miljøpolitikens indre krise i dag er præcis manglen på frygtløse begreber, der adresserer udfordringerne ved fattigdom, energi, biodiversitet og klimaforandringer i en ramme, der integrerer menneskelig udvikling [egen oversættelse] (Davis 2010:44).

Det kan diskuteres, om bæredygtighed ligefrem er et dristigt koncept, men ikke desto mindre opfylder begrebet lige præcis de elementer, som Davis (2010) efterlyser.

Dilemmaet mellem et accelererende forbrug og bæredygtighed kan være det hverdagslige dilemma, der skaber afsættet og behovet for en tro på en anden fremtid. Klimaforandringerne som moment skaber en situation, hvor vi bliver nødt til at stræbe efter de mulige umuligheder:

For at udvide det mulige, er det nødvendigt at udråbe og ønske det umulige. Handling og strategi består i at gøre dét muligt i morgen, som er umuligt i dag [egen oversættelse] (Lefebvre 1973/1976).

Swyngedouw (2008) uddyber dette, når han diskuterer kritiske forskeres forpligtelse til at kæmpe for mulige umuligheder. For hundrede år siden var mulige umuligheder gratis uddannelse og sygesikring, der i dag ses som en selvfølge i de nordiske lande. I dag kunne en mulig umulighed være at slippe af med autologikken som den dominerende planlægning og politiske diskurs, der modarbejder bæredygtig mobilitet. Davis (2010:45) mener, at denne udvikling er mulig:

En af de mest opmuntrende udviklinger i den spirende intellektuelle arena, hvor forskere og aktivister diskuterer effekten af global opvarmning, har været en ny vilje til at kæmpe for det Nødvendige i stedet for blot det Praktiske [egen oversættelse].

Vi kan med Davis diskutere, om vi skal tale om de "Nødvendige mulige umuligheder". For der er ingen tvivl om, at det er nemmere at fortsætte i en neoliberal kapitalistisk horisont, som ikke kræver, at vi skal forandre vores rutiner i en bæredygtig rekonstruktion af det urbane og det levede liv. Det ville være praktisk at forsætte i de rutiner, vi kender, men hvis vi i stedet skal forholde os til det Nødvendige – at arbejde hen imod at nå de mulige umuligheder – må vi imødesee og indbyde til konflikter i stedet for at stræbe efter heterogenitet. Som Harvey (2008) udtrykker det:

der er ikke noget værre end en passiv og frygtsom konsensus, der præserverer status quo, det er helt klart ikke bæredygtigt hverken miljømæssigt eller socialt [egen oversættelse].

### Bæredygtig mobilitet som en mulig umulighed

Overvejelserne om, og ambivalenser i forhold til, det individualiserede moderne liv med statussymboler som biler, huse og rejser er tilbagevendende i mit kvalitative forskningsarbejde. Individet bekymrer sig om verdens tilstand og klimaforandringerne og leder på forskellige refleksionsniveauer efter:

...åbningen hvorfra de på en praktisk mulig måde kan finde en vej ind til "mulig-umulig"-dialektikken [egen oversættelse] (Lefevbre 1973/76:48).

Bæredygtig mobilitet kan skabe utopier for nye former for byer, hvor det levede liv dominerer. Bæredygtighed og i mindre skala bæredygtig mobilitet kan således udgøre et fælles håb for fremtiden – det kan blive "Spaces of Hope". I David Harvey's (2000) bog *Spaces of Hope* taler han ikke om bæredygtighed, men bogen drives af et ønske om at gøre verden til et bedre sted, fordi vi i de industrialiserede lande føler, at vi mangler noget i en verden af overflod. Der er så mange ting at vælge imellem, for meget af alting, og alligevel føler vi, at der mangler noget. Ifølge Harvey (2000) er kampen om verden i en anden

form, som gør op med de selvfølgeligheder vi reproducerer i dag, næsten forsvundet.

Den økonomiske del af bæredygtighed er ofte i vid udstrækning overset. Dette skyldes de traditionelle økonomiske beregninger i forhold til det bundlinjeoverskud, som udgør et dilemma i forhold til bæredygtig mobilitet.

For nogle marxister er produktionsmåden svaret på alting. Dette begreb, i de tilfælde hvor det drejer sig om kapitalisme, har været allestedsnærværende lige siden det første gang blev formuleret epistemologisk og teoretisk, og det har udryddet eller underordnet alle andre begreber [egen oversættelse] (Lefebvre 1973/1976:59).

De sociale relationer bliver således teoretisk set som underordnede, og kun i relation til produktionssystemet. Dette betyder, at der skabes et enten/eller, enten et kapitalistisk system der forsætter sin totale dominans over alle urbane/socialt processer eller et totalt kollaps. Lefebvre (1973/1976) afviser i eksistensen denne totalitet og siger, at den er en barriere for en forståelse af verden, da totaliteten betyder, at det levede opløser sig og bliver gemt væk som en ideologisk illusion og misforståelse af selvet i hverdagslivet. Hvis man anskuer autologikken og dens sammenfletning med kapitalismen, kan man være tilbøjelig til at tro på dette alt eller intet. Men samtidig findes der i det levede liv drømme og ønsker om en bedre fremtid, som giver magt til det hverdagslige, til de individer der mangler et fællesskab, hvori deres kræfter kan samles og blive større.

I håndteringen af den økonomiske del af bæredygtig mobilitet er det vigtigt at forstå det økonomiske fra et altomfattende perspektiv. I dag betaler staten (og dermed folket) udgifterne til de eksterne og utilsigtede konsekvenser af ikke-bæredygtig mobilitet, såsom omkostninger som følge af luftforurening, trængsel, støj, ulykker, manglende motion osv. At tænke og arbejde bæredygtigt kræver en omstilling af forventninger om resultater og øjeblikkelige overskud. Bæredygtig udvikling er en lang proces, som giver resultater på lang sigt, ikke i form af simple beregninger, men i stedet i langsigtede resultater med større fordele. Nogle gevinster er ikke umiddelbart synlige på kort sigt, men i det lange løb vil de fordobles (Jackson 2009).

Inden for transportpolitik og planlægning skaber den ideologiske blinde vinkel, autologik, som et overordnet planlægnings-, politik- og hverdagslivsprincip, ulighed, når den giver nogle mobiliteter dominans over det urbane. Forskningen, ikke mindst i hverdagslivets mobiliteter, må for at opløse denne dominans vende tilbage til og fastholde fantasien. Dette indebærer en vilje og et mod til at modstå frygten for at kæmpe for fantasier, drømme og utopier. Disse elementer af hverdagslivet er ikke useriøse eller relative, men indeholder et kæmpe fælles potentiale og forandringsperspektiv. I *Spaces of Hope* inviterer Harvey os til at tænke på og kæmpe for konkrete utopier – at kræve

retten til byen. Bæredygtig mobilitet – i politiske, miljømæssige og sociale termer – fordrer en nødvendighed af at finde metoder til at gøre det urbane til et fælles og demokratisk projekt. Det primære mål bliver således at skabe ontologisk sikkerhed ved at sætte nye og udfordrende rammer, som kan opfylde de ønsker og drømme, individet har for det gode liv. Forskningsspørgsmålet bliver, hvordan skabes forsoning mellem frihed – individualitet – og samfund; et spørgsmål som kræver og fortjener at blive besvaret ud fra et utopisk forandringsperspektiv.

## Litteratur

- Amin, A. & Thrift, N. 2002: *Cities – Reimagining the Urban*. Oxford: Polity.
- Bauman, Z. 2000: *Liquid Modernity*. Cambridge: Polity Press.
- Bauman, Z. 2002: *Fællesskab – en søgen efter trykthed i en usikker verden*. København: Hans Reitzels Forlag.
- Beck, U. 1997: *Risikosamfundet. På vej mod en ny modernitet*. København: Hans Reitzels Forlag.
- Berger, P.L. og Luckmann, T. 1966: *The social construction of reality: a treatise in the sociology of knowledge*. Harmondsworth: Penguin Books.
- Burdett, R. & Sudjic, D. 2007: *The Endless City*. London: Phaidon.
- Bærenholdt, J.O. 2007: *Coping with distance: producing Northern European peripheries*. Aldershot: Ashgate.
- Carson, R. 1962: *Silent Spring*. New York: Marinade.
- Davis, M. 2010: "Who will build the ark?" *New Left Review* 61, 2010:29-46.
- Drewes Nielsen, L. & Aagaard Nielsen, K. 2006: "Er fleksibiliteten bæredygtig?" *Tidsskrift for Arbejdsliv*, 2006(2):38-53
- Dennis, K. & Urry, J. 2009: *After the car*. London: Polity.
- Duany, A. et al. 2000: *Suburban nation – The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*. New York: North Point Press.
- Eddington, R. 2006: *The Eddington Transport Study – Main report Transport's role in sustaining the UK's productivity and competitiveness*. Great Britain Department for Transport: Crown copyright.
- Elden, S. 2004: *Understanding Henri Lefebvre*. London: Continium.
- Fotel, T. 2006: *Mobilitet i børnehøjde – en mobilitetssociologisk analyse af praksis, velfærd og ulighed i børns hverdagsliv*. PhD afhandling, Institut for Globalisering og Samfund, Roskilde Universitet.
- Freudental-Pedersen, M. 2005: "Structural stories, mobility and unfreedom". In Thomsen T.U. et al. (red.): *Social perspectives on mobility*. Aldershot: Ashgate.
- Freudental-Pedersen, M. & Hartmann-Petersen 2006: "Fællesskaber som udgangspunkt? – Refleksiv mobilitet og Human Security i mobilitetsforskningen", *Nordisk Samhällsgeografisk Tidsskrift*, nr. 41/42:175-195
- Freudental-Pedersen, M. 2007: *Mellem frihed og ufrihed – strukturelle fortællinger om mobilitet i hverdagslivet*. Ph.d. afhandling, Roskilde Universitet.
- Freudental-Pedersen, M. 2009: *Mobility in daily life – Between freedom and unfreedom*. Farnham: Ashgate.

- Freudental-Pedersen, M. 2010: "Transportadfærd og Transportpolitik – en gensidig afhængighed", *Økonomi og Politik*, vol. 83, nr. 10:50-62.
- Gehl, J. 1971: *Livet Mellem Husene*. København: Arkitektens Forlag.
- Giddens, A. 1996: *Modernitet og selvidentitet – selvet og samfundet under senmoderniteten*. København: Hans Reitzels Forlag.
- Giddens, A. 2009: *The Politics of Climate Change*. Cambridge: Polity Press.
- Harvey, D. 1989: *The Condition of Postmodernity*. Oxford: Basil Blackwell.
- Harvey, D. 2000: *Spaces of Hope*. Berkeley, LA: University of California Press.
- Harvey, D. 2008: *The right to the city*. Interview on "sustainable cities", homepage <http://sustainablecities.dk/actions/interviews/david-harvey-the-right-to-the-city>
- Healey, P. & Uptown, R. (red.) 2010: *Crossing Borders: International Exchange and Planning Practices*. Oxford: Routledge.
- Hylland Eriksen, T. 2001: *Øjeblikkets tyranny*. København: Tiderne Skifter.
- Höljer, B. et al. 2006: "Facing dilemmas: Sense-making and decision-making in late modernity", *Futures* nr. 38, 3:350-366.
- Jackson, T. 2009: *Prosperity without growth – Economies for a Finite Planet*. London: Earthscan.
- Jensen, O.B. & Richardson, T. 2004: *Making European Space – mobility, power and territorial identity*. London: Routledge.
- Jørgensen, A. 2010: "The Sense of Belonging in New Urban Zones of Transition", *Current Sociology*, nr. 58, 1:3-23.
- Kaufmann, V. 2002: *Re-thinking mobility. Contemporary sociology*. Aldershot: Ashgate.
- Kesselring, S. 2008: "The Mobile Risk Society" i Canzler, W. et al.(red.): *Tracing Mobilities*. Aldershot: Ashgate.
- King, M. L. 1963: *Letter from the Birmingham Jail*, [http://www.africa.upenn.edu/Articles\\_Gen/Letter\\_Birmingham.html](http://www.africa.upenn.edu/Articles_Gen/Letter_Birmingham.html)
- Lefebvre, H. 1973/1976: *The Survival of Capitalism*. London: Allison & Busby.
- Lefebvre, H. 1971/1984: *Everyday Life in the Modern World*. London: Transaction Books.
- Lefebvre, H. 1974/1991: *The Production of Space*. Oxford: Blackwell.
- Lefebvre, H. 1970/2003: *The Urban Revolution*. Minnesota: University of Minnesota Press.
- Lefebvre, H. 1992/2004: *Rhythmanalysis – Space, Time and Everyday Life*. London: Continuum.
- Lund Hansen, A. 2006: *Space Wars – and the New Urban Imperialism*. Ph.d.dissertation, Lund: Lunds University.
- Lorenzoni, I. & Pidgeon, N.F. 2006: "Public Views on Climate Change: European and USA Perspectives" i *Climatic Change*, nr. 77, 2006:73-95.
- Lyubomirsky, S. et al. 2005: "Pursuing Happiness: The Architecture of Sustainable Change", *Review of General Psychology*, nr. 92:111-131.
- Marx, K. 1976: *Capital. Volume 1*. London: Penguin Books.
- Massey, D. 1994: "A global sense of place", i T. Barnes & D. Gregory 1994: *Reading human geography: the poetics and politics of inquiry*. London: Arnold.



- Miljøstyrelsen 2003: *Strategi for begrænsning af vejtrafikstøj – Delrapport 2 – Støj, gener og sundhed*. Arbejdsrapport fra miljøstyrelsen 53/2003.
- Newman, P. & Kenworthy, J.R. 1999: *Sustainability and Cities – overcoming automobile dependence*. Washington: Island press.
- Peñalosa, E. 2007: "Politics, Power, Cities", i Burdett, R. and Sudjic, D.: *The Endless City*. London and New York: Phaidon.
- Peters, P. 2006: *Time, Innovation and Mobilities*. London: Routledge.
- Ribeiro, K. et al. 2007: "Transport and its infrastructure", i Meyer, L.A. et al. (red.): *Climate Change*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Redclift, M. 1992: "The Meaning of Sustainable Development", *Geoforum* nr. 25(3):395-403.
- Sachs, W. (red.) 1993: *Global Ecology: A new Arena of Political conflict*. London: Zed Books.
- Sachs, W. og Santarius, T. et al. 2007: *Fair Future. Resource Conflicts, Security, and global Justice*. London: Zed Books.
- SACTRA 1999: *Transport and the Economy*. <http://www.dtf.gov.uk/pgr/economics/sactra/>
- Sadler, S. 1998: *The Situationist City*. Cambridge: MIT Press.
- Sennet, R. 2003: *Respekt i en verden af ulighed*. Højbjerg: Hovedland.
- Sheller, M. & Urry, J. 2000: "The City and the Car", i *International Journal of Urban and regional Research*, nr. 24(4):737-757.
- Simonsen, K. 2004: *Byens mange ansigter – konstruktion af byen i praksis og fortælling*. Frederiksberg: Roskilde Universitetsforlag.
- Sudjic, D. 2007: "Theory, Policy and Practice" i Burdett, R. and Sudjic, D. (red.): *The Endless City*. London and New York: Phaidon.
- Swyngedouw, E. 2006: "Metabolic urbanization: the making of cyborg cities" in Heynen, N. et al. (red.): *In the nature of cities: urban political ecology and the politics of urban metabolism*. Oxon: Routledge.
- 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.
- Vejdirektoratet 2002: *Udbygning af Ring 3, VVM redegørelse Sammenfattende rapport*, København: Vejdirektoratet.
- Wheeler, S.M. & Bearley, T. 2009: (red.): *The Sustainable Urban Development Reader*. London: Routledge.
- WCED 1987: *Our Common Future* <http://www.un-documents.net/ocf-02.htm>