

Lise Rask, Naja Poulsen og Kristian Nagel Delica

# Mobilitetskapital – hverdagsmobilitet i lyset af urban segregering

Indenfor sociologisk forskning i segregering og udsatte boligområder er der almindeligvis ikke fokus på mobilitetsressourcers betydning for urban segregering. Samtidig har store dele af den mobilitets- og trafikrelaterede forskning ikke fokus på social ulighed og eksklusion. Dette studie sammentænker teoretiske inspirationer fra hhv. den kritiske mobilitetsforskning og den ulighedsfokuserede byforskning for at undersøge relationen mellem hverdagsmobilitet og urban segregering. Empirisk kortlægger studiet mobilitetspraksis blandt kvinder med migrationsbaggrund og udlægger, hvilke ressourcer der udgør deres mobilitetskapital, samt hvordan normer og ressourcer knyttet til hverdagsmobilitet bliver genstand for sociale distinktioner. Desuden peger studiet på, hvordan mobilitetskapital bidrager til gruppens selvbillede og oplevelse af segregering i forhold til den omkringliggende by og andre befolkningsgrupper. Studiets empiri er genereret gennem et interdisciplinært forskningsdesign med hovedvægt på kvalitative etnografiske feltmetoder. Studiet bidrager således med et empirisk fundament for begrebet mobilitetskapital og peger på, hvordan ændret mobilitetskapital i praksis kan bidrage til at modvirke negative effekter af urban segregering.

Søgeord: hverdagsmobilitet, segregering, ulighed, mobilitetskapital

## Indledning

At kunne bevæge sig omkring i hverdagen er en helt afgørende ressource i et moderne dagligliv. I stort set alle hverdagens gøremål er der et element af mobilitet involveret – en nødvendighed af at kunne flytte sig fra A til B for at kunne gå på arbejde, i skole, i banken eller i biografen; kort sagt for at have adgang til og glæde af samfundets goder. Hverdagsmobilitet er ganske enkelt én af de ressourcer eller 'mellemsgøremål', der er afgørende for menneskers livsmuligheder. Der er imidlertid forskel på, hvor mobile folk er i deres hverdag. Nogle rejser dagligt langt, andre ganske kort, nogle tager bil eller tog, andre går til fods. Nogle er utrygge i trafikken, mens andre ligger stabilt i overhalingsbanen. Det interessante er, hvad denne forskel i mobilitet skyldes, og hvordan den påvirker bestemte befolkningsgrupper.<sup>1</sup>

Ikke overraskende kan der spores en strukturel forskel i fordelingen af mobilitetsressourcer i befolkningen. Der er eksempelvis en negativ sammenhæng mellem indkomst og mobilitet, hvad angår både transportformer, antal tilbagelagte kilometer, antal ture og længden på de enkelte ture (DTU Transport 2012). Dette studies interesse er ikke at dokumentere ulighed i mobilitet på et strukturelt niveau. Derimod præsenterer vi et kvalitativt feltstudie af hverdagsmobilitet hos en gruppe voksne kvindelige beboere med ikke-dansk kulturel baggrund i et såkaldt 'særligt udsat' alment boligområde i det sydlige København. Det interessante sociologiske spørgsmål i denne sammenhæng er, hvordan mobilitetskaptal konkret erfares og forhandles som rumlig hverdagspraksis af en gruppe københavnere med en række sociale, kulturelle, kønsmæssige og rumlige forudsætninger til fælles, der typisk vil placere dem i bunden af mobilitetshierarkiet.

Dette er især interessant set i lyset af den særlige socio-rumlige konstellation, som de udsatte boligområder udgør i en dansk og københavnsk sammenhæng. Segregering mellem byområder og på boligmarkedet er en stigende udfordring i Danmark og internationalt, der hænger tæt sammen med udviklingen af velfærdsstaternes arbejds- og boligmarkeder (Andersen og Larsen 2011; Wacquant 2013a). I Danmark præger den sociale segregering på boligmarkedet i særlig grad dele af den almene sektor (Schultz Larsen 2012, 2014), og der er i dag stor politisk årvågenhed omkring de almene boligafdelingers kulturelle og rumlige integration i byerne. Med dette studie diskuterer vi derfor også, om en begrænset hverdagsmobilitet hos beboere i et særligt udsat boligområde kan forstås som en bidragende faktor til urban socio-rumlig segregering – altså om man kan tale om en egentlig 'mobilitetssegregering'? Samt ikke mindst om en ændret mobilitetspraksis hos en gruppe marginaliserede borgere, kan bidrage til at modvirke effekterne af urban segregering og marginalisering.

I et bredere perspektiv bidrager studiet til at sammenflette segregerings- og mobilitetsforskning i teoretisk forstand operationaliseret via en konkret analyse af mobilitetskaptal i et kritisk sociologisk perspektiv. Studiet bidra-

	<p><b>Lise Rask</b></p> <p>Ekstern lektor, Institut for Mennesker og Teknologi, Roskilde Universitet</p> <p>E-mail: liserask@ruc.dk</p>		<p><b>Naja Poulsen</b></p> <p>Cand.Soc i Plan, By og Proces og Socialvidenskab, Roskilde Universitet Fuldmægtig, Vejdirektoratet</p> <p>E-mail: Naja_poulsen@hotmail.com</p>
---	---	--	--

	<p><b>Kristian Nagel Delica</b></p> <p>Lektor, Institut for Mennesker og Teknologi, Roskilde Universitet</p> <p>E-mail: kdelica@ruc.dk</p>
--	--

ger således til forståelsen af, hvordan en marginaliseret befolkningsgruppes mobilitet udfoldes, samt med et teoretisk og empirisk perspektiv på hverdagsmobilitet som en konkret praktisering (og forhandling) af socio-rumlig segregering – og dermed også som potentiale for empowerment af marginaliserede grupper i en urban kontekst.

Artiklens struktur er som følger: Første del optegner de senere års forskning i (hverdags)mobilitet og segregeringsdynamikker som grundlag for en teoretisk sammenkædning af disse to ofte adskilte forskningsfelter. Dette gøres ved at kombinere indsigter fra nyere mobilitetssociologi repræsenteret ved Urry og Kaufmann med den Bourdieu og Wacquant-inspirerede forskning i produktionen af segregerede byområder. Del to er en præsentation af studiets empiri og en diskussion af de metoder, der er anvendt for empirisk at undersøge hverdagsmobilitet i et konkret interventionsstudie i et udsat boligområde i København. Del tre rummer en empirisk analyse af hverdagsmobilitet blandt kvinder i et udsat boligområde, og del fire er en opsamlende diskussion og konklusion, der fremhæver, at sammenfaldet mellem lokalområdets fysiske adgangsforhold og gruppens begrænsede mobilitetskompetencer gensidigt opretholder hinanden og resulterer i en hverdagslig mobilitetsmæssig segregering overfor naboområderne. Samtidig viser analysen, at velfærdsgoder i et lokalområde tilgås og erfares forskelligt afhængigt af individets mobilitetskapital. Derudover viser analysen, at en øget mobilitetskapital kan understøtte nye sociale netværk og på positiv vis påvirke beboernes tilegnelse af deres lokalområde. Dermed peger analysen på, at hverdagsmobilitet er et

væsentlig perspektiv i forståelsen af urban socio-rumlig integration og segregering.

## Del 1: Mobilitet og segregering – et umage par?

Fysisk segregering og fysisk mobilitet er ikke emner, der almindeligvis krydser klinger – hverken i empiriske undersøgelser, kommunale udviklings- og mobilitetsplaner<sup>2</sup> eller i sociologisk teoriudvikling. I sociologien tager segregeringsforskning ofte og af gode grunde udgangspunkt i en samfundsforståelse af strukturel ulighed og interessekonflikter, og segregering dokumenteres langs akser for eksempelvis indkomst, uddannelse, etnicitet, boligforhold eller tilknytning til arbejdsmarkedet (f.eks. Schultz Larsen 2009; Skifter Andersen 2005 & 2015). Mobilitetssociologien har i højere grad haft fokus på bevægelsesmønstre og -modus og på disses betydning for stedstilknytning og symbolske fællesskaber, regimer og konstruktioner forbundet med mobilitet (Urry 2000; Hannam, Sheller & Urry 2006; Jensen 2009). Desuden er der en omfangsrig forskning omkring mobilitet og transportomstilling i relation til klima og miljøbeskyttelse. Indenfor den kritiske mobilitetsforskning arbejder blandt andre Mimi Sheller og Vincent Kaufmann med mobilitet og social ulighed (Sheller 2011a; Sheller 2011b; Kaufmann 2002, 2004). I bl.a. Europa, Canada, Sydafrika og Australien er der en ulighedskritisk trafikforskningstradition, som beskæftiger sig med trafik og social eksklusion (Lucas 2012). I Danmark er der ligeledes et forskningsmiljø, der arbejder med kritisk-sociologiske perspektiver på mobilitet (se blandt andet Thomsen, Nielsen, Drewes, Gudmundsen 2005 (red.); Hartmann-Petersen 2009; Freudendal-Pedersen 2009, 2013), herunder Trine Fotels Ph.d.-afhandling, som undersøger mobilitet forstået som en velfærdsressource i børnefamilier (Fotel 2007:4).

Der findes færre eksempler på empiriske studier som specifikt undersøger forbindelsen mellem mobilitet og rumlig segregering. Et eksempel er Tanu Uteng (2009), der gennem et casestudie i Norge undersøger, hvordan transportrelateret social eksklusion overlapper med køn, etnicitet og økonomisk eksklusion. Utengs studier viser bl.a., at kultur og normer er den vigtigste dikterende faktor for mobilitetspraksis hos ikke-nordmænd i Norge (Uteng 2009). Et andet eksempel er Emanuel Ravalets (2006) undersøgelse af mobilitetsmønstre i tre bykvarterer i hhv. Frankrig, Mexico og Niger. Ravalet konkluderer bl.a., at segregering bør ses som en mobil praksis frem for udelukkende defineres efter bopæl. Derudover viser Ravalets studier, at kvinders mobilitetsudstrækning i højere grad end mænds er centreret omkring lokalområdet og i høj grad er familierelateret. Desuden findes en hel del forskning, der kobler teoretiske perspektiver på segregering med analyser af fysisk rum som central variabel i forhold til segregering og geografisk fattigdom (se fx Vaughan et al. 2005, Vaughan & Arbaci 2011), herunder analyser, der meget konkret ser på fysisk-rumlige forholds betydning for fx

segregering (Grannis 1998, 2005). Her argumenteres på baggrund af den såkaldte 'space syntax tilgang' for, at byens fysiske form og rumlige design *i sig selv* kan ses som faktor i både raceopdelingen af konkrete byrum (Grannis) såvel som i produktionen af urban fattigdom (Vaughan et al. 2005). Space syntax-tilgangen er omdiskuteret (se fx Netto 2016, Ratti 2004) og det bliver for omfattende, at gå i detaljen med denne diskussion her. Opsamlende vil vi anmærke, at denne artikels analyse ikke prætenderer eller ønsker at tilskrive caseområdets fysiske udformning samme markante rolle som i ovenstående analyser. Snarere ser vi på sociale-rumlige praksisser (hverdagsmobilitet) fra et synspunkt, der i kombination vægter både fysiske, sociale og symbolske dimensioner ved rum. Forskning omkring hverdagsmobilitet og urban segregering i denne relationelle optik er fortsat et relativt uopdyrket forskningsområde, særligt i Danmark.<sup>3</sup> Vi vil bidrage hertil ved at lægge os i slipstrømmen af det kritiske mobilitetsperspektiv, og i det følgende afsnit vil vi teoretisk sammenkæde centrale perspektiver fra de to forskningsgrene, der er skitseret ovenfor.

## Teoretisk syntese

Bourdieu's kapitalbegreber er dels udviklet for at nuancere og udvide forståelsen af ressourcer, og dels tjener de som et greb til at analysere ulighedsskabende dimensioner, der går ud over rent materielle forhold (Bourdieu 1986). I det følgende trækker vi på Bourdieu's kapitalbegreber og på Wacquants teori om den avancerede marginalisering som en samlende diagnostisk betegnelse for ulighedsskabende dynamikker i kontemporære bysamfund (Wacquant 2013a). Desuden trækker vi på teoretiske begreber fra forskning omkring hverdagsmobilitet indenfor det såkaldte 'new mobility paradigm', der blev etableret og udviklet af blandt andre nyligt afdøde John Urry (Sheller & Urry 2006). Her er den schweiziske sociolog Vincent Kaufmann central, da han ser mobilitetspraksisser som medkonstruerende for magthierarkier og social eksklusion og giver et tiltrængt magtperspektiv på mobilitetspraksisser, der ikke står så stærkt hos f.eks. Urry (jf. også Sheller 2016).<sup>4</sup> Kaufmann har udviklet et sæt analytiske redskaber omkring begreberne *adgang*, *kompetence* og *tilegnelse* (Kaufmann et al. 2004), som vi bruger i den empiriske analyse af mobilitetskapital. Først etablerer vi her en teoretisk sammenhæng mellem Bourdieu/Wacquant på den ene side og særligt Kaufmann, på den anden side.

Bourdieu bruger begrebet *spatial profit* som et udtryk for, hvordan fysisk rum kan styrke og svække de kapitaler, en aktør besidder på tværs af kapitalformer (Bourdieu 1999:126-127; Fotel 2007:55). *Spatial profit* kan både relatere sig til ejerskab over fysisk rum (økonomisk kapital) eller lokalisering i rum f.eks. nærheden til goder såsom skole, sygehus og kulturinstitutioner eller andre aktører. Bourdieu skriver, hvordan nærhed mellem aktører i det fysiske rum tillader nærhed i det sociale rum. Når det fysiske rum bringer aktører sammen, understøtter det deres mulighed for at udveksle og akkumulere

social kapital (Bourdieu 1999:127-128). Spatial profit kan også være relateret til den symbolske profit, der ligger i f.eks. en prestigefyldt adresse (Bourdieu 1996:11; Bourdieu 1999:123, 126-127). Det fysiske rum kan dermed ses som en slags »oversætter« mellem kapitalformer:

*Social space is an invisible set of relationships, which tends to retranslate itself, in a more or less direct manner, into physical space in the form of a definite distributional arrangement of agents and properties.* (Bourdieu 1996:12)

Ifølge Bourdieu kan man se en aktørs brug af og placering i det fysiske rum som en indikator for aktørens position i det sociale rum (Bourdieu 1996:13). Relationen mellem det fysiske og sociale rum er imidlertid dobbelt. For ligesom det sociale rums dynamikker for eksklusion og distinktion oversættes i det fysiske rum (Bourdieu 1999:124), bliver det sociale rum også medkonstitueret af det fysiske rum gennem aktørernes praksisformer og forståelseskategorier (Bourdieu 1996:15). Her kan man tale om, at stedet har funktion af en »forstærkende prisme«, hvor den spatiale profit internaliseres og reproduceres af aktørerne selv. For eksempel kan et område med kort afstand til fysiske goder (en park, skole eller et bibliotek) af aktørerne tilskrives positive symbolske værdier, mens områder uden disse goder tilskrives negative værdier. Et nedslidt område med få attraktioner og uden prangende arkitektur kan eksempelvis let tilskrives symbolske mærkater som f.eks. 'isoleret' eller 'utrygt' eller ligefrem blive tildelt det negative stigma 'ghetto'. Det fysiske rum bliver dermed en kampplads for symbolske hierarkier og kapitaler (Delica 2013:71), og steder indplaceres i et symbolsk hierarki, som risikerer at fremstå som naturaliserede realiteter for aktørerne (Bourdieu 1996:12). Wacquants teori om avanceret marginalisering er grundlæggende funderet i Bourdieus relationelle ontologi og lægger centrale analytiske dimensioner til denne (Delica & Hansen 2016). Wacquant fremhæver f.eks. at lokalområderne spiller en vigtig rolle i den avancerede marginalisering og påpeger, hvordan dynamikker knyttet til det fysiske rum har en forstærkende effekt på marginalisering (Wacquant 2013:274):

*Rumlig isolation fungerer ligesom en prisme, der forstærker og koncentrerer kummerligheden indenfor hyperghettoens mure* (Wacquant 2013: 77).<sup>5</sup>

Det fysiske rum skal altså ikke forstås som katalysator for marginalisering, men det forstærker de isolationsmekanismer, som påtvinges lokalområdet af samfundsmæssige strukturer. Her bliver spørgsmålet om hverdagsmobiliteten relevant – kan en øget mobilitetskaptital afværge eller mindske rumlig og social segregering? Dette perspektiv udfolder hverken Wacquant eller Bourdieu, og vi vender os derfor mod mobilitets sociologien for at kunne undersøge mobilitetskaptitalens segregeringspraksis nærmere.<sup>6</sup>

Mobilitet udgør en betydelig del af en aktørs habitus og Fotel påpeger, at det er en stadig mere central del af ulighedsgenererende processer på en lang række felter (Fotel 2007:56). Blandt de kritiske mobilitetssociologer påpeges den samme tendens; at manglende mobilitetsressourcer eller immobilitet er forbundet med store sociale konsekvenser, fordi der findes en samfundsmæssig norm – et mobilitetsregime – som effektivt favoriserer hyppig og vidtstrakt mobilitet eller ligefrem hypermobilitet (Lucas 2012:108; Sheller 2011:4; Urry 2000).<sup>7</sup> Mobilitetsregimet kan ses som et udtryk for, hvordan en specifik mobilitetshabitus tilskrives en højere symbolsk værdi end andre, og de som afviger fra normen, oplever feltets eksklusionsmekanismer.

Når vi analyserer udsatte borgeres hverdagsmobilitet, griber vi således om en helt central delmængde af den habituelle praksis i hverdagen; nemlig det at flytte sig rundt i fysisk rum. Bourdieu skriver:

*More precisely, the progressive inscription into bodies of the structures of the social order is perhaps accomplished, for the most part, via moves and movements of the body, via the bodily poses and postures (...) (Bourdieu 1996:16)*

Når vi nedenfor analyserer hverdagsmobilitet i Sjælør, kan beboernes bevægelser derfor, jævnfør Bourdieus relationelle rumforståelse både læses som en manifestation af den styring, der er indlejret i de fysiske, sociale og symbolske hierarkier – eksempelvis omkring de udsatte byområder i Danmark – men også som aktørernes aktive måde at forme og forhandle disse hierarkier.

## Mobilitet som kapital

Mobilitetssociologen John Urry påpeger, hvordan moderne samfund i stigende grad baserer sig på bevægelse og udveksling af varer, mennesker og informationer i højt tempo over stadigt større afstande. Mobilitet bliver derfor et stadig væsentligere element af hverdagsliv, arbejdsliv og fritidsliv. I takt med at mobilitetskravet stiger, bliver det fortsat mere problematisk *ikke* at være mobil (Urry 2000). Derfor er der grund til at antage, at mobilitet endnu mere i dag end tidligere er en afgørende forudsætning for at kunne deltage på lige vilkår i et moderne by- og arbejdsliv.

Hverdagsmobilitet er en del-kategori indenfor mobilitetssociologien, som behandler mobilitet bredt forstået. Urry definerer fem overordnede typer af mobilitetspraksisser; menneskelig mobilitet, objekters mobilitet, imaginær mobilitet, virtuel mobilitet og kommunikativ mobilitet (Larsen, Urry & Axhausen 2006:4). Vincent Kaufmann underinddeler yderligere den fysiske menneskelige mobilitet som hhv. migration, rejsemobilitet, flyttemobilitet og hverdagsmobilitet (Kaufmann et al. 2004:749). Her koncentrerer vi os om den menneskelige fysiske hverdagsmobilitet.

Kaufmann betoner aktørernes samfundsmæssige betingelser for mobilitet. Således udfordrer han (dele af) mobilitetssociologiens mere positive værditil-

skrivninger til bevægelse og fart og den underforståede forudsætning om en direkte sammenhæng mellem mobilitet og frihed (Kaufmann 2002:13). Kaufmann udvider analysen fra at omhandle de enkelte mobile subjekter til at undersøge fordelingen af mobilitet *mellem* aktører. Ifølge Kaufmann bør en mobilitetsanalyse rettes mod *betingelser* for mobilitet frem for mod den aktualiserede mobilitet. Summen af disse betingelser kalder han en aktørs *motilitet* eller potentiel mobilitet (Kaufmann 2002, 2004:750; Kaufmann, Bergman og Joyce 2004). Motilitet defineres som;

*(...) the capacity of entities (e.g. goods, information or persons) to be mobile in social and geographic space, or as the way in which entities access and appropriate the capacity for socio-spatial mobility according to their circumstances* (Kaufmann et al. 2004:750)

Motilitetsbegrebet indeholder altså mobilitetens strukturelle og kulturelle dimensioner, idet aktørens betingelser for mobilitet ses i relation til de fysiske, sociale og politiske omstændigheder omkring aktøren (Sheller 2011a:5). I lyset af Bourdieu og Wacquant kan motilitet ses som en kapitalform, der kan veksles til eller fra andre kapitalformer, og som har betydning for en aktørs position i det fysiske, sociale og symbolske rum (Fotel 2007:57). Kaufmann argumenterer overensstemmende for, at motilitet teoretisk og empirisk skal behandles som en kapitalform, der på linje med de andre kapitalformer afleder en hierarkisk distinktion mellem aktører (Kaufmann et al. 2004:752). Kaufmann sætter ikke selv mobilitet direkte ind i en Bourdieusk ramme, men bruger sporadisk begreberne bevægelseskapital eller mobilitetskaptial (Kaufmann et al. 2004).

Noget af det nærmeste vi kommer en egentlig sammentænkning af Bourdieus refleksivt sociologiske udgangspunkt og mobilitetssociologien finder vi hos John Urry i form af hans begreb 'netværkskapital'. Dette er udviklet i eksplicit dialog med Bourdieues kapitalformer og Urry definerer det således:

*»Network capital is the capacity to engender and sustain social relations with those people who are not necessarily proximate and which generates emotional, financial and practical benefit (although this will often entail various objects and technologies or the means of networks«* (Urry 2007:197 & 2011:27).

Her er det centralt, at Urrys begreb er multidimensionelt. Særlig relevant er det, at han *både* vægter den praktiske gevinst ved øget mobilitet og nævner, at dette kræver forskellige 'objekter' og teknologier. Dette harmonerer grundlæggende med Kauffman, som vi behandler nedenfor. Urry lægger dog ikke meget vægt på den kropslige praksis og aktørens symbolske tilegninger, men fokuserer mere på mobilitetens betydning og gevinst for forskellige former for netværk, hvilket er mindre relevant i denne sammenhæng. En stor del

af dette studies interesse er netop at forstå aktørernes kropslige erfaringer og symbolske forhandlinger omkring mobilitet, og derfor har vi valgt at lade vores analyse følge Kaufmanns analytiske ramme og fokus på mobilitetsbetingelser, fremfor Urrys fokus på netværkskapital.

Ifølge Kaufmann kan en aktørs mobilitetsbetingelser analytisk adskilles i de tre dimensioner; *adgang* (access), *kompetence* (competence) og *tilegnelse* (appropriation) (Kaufmann et al. 2004:750). *Adgang* beskriver dels tilstedeværelsen af mobilitetsteknologier f.eks. en busrute, en motorvejstilkørsel eller en cykelsti og omstændighederne omkring disse, f.eks. økonomiske, logistiske eller fysiske adgangskrav for at kunne anvende mobilitetsteknologierne (Kaufmann et al. 2004:750; Kaufmann 2002:38). *Kompetence* beskriver individets evne til at gøre brug af mobilitetsteknologierne; det gælder både individets fysiologiske kompetencer samt tillærte evner og viden som f.eks. evnen til at køre bil, og individets organisatoriske evner til at overskue, planlægge og gennemføre en tur (Kaufmann et al. 2004:750; Kaufmann 2002:38-39). Slutteligt beskriver *tilegnelse* aktørens evne til at fortolke og vurdere adgang og kompetencer til mobilitet. Tilegnelsen er formet af agentens behov, strategier, værdier og vaner og indeholder aktørens evne til fortolkning og handling på baggrund af adgang og kompetencer (Kaufmann et al. 2004:750; Kaufmann 2002:39). Kaufmanns tilegnelses-begreb rummer dermed mere eller mindre bevidst kognitiv aktivering af aktørens muligheder (Flamm & Kaufmann 2006:178) – en slags omsættelse af aktørens mobilitetsforudsætninger til praktiseret mobilitet.

Kaufmann betoner, at de tre dimensioner udspiller sig i et spændingsfelt mellem personlige præferencer og samfundsmæssige strukturer inden for alle samfundets sfærer (Kaufmann et al 2004):

*All three elements of motility are fundamentally linked to social, cultural, economic and political processes and structures within which mobility is embedded and enacted.* (Kaufmann et al. 2004:750)

Kaufmanns konceptualisering af mobilitetsbetingelser har markante fælles-træk med Bourdieus relationelle sociologi idet aktørens betingelser for mobilitet konstitueres på både individuelt og samfundsmæssigt niveau og kan aflæses i både fysisk, socialt og symbolskt rum. Kaufmanns begreber går på tværs af Bourdieus kapitalbegreber, som citatet ovenfor illustrerer, men ansporer samtidig et analytisk fokus på tre 'niveauer' af mobilitetsbetingelser, der i sin væsentlighed kan siges at beskæftige sig med aktørens placering i fysisk, socialt og symbolsk rum jf. Bourdieu. Adgangs-begrebet relaterer sig således især (men ikke udelukkende) til forhold i fysisk rum, mens kompetence-begrebet primært beskæftiger sig med aktørens (individuelle) sociale og kulturelle kapital. Tilegnelses-begrebet ser vi, i lyset af Bourdieus sociologi,

som en syntese af aktørens symbolske konstruktioner omkring mobilitet og disses omsætning i en kropsliggjort mobilitetshabitus.

Kaufmanns begrebsset bidrager således til et analytisk fokus på delelementer af aktørens mobilitetsbetingelser – eller hvad man i en Bourdieusk optik kunne kalde en aktørs mobilitets*kapital* – og begreberne opfordrer således til en analyse af hverdagsmobilitet, der fokuserer på udvekslingerne mellem mobilitetskapital og andre kapitalformer (Kaufmann et al. 2004:754). Summen af en aktørs mobilitetsbetingelser vil vi i forlængelse heraf, anse som udgørende aktørens *mobilitetskapital*.<sup>8</sup> I det følgende afsnit redegør vi for, hvordan vi konkret har designet studiet af aktørernes mobilitetskapital.

## Del 2: Empiri og metodiske overvejelser

Studiets forskningsdesign følger i store træk den metodiske ramme, som Loïc Wacquant har udviklet gennem sine studier af urban ulighed baseret på Bourdieus reflektive sociologi (Delica 2011; Wacquant 2013a & b). En grundsten i denne er en situeret og relationel ontologi samt forskerens fortsatte (selv)refleksion i relation til det undersøgte felt.

Vores metodevalg beror således på Bourdieus relationelle ontologi, som han operationaliserer gennem sin feltanalyse (Bourdieu & Wacquant 1996; Delica & Mathiesen 2007). Vi har ikke gennemført en decideret feltanalyse, men sammensat et undersøgelsesdesign, der indfanger relationelle forhold mellem aktører og positioner i feltet for hverdagsmobilitet med det formål, at kunne lave en mikrosociologisk analyse af hverdagsmobilitet som genstand for social distinktion.

Den metodiske udfordring bestod i at udforme et undersøgelsesdesign, der indfanger en relativt kompleks forståelse af hverdagsmobilitet sammensat af både fysiske, sociale og symbolske forudsætninger og effekter. Konkret har vi operationaliseret Bourdieus relationelle ontologi vha. Kaufmanns analytiske tredeling af mobilitet (hhv. adgang, kompetence og tilegnelse) (Kaufmann, Bergman & Joye 2004).<sup>9</sup> Resultatet er et ganske bredt analysedesign, der kombinerer flere undersøgelsesteknikker, hvoraf størstedelen er inspireret af etnografiske feltmetoder, men som også tæller geografiske karteringsmetoder.

Analysen undersøger således:

- 1) gruppens *fysiske forudsætninger for mobilitet*, eller i Kaufmanns terminologi de eksisterende *adgangsforhold*. Denne del af analysen fokuserer især på lokalområdets fysiske ressourcer bl.a. boligforhold, vejnet og tilgængelige transportmidler, altså informanternes placering i det fysiske rum, som udgør én dimension af kvindernes mobilitetskapital.
- 2) gruppens *sociale forudsætninger for mobilitet*, eller med Kaufmanns ord deres *kompetencer*. Denne del af analysen fokuserer på informanternes viden,

erfaringer, helbred og økonomi som ressourcer, der placerer informanterne i det sociale spektrum og medkonstituerer deres mobilitetskaptal.

- 3) slutteligt analyseres gruppens *tilegnelse af mobilitet*. Her analyseres først kvindernes *symbolske eller værdimæssige konstruktioner* omkring deres egen og andres mobilitet. Og dernæst deres kropsliggjorte mobilitetspraksis eller habitus, samt hvordan denne bidrager til en social og rumlig stratificering.

Dette analytiske skema gør det muligt at følge de indbydes udvekslinger mellem tre dimensioner af informantgruppens mobilitetskaptal. Vi bruger begrebet 'mobilitetskaptal' til at referere til den samlede analyse af mobilitet som kapitalform, der rummer forhold omkring både adgang, kompetence og tilegnelse, og som konstitueres i både fysisk, socialt og symbolsk rum. Slutteligt sættes den samlede analyse af gruppens mobilitetskaptal ind i rammen af Bourdieus relationelle feltoptik og Wacquants samtidsdiagnose om avanceret urban marginalisering.

Erkendelsesinteressen er at forstå, hvordan hverdagsmobilitet praktiseres og forhandles hos en gruppe mennesker, der typisk anses for at indtage en plads i bunden af bolig- og mobilitetshierarkiet. Vores informanter er voksne kvinder, der har det til fælles, at de er immigreret til Danmark fra et ikke-vestligt land og bor i det på daværende tidspunkt 'særligt udsatte' almene boligområde Sjælør i København. Kvinderne er mellem 27 og 55 år, og deres ophav tæller bl.a. Syrien, Albanien, Afghanistan, Tyrkiet og Marokko – alle lande uden en stærk cykelkultur, og hvor den kulturelle fortælling omkring cykling adskiller sig væsentligt fra den københavnske. Med en enkelt undtagelse er alle informanter flyttet til Danmark som voksne, én er flyttet til Danmark som barn.

Boligområdet Sjælør, hvor undersøgelsens informanter bor, ligger i det sydlige København i Valby grænsende op til Kgs. Enghave. Boligområdet er relativt stort med sine 539 boliger fordelt i 13 blokke langs vejen Sjælør Boulevard. Området ligger mellem Vestre Kirkegård på den ene side og et af Valbys gamle villakvarterer på den anden. I den nordlige ende af Sjælør Boulevard ligger Vigerslev Allé, en relativt befærdet indfaldsvej til Københavns brokvarter Vesterbro, og i den sydlige ende ligger Sjælør station (KAB 2012:4) Det er en almen bebyggelse fra 1970 og 1972 med mange af de typiske karaktertræk ved alment byggeri fra perioden med blandt andet dets relativt store volumen, parallelle stokbebyggelser, store græsarealer mellem bygningerne og forholdsvis få butikker, liberale erhverv og kulturinstitutioner i området. Af Københavns Kommune beskrives området således som »isoleret og monofunktionelt« (Københavns Kommune 2011:7).

Boligområdet består af fire boligafdelinger, hvoraf tre fra 2013 til 2016 havde en fælles boligsocial helhedsplan. På det tidspunkt undersøgelsen blev gennemført rangerede Sjælør Boulevard-boligområdet på den officielle liste

over særligt udsatte boligområder i Danmark – en betegnelse der refererer til en specifik statistisk repræsentation af visse socioøkonomiske parametre blandt beboerne i et alment boligområde (Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter 2013). Undersøgelsens informanter bor altså i et boligområde, der statistisk set huser relativt flere beboere med ikke-vestlig oprindelse (i to generationer), beboere med en relativt lavere tilknytning til arbejdsmarkedet, et relativt lavere uddannelsesniveau og en relativt lavere bruttoindkomst samt relativt flere beboere med strafferetlige forhold bag sig relateret til våben eller narkotikadomme.

For at indfange områdets særegne fysiske karakteristika valgte vi at anvende et udvalg af undersøgelsesteknikker inspireret af geografiske karteringsteknikker fx geografiske registreringer af vejforløb og vejklasser, skalarforhold, kort over destinationer i området samt registreringer af hegn og andre fysiske barrierer for mobilitet i boligområdet. Disse kort over området kan bruges til at forstå, hvilke mobilitetsmæssige muligheder og udfordringer de fysiske adgangsforhold i området udgør.

For at kunne analysere målgruppens hverdagslige oplevelse af afstande mellem bolig og by-ressourcer udarbejdede vi en række 'realtidskort'. Det vil sige kort, hvor afstande er målt i tid frem for geografisk distance. Konkret indtegnede vi, hvor langt det er muligt at nå ved et gangtempo på 5 km i timen hhv. om dagen og om aftenen. På den måde tager kortene højde for de mange barrierer eller nødvendige omveje (hegn, låger, vejens udformning osv), som områdets fysiske konfiguration er styrende for. Kortene er lavet ud fra et fodgænger-perspektiv, fordi denne transportform viste sig at være målgruppens foretrukne. Realtidskortene bidrager derfor til at kortlægge og forstå, hvordan afstande i området konkret erfarer af målgruppen i en hverdagslivssammenhæng på en måde, som almindelige kort og registreringer af afstande målt i km ikke vil kunne indfange. Derudover viste en sammenstilling mellem geografiske registreringer og de kortøvelser vi foretog med informanterne, som deskriptivt repræsenterede gruppens hverdagslige mobilitetsmønstre, en interessant diskrepans mellem de faktiske distancer og informanternes udlægning af afstanden til forskellige væsentlige destinationer.

Ud over karteringsmetoderne var en anden bærende undersøgelsesteknik en intervenserende tilstedeværelse i form af cykelundervisning og mindre cykelture, som vi arrangerede for i alt 25 kvinder<sup>10</sup> gennem et år. Denne undersøgelsesteknik gav os en unik adgang til studiets målgruppe, hvor vi fra første parket fik mulighed for at se, hvilke barrierer og kropslige reaktioner målgruppen oplevede ved tilegnelsen af en for dem ny mobilitetsform. Den intervenserende tilstedeværelse gav os mulighed for over længere tid at observere dynamikker, udviklinger og relationsdannende aktiviteter i gruppen. Formålet med denne undersøgelsesmetode var dobbelt; dels var det et indbygget formål for projektet at bidrage med social empowerment til informantgruppen ved at dele vores viden og kompetence indenfor cykling. Dels

var det vores hensigt, at undersøge effekterne af en ændret mobilitetspraksis hos informantgruppen. Det praktiske møde mellem informanternes og vores mobilitetshabitus skabte desuden nogle situationer, hvor forskellighederne i både praktiske, sociale og symbolske tilegnelser af cykelmobilitet blev særdeles tydelige.

Cykelundervisningen var en udpræget fysisk og kropslig aktivitet, hvor vi erfarede kvindernes nervøsitet, angst, beslutsomhed, lettelse og glæde. Vi oplevede rystende hænder, spændte muskler, blødende knæ og kroppe ude af balance og kontrol. Forandringen i informanternes mobilitetskapital som vi initierede, afslørede tydeligt deres kropsliggjorte erfaring og dennes begrænsning, og ikke mindst barriererne for at omstrukturere den. Interventionsteknikkerne var dermed yderst givende mht. at eksplicite kropslig viden, noget som er vanskeligt tilgængeligt med mere sprogligt funderede undersøgelsesteknikker – især overfor en målgruppe, der har dansk som fremmedsprog. Med interventionsteknikkerne blev det muligt uden ord at udveksle viden om det, som er nærmest umuligt at tale om; hvad man *ikke kan* og *hvorfor* man ikke kan det.<sup>11</sup>

Ud over karteringsmetoder og intervenerende tilstedeværelse afholdt vi tre fokusgruppeinterviews med i alt otte kvinder.<sup>12</sup> Til fokusgruppeinterviewene tog vi bl.a. udgangspunkt i nogle forinden indsamlede spørgeskemaer (spørgsmålene gik på, hvilke transportmidler og typiske destinationer, kvinderne brugte/besøgte mest) og individuelle kortlægninger af informanternes bevægelsesmønstre (øvelser, hvor vi på en tilfældigt udvalgt dag bad kvinderne tegne deres tilbagelagte ruter på dagen før). På den måde fik kvinderne under fokusgruppeinterviewene mulighed for at forklare og uddybe deres mobilitetsmæssige valg og fravalg.

Fokusgruppeinterviewene udgør undersøgelsens mere styrende og sprogligt baserede vidensproduktion og var især givende mht. at klarlægge informanternes diskursive og symbolske værdier knyttet til mobilitet. En lærerig erfaring fra fokusgruppeinterviewene var, at de mest konkrete og hverdagsnære spørgsmål fungerede godt som samtaleåbnere, mens de mere abstrakte spørgsmål om begrænsninger og potentialer for mobilitet i meget ringe grad genererede nogen ny viden. Et af fokusgruppernes primære resultater var introduktionen af en ny social kategori fra informanternes side; en gruppe af ikke-aktive, ikke-mobile kvindelige naboer forbundet med traditionelle kultur- og kønsnormer, som informanterne identificerede sig selv i modsætning til.

En forudsætning for at anvende fokusgruppeinterviews var det forhold, at vi allerede på daværende tidspunkt havde etableret et tillidsforhold til informanterne (blandt andet gennem den intervenerende tilstedeværelse). Det gav os mulighed for at interviewe informanter, for hvem en formel 'møde-situation', som foregår på dansk, i sig selv var en stor overvindelse. Vores relation til kvinderne gav dem en følelse af tryghed og fortrolighed over for os, som

var en styrke ift. overhovedet at kunne gennemføre fokusgruppeinterviews. Samtidig var disse relationer til deltagerne en ulempe ift. selve fokusgruppens præmis om den tilbagetrukne interviewer. Vi oplevede således ved fokusgruppeinterviewene, at vores tilstedeværelse affødte en symbolsk modstilling hos informanterne mellem deres egen mobilitetshabitus og en såkaldt 'normal' eller 'dansk' cykelhabitus. Det kontrastbillede, som vi indlejrede i forskningssituationen, var en positiv katalysator for viden i de intervenerende feltmetoder, men blev til en utilsigtet styring af samtalen i fokusgruppeformatet. Valget af fokusgruppeinterviews frem for individuelle interviews gav ligeledes kvinderne en tryghed og mulighed for at hjælpe hinanden med at sætte ord på deres svar og forklaringer over for os som interviewere.

Kombinationen af forskellige karteringsmetoder, intervenerende tilstedeværelse og fokusgruppeinterviews gav os en alsidig og omfattende adgang til feltet og en nuanceret forståelse af målgruppens hverdagsmobilitet, der kan bidrage til at analysere de fysiske, sociale og symbolske dimensioner af målgruppens mobilitetskaptal.

### Del 3: Analyse

I det følgende vil vi redegøre for væsentlige resultater af vores analyse. Analysen er inddelt i tre afsnit om hhv. fysiske, sociale og symbolske dimensioner af mobilitetskaptal samt et opsamlende afsnit om mobilitetskaptalens stratificerende effekter og forandringspotentialer.

#### Fysiske dimensioner af mobilitetskaptal

Kortlægningen af kvindernes bevægelsesmønstre viser, at det for en stor del af gruppen gælder, at den daglige mobilitet er struktureret omkring hjemmet og destinationer relateret til husholdningen (indsamlet via spørgeskema, hvor kvinderne angav bl.a. fødevareindkøb, vaskeri, hente og bringe børn, o.lign. som formål med de daglige ture). Ligeledes viser analysen, at kvindernes mobilitetsradius (kortlægning af 15 kvinders bevægelsesmønstre, registreret på en tilfældigt udvalgt hverdag) må betegnes som relativt begrænset; en fjerdedel af gruppen har på den pågældende dag ikke været udenfor deres hjem, en fjerdedel har været på strækningen mellem hjemmet og bebyggelsens fælles vaskeri, en fjerdedel har været ved de nærliggende butikker, mens den sidste fjerdedel har været udenfor det umiddelbare lokalområde. Til sammenligning er den gennemsnitlige tilbagelagte distance for københavnere opgjort til 27,65 km om dagen (DTU Transport 2012).

De mest anvendte transportformer hos målgruppen er bus, tog og gang. Bil og cykel anvendes i mindre grad, og når de kører i bil er det oftest som passager. De mindst anvendte transportmidler (bil og cykel) har det til fælles, at de kan betragtes som individuelle og fleksible transportformer. Men i den udstrækning disse transportmidler er tilgængelige for informanterne, sker det via *gate keepers* som f.eks. en ægtemand, der er chauffør, eller en ven,

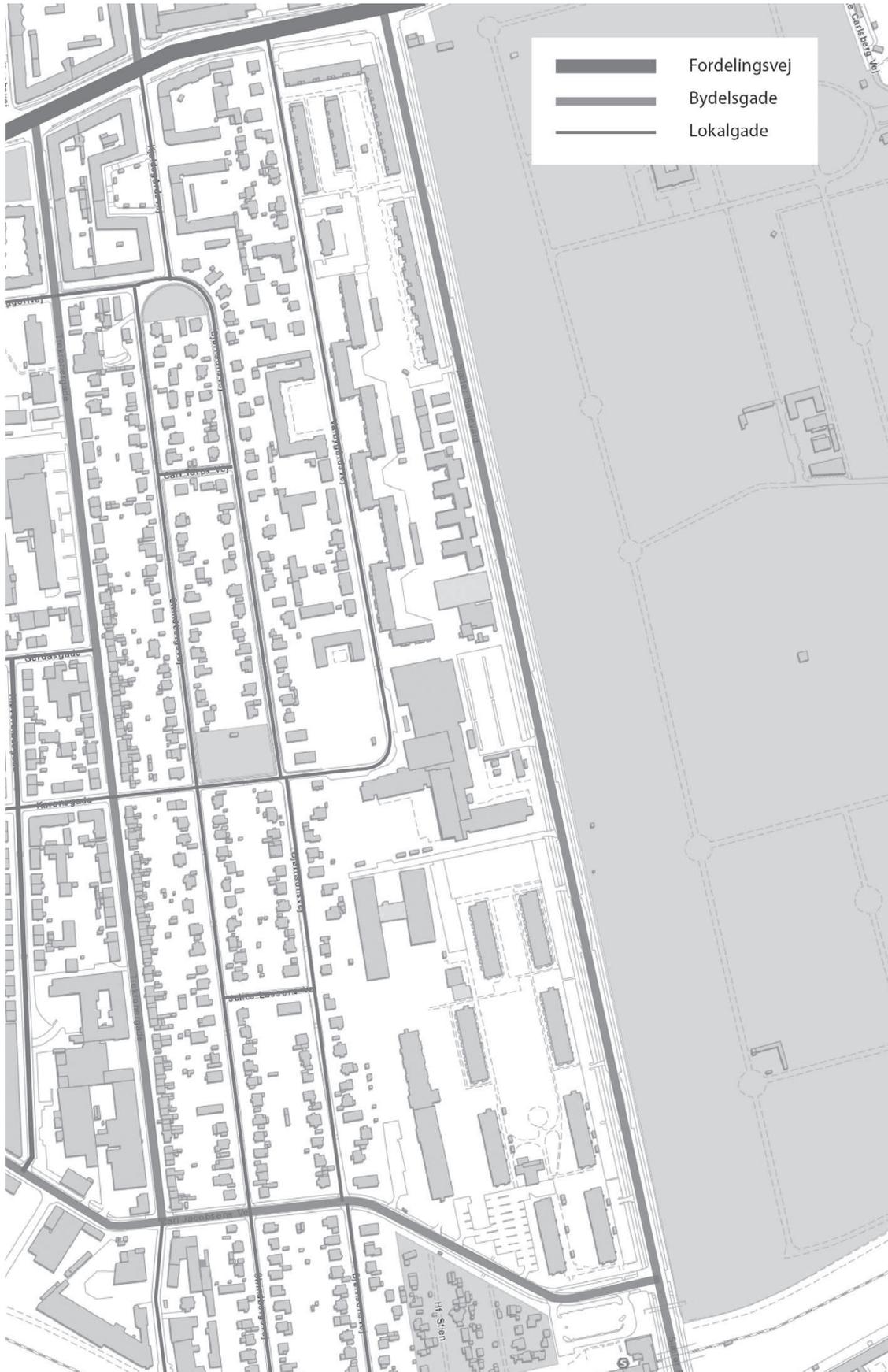
som udlåner sin bil. Samlet set tegner det et billede af en hverdagsmobilitet, der i høj grad er afhængig af offentlige services eller private gate keepers. En væsentlig undtagelse herfra er gang, som kvinderne i høj grad praktiserer. Gang er både en udpræget individuel og fleksibel måde at transportere sig på, men denne transportform er begrænset mht. rækkevidde og kapacitet. Det fremgår af kvindernes omtale af de daglige fodgængerture:

*Hvis jeg køber ind ved Valby Station. Hvis jeg går tættere på, så går jeg. Og jeg skal hente min barnevogn, min datters, fordi jeg støtter mig. Jeg kan ikke. (...). Men barnevogn til indkøb også og støtte (...).* (Hansen & Poulsen 2014:3, bilag 4)

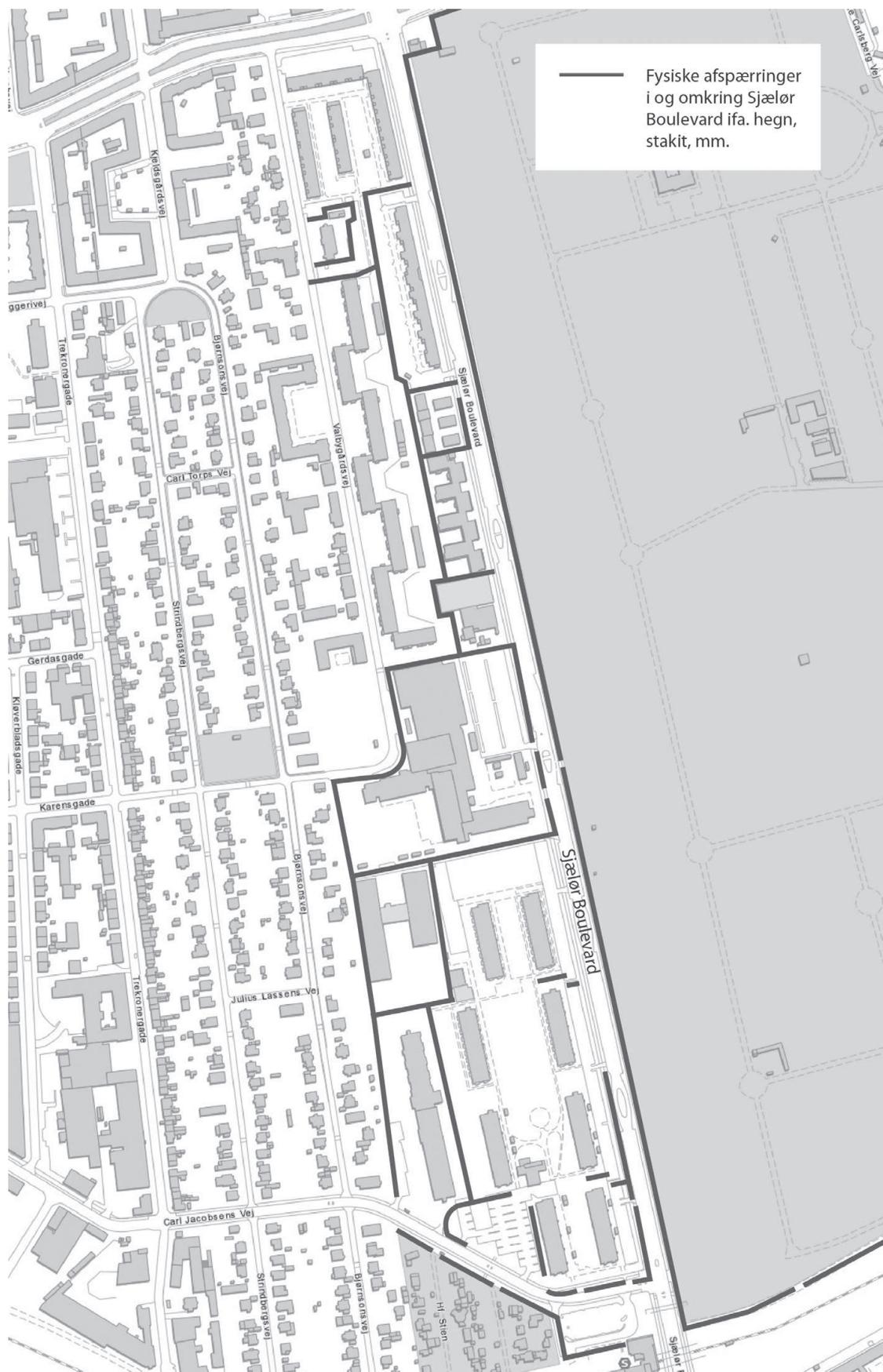
Gang fremstår som en slags compensation for de ellers ikke-tilgængelige personlige/fleksible transportformer, og de praktiske og helbredsmæssige udfordringer forbundet med gang kompenseres med hjælpemidler såsom klapvogne og barnevogne.

De fysiske rammer omkring kvindernes hverdagsmobilitet er som nævnt primært boligområdet og dets umiddelbare omgivelser. Sjelør-boligområdet udgøres af stokbebyggelser i to rækker parallelt med en gennemgående bydelsgade (Sjelør Boulevard) i nord/sydgående retning. Mobiliteten ind og ud af området foregår altså primært via én enkelt færdselsåre. Til sammenligning er der én bydelsgade og fire lokalgader i nord/sydgående retning samt fire lokalgader i øst/vestgående retning på den samme strækning i villaområdet lige vest for Sjelør. Desuden indrammes Sjelør-boligområdet af mange hegn i og omkring området. Bevægelsesanalyser (baseret på hhv. spørgeskemaer og kortlægninger af gruppens bevægelsesmønstre) kombineret med kartering af vejnet og fysiske barrierer i boligområdet viser tydeligt, hvordan den geografiske indramning af trafikken er styrende for beboernes mobilitetspraksis; ingen af kvinderne angav således ruter øst/vest gennem området (på trods af, at dette potentielt er den hurtigste vej til indkøbsmuligheder), ligesom ingen af kvinderne nævnte en nærliggende park og legeplads som destinationer, selvom disse ligger umiddelbart øst for Sjelør-bebyggelserne. Rummets fysiske konfiguration fungerer i praksis som konkrete barrierer for kvindernes mobilitet, og den trafikale adskillelse mellem etageboligområdet og villaområdet reproduceres i kvindernes mobilitetspraksis. Analysen viser, hvordan beboere i etageejendommene approprierer et andet fysisk rum end beboerne i villaområdet, og dermed tildeles en anden spatial profit og nok mest væsentligt; at denne fysiske dimension af gruppens mobilitetskapital bidrager til at opretholde en rumlig adskillelse af to beboergrupper, der allerede er adskilt i social-rumlig forstand.

Figur 1: Vejnet i boligområdet



Figur 2: Hegn og andre fysiske barrierer i boligområdet





## Sociale dimensioner af mobilitetskaptal

Gennem primært den intervenerende tilstedeværelse og fokusgruppeinterviews har vi nærmet os de sociale ressourcer og kompetencer, som er medkonstituerende for kvindernes mobilitetskaptal. Denne dimension af kvindernes mobilitetskaptal er ganske sammensat, men vi vil her fremhæve de væsentligste linjer.

Først og fremmest fremhæves (manglen på) helbredsmæssige ressourcer som en barriere for mobilitet. Sygdom og smerter, men også psykiske helbredsproblemer er en væsentlig grund til, at de ikke bevæger sig mere i hverdagen (Hansen & Poulsen 2014:64 /fokusgruppe 3). Dette relaterer sig overraskende nok til stort set alle transportformer; gang, cykling, bus og tog. Omvendt opfatter kvinderne også sundhed som et positivt incitament til at bevæge sig mere (Hansen & Poulsen 2014:65/fokusgruppe 1). Også videnskæssige ressourcer fremhæves af informanterne som nødvendige for at kunne omsætte tekniske og økonomiske ressourcer til praktiseret mobilitet. Det gælder f.eks. viden om busruter og takstsystemer, men også viden om cykler (hvilken størrelse og type cykel skal man anskaffe sig og af hvilken kvalitet? Hvordan repareres og vedligeholdes den? osv.) (Hansen & Poulsen 2014:67/fokusgruppe 3). Her forekommer det endnu engang, at kvinderne må omkring en *gate keeper* – i dette tilfælde venner, eller os – for at anskaffe den nødvendige viden.

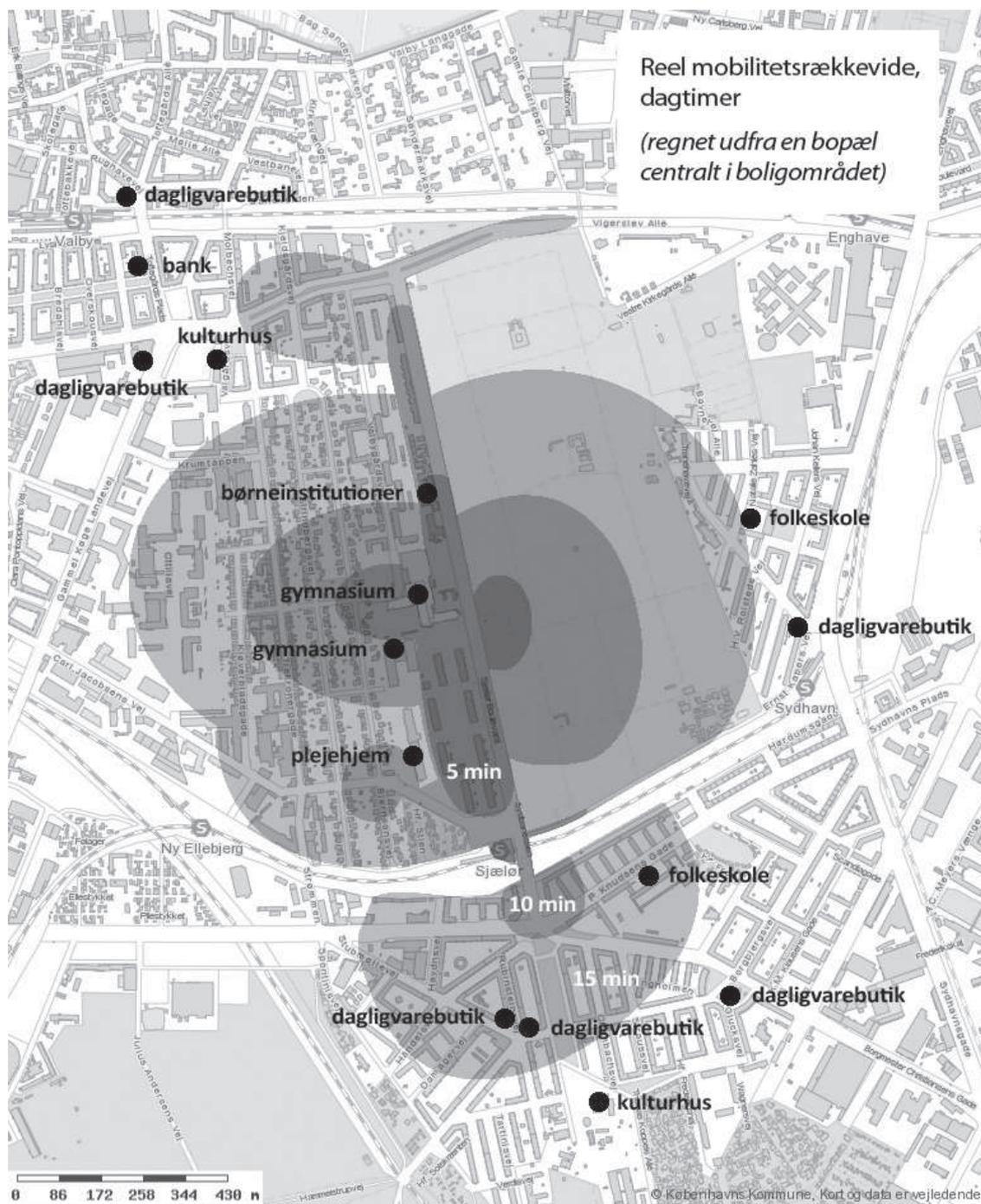
Ud over de helbreds- og videnskæssige ressourcer, fremhæves tekniske/kropslige kompetencer som en barriere for mobilitet; f.eks. evnen til at cykle eller køre bil. De kropslige barrierer for cykelmobilitet har vi undersøgt gennem vores interventionsmetode; cykelundervisning og cykelture og herigenem erfaret, hvilke udfordringer det forvoldte deltagerne, at tilegne sig denne kompetence. En deltager siger f.eks.:

*Hvis jeg prøvede [at cykle], men wallah, nogle gange græd jeg. Jeg kunne ikke. Når jeg bremsede gjorde det ondt og så stoppede jeg. (...) Jeg troede de var nemme de cykler, men nu – nej, det nemmeste er bil. Bare sidde og ikke bremse.*  
(Hansen & Poulsen 2014:4, bilag 4)

De kropslige og helbredsmæssige kompetencer viste sig at være den største barriere for at appropriere den nye mobilitetsform og dermed udvide sin mobilitetskaptal. Det var simpelthen nødvendigt for nogle også at styrke-, balance- og koordinationstræne, for at kunne holde sig på cyklen. Noget som til dels var en del af selve cykelundervisningen.

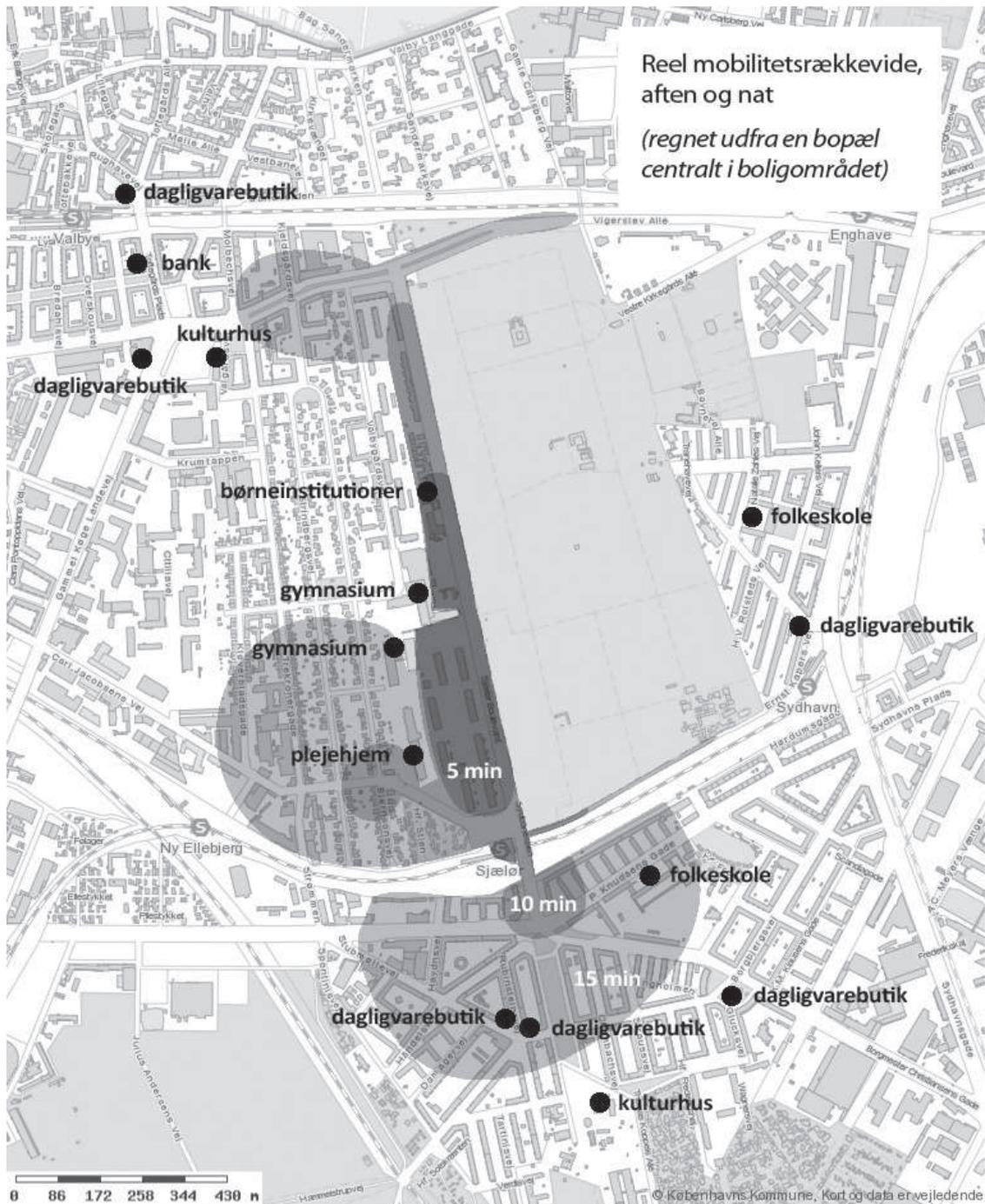
Kombineres denne viden om kvindernes kropslige barrierer for mobilitet med viden om områdets fysiske indramning af mobilitet samt kendskab til, hvilke destinationer kvinderne opsøger, hvor langt de bevæger sig og med hvilke transportmidler, fremkommer et nuanceret billede af deres praktiserede mobilitet set fra et lokalt hverdagsperspektiv. Som værktøj til at sammenflette disse vidensområder udarbejdede vi som beskrevet tidligere en serie af

Figur 4: Reel mobilitetsrækkevide, dagtimer



såkaldte reeltidskort. Kortene viser en optegnelse af lokalområdets relative afstande, når der tages højde for vejforløb, gærde, hegn og låger, tidspunkt på døgnet og kvindernes primære transportform; gang.<sup>13</sup> Kortene viser således udstrækningen af kvindernes *reelle* mobilitetsradius målt i tid og det bliver tydeligt, hvordan kun ganske få af de destinationer, som er væsentlige for deres hverdagsliv (dagligvareforretninger, skoler, mm.), kan nå indenfor en tidsramme på 15 minutter.

Figur 5: Reel mobilitetsrækkevide, aften og nattetimer



Realtidskortene viser, hvordan de sociale og spatiale dimensioner af kvindernes mobilitet betyder, at der er *relativt længere* for denne gruppe beboere i Sjælør til relevante velfærdsgoder, end der vil være for en anden beboer i Sjælør med flere mobilitetsressourcer (som eksempelvis kunne antages at være cyklist eller bilist). Dette er et eksempel på, at den spatiale profit og en eventuel spatial segregering af et område *ikke* udelukkende kan vurderes på baggrund af bopæl og geografisk distribution af og afstande til velfærdsgo-

der (som i eksempelvis Troels Schultz Larsens studie af almene boligområder i Danmark), men at spatial kapital derimod må ses i lyset af en sammensat mobilitetskaptital hos den enkelte person eller gruppe.

## Symbolske konstruktioner omkring mobilitet

Gennem primært fokusgruppeinterviews med informantgruppen er vi kommet tættere på gruppens symbolske konstruktioner omkring mobilitet; hvilke værdier, normer og følelser der knyttes til mobilitet.

Mobilitet er blandt informanterne i ganske stor udstrækning forbundet med følelser af frygt og angst. Det gælder på tværs af alle transportmidler med undtagelse af passagerkørsel i bil. Bus og togekørsel er forbundet med angst for ulykker eller manglende flugtveje (Hansen & Poulsen 2014:68/fokusgruppe 1, 2), cykling forbindes med frygt for at falde på grund af manglende teknisk/kropslig kunnen og frygt for medtrafikanter herunder både cyklister og bilister (Hansen & Poulsen 2014:68/fokusgruppe 1, 2, 3).

Cyklisme fremstår som den mest 'farlige' transportform i kvindernes symbolske skema. Samtidig er cykling og gang dog de to transportformer, der beskrives mest positivt af gruppen. Socialt samvær omkring gåture og cykling især med børn fremhæves som et positivt incitament for at bevæge sig mere. Derudover er målgruppen meget optaget af de positive sundhedseffekter ved gang og cykling, og flere henviser direkte til, at sundhedshensyn har fået dem til at ændre mobilitetsvaner (Hansen & Poulsen 2014:69/fokusgruppe 1). Også positive værdier som miljøbeskyttelse på et samfundsmæssigt plan forbindes med cyklisme. Ikke overraskende er kapacitet, fleksibilitet og fart også positive tilskrivninger til mobilitet, som modsat forbindes med især bil, tog og bus:

*»For mig, bil, det er jeg nødt til, fordi du kan nå hurtigt ind og handle. Og så kan du have meget med.«* (Hansen & Poulsen 2014:5, bilag 5)

Med undtagelse af angst-elementet ligger den generelle symbolske konstruktion omkring mobilitet således ganske tæt op ad den gængse 'common sense' diskurs omkring mobilitet i København, som man forventeligt vil kunne identificere hos en mere ressourcestærk middelklasse, der befinder sig i en ganske anden position på det københavnske bolig- og arbejdsmarked, og som statistisk har en meget anden mobilitetspraksis end den her undersøgte målgruppe.

## Social og rumlig stratificering på baggrund af mobilitet?

Endeligt har empirien givet os mulighed for at se på, hvordan kvinderne opfatter deres egen mobilitetspraksis overfor andre praksisser i feltet for hverdagsmobilitet. Og afledt heraf; hvordan en ændret mobilitetskaptital (her at lære at cykle) ændrer de forhandlede normer omkring mobilitet.

De fleste af kvinderne har enten lært eller er ved at lære at cykle, og de beskriver sig selv som 'aktive kvinder'. Der er en stolthed forbundet med cyklisme, som især relaterer sig til den fysiske aktivitet og det sociale netværk, som er forbundet med cykling generelt men også med selve cykelundervisningen. At cykle og ikke mindst det *at lære at cykle* medkonstituerer et selvbillede, som står i modsætning til billedet af andre beboere i boligafdelingerne i Sjælør. Især de længere cykelture ud af lokalområdet ændrede deltagernes opfattelse af deres egen formåen, og vi fornemmede, hvordan nogle kvinder opnåede en højere status blandt andre af områdets beboere ved at deltage i disse ture.

Disse 'andre beboere', som informanterne opfatter sig selv i modsætning til, omtales enten som 'indvandrerkvinder' eller 'hjemmegående kvinder', og fælles for dem er, at de opfattes som mindre mobile (Hansen & Poulsen 2014:74/fokusgruppe 1, 2 og 3). Mens informanterne ser deres egen mobilitet som begrænset af især dårligt helbred og manglende tekniske og vidensmæssige kompetencer, omtales andre kvinder i området som begrænset af manglende sproglige kompetencer, kulturelle normer og 'dovenskab':

*Nogen af dem [de mindre mobile kvinder i lokalområdet] er opdraget sådan af deres forældre, meget lille sted, hvor de f.eks. ikke har fået en uddannelse eller ikke har været aktive. Så har de giftet sig og er kommet herover. Men de vil altid være hjemmegående kvinder, og ikke færdes ret meget ude. (Hansen & Poulsen 2014:24, bilag 6)*

Her henviser en af kvinderne til, hvordan kønsnormer fra opvæksten er afgørende for mobilitetskaptalen. Normer som informanterne selv mener de er præget af, men har lagt bag sig:

*Fordi i vores lande kan alle mænd cykle. Selvom kvinder cykler ikke (...) Så synes jeg også det er pinligt at cykle i Marokko, for hvis jeg cykler så kommer alle mennesker og kigger. Nå, hun cykler! Det er noget nyt. Det har vi ikke. (...) det er kun mænd der cykler. Og det er det vi har som baggrund. (Hansen & Poulsen 2014:16, bilag 5)*

Samtidig viser empirien også tydeligt, at informanterne ser deres egen mobilitetshabitus i opposition til en habitus, de betegner som 'normal' eller 'dansk'. Der skelnes generelt tydeligt mellem en 'dansk' mobilitetshabitus og en 'ikke-dansk' mobilitetshabitus (Hansen & Poulsen 2014:74/fokusgruppe 1, 2 og 3). Mens vi som cykelundervisere og interviewere ganske hurtigt tillægges en rolle som repræsentanter for den 'danske' mobilitetshabitus, forbindes den 'ikke-danske' mobilitetshabitus med de førnævnte 'inaktive indvandrerkvinder'. Dermed placerer deltagerne fra cykelundervisningen sig selv i en midterposition i et mobilitetshierarki, hvor den 'danske mobilitet' ligger øverst og 'de inaktive indvandrekvinder' ligger i bunden. De ser deres egen position i

hierarkiet som en mellemposition, der på grund af deres nye tilegnede mobilitetspraksis adskiller dem selv fra andre kvinder, der også har en ikke-vestlig kulturel baggrund og som har bopæl i samme område. På sin vis reproducerer kvinderne det nutidige samfundsmæssige paradigme om (hyper-) mobilitet, der tilskriver stor mobilitet positiv værdi og mindre mobilitet eller stilstand negativ værdi.<sup>14</sup> Disse kvinders mobilitetshierarki er på samme vis struktureret omkring en positiv-negativ akse for mobilitet, hvor mere mobilitet synes at være parallelt med mere frihed og selvstændighed samt sociale, sundhedsmæssige og miljømæssige værdier.

Det er påfaldende, at især cykling som i realiteten er den mindst praktiserede mobilitetsform i gruppen, udgør en så væsentlig akse for deres sociale positionering ift. kultur- eller integrationsmæssige hierarkier og status og for kvindernes selvbillede som 'aktive' og 'selvstændige kvinder'. At netop cyklen indtager denne position kan hænge sammen med det tidligere omtalte forhold, at kvinderne kun i lille grad har adgang til individuelle fleksible transportformer undtagen via *gate keepers*. Den forandring af den personlige mobilitetskapital som cykelundervisningen tilbyder (øgede teknisk/kropslige kompetencer, socialt netværk samt videnskabelige ressourcer forbundet med cykling), repræsenterer et potentielt brud med dette mønster, og den nye mobilitetskapital bliver medkonstituerende for en social stratificering internt i boligområdet, som (også) relaterer sig til kulturelle værdier, der ikke er direkte forbundet med mobilitet.

Også på det fysiske rumlige plan kan vi spore nye eller ændrede stratificeringsmønstre hos de kvinder, som ændrede deres mobilitetskapital og habitus ved at tilegne sig evnen til at cykle. De længere cykelture ud af lokalområdet ændrede deltagernes perception af steder og afstande (Hansen & Poulsen 2014:7, bilag 6/ fokusgruppe 3). Eksempelvis ændres tilegnelsen af den nærliggende kirkegård sig for flere af informanterne, efter at have cyklet rundt der på egen hånd. Én bemærker:

*Det dejligste er, at vi har kirkegården herovre. (...) For det kan man ikke finde ud af, hvis man går. For når man cykler så tager man hele vejen rundt omkring. Hvis man cykler en stor omgang, så opdager man, at der både er så dejligt og flot. Det har jeg opdaget, efter at jeg har gået på cykling. (Hansen & Poulsen 2014:7, bilag 6)*

Den nye tilegnede mobilitetspraksis (cykling) udvider ikke kun individets mobilitetsradius i fysisk forstand, sådan at en nærliggende kirkegård, en park, et kystområde og et indkøbscenter bliver indenfor rækkevidde. Men også den symbolske tilegnelse af de enkelte steder ændrer sig, og kirkegården er nu 'dejligt og flot'.

## Del 4: Diskussion og konklusion

Med dette studie har vi undersøgt hverdagsmobiliteten hos en gruppe voksne kvinder med ikke-vestlig migrationsbaggrund bosat i et alment boligområde i København. Vi har undersøgt kvindernes faktiske mobilitetspraksis, samt hvilke ressourcer og forudsætninger, der tilsammen konstituerer deres mobilitetskaptal. Derudover har vi undersøgt, hvordan deres mobilitetskaptal og -praksis (mobilitetshabitus) indgår i en social, rumlig og symbolsk stratificering mellem naboer og lokalområder, og ikke mindst hvorvidt en ændret mobilitetskaptal potentielt kan ændre disse stratificeringsmønstre.

Analysen viser med al tydelighed at informantgruppens mobilitetspraksis er struktureret omkring husholdnings- og familierelaterede gøremål, og at den i sin udstrækning er relativt begrænset. Dette fund ligger umiddelbart i tråd med Emanuel Ravalets studie fra 2006, der påviser, at kvinders mobilitet i højere grad end mænds er familierelateret og centreret omkring lokalområdet (Ravalet 2006). Vores analyse viser desuden, at denne gruppe kvinder i høj grad er afhængig af enten offentlige services eller private gate keepere for at transportere sig, og at de således har begrænset adgang til individuelle, fleksible transportformer. En undtagelse hertil er gang, som (måske netop derfor) er kvindernes hyppigst anvendte transportmodus.

Informanternes generelle symbolske konstruktion omkring mobilitet ligger absolut i tråd med den dominerende mobilitetsdiskurs i en dansk og københavnsk sammenhæng; mobilitet giver frihed og selvstændighed, og vigtige kvaliteter ved mobilitet er socialt samvær, sundhed, miljøvenlighed, kapacitet, fart og fleksibilitet. Informantgruppen konstruerer altså *ikke* et symbolsk parallelbillede, hvor mobilitet vurderes radikalt anderledes end i samfundet i øvrigt. Dette fund afviger væsentligt fra konklusionerne i Utengs norske studie, hvori hun betoner kultur og normer som de vigtigste determinerende faktorer for mobilitetspraksis hos kvindelige ikke-vestlige immigranter i Norge (Uteng 2009).

Vores analyse peger derimod på, at årsagen til kvindernes begrænsede mobilitet skal findes andre steder end i deres normmæssige konstruktioner – men også på at et 'common sense' normsæt *i sig selv* ikke ændrer ved en begrænset og særegen mobilitet. Det interessante er her, at kvindernes symbolske skema omkring mobilitet tydeligvis ikke omsættes direkte til deres reelle mobilitetspraksis. Årsagen til dette skal formentlig findes i deres sammensatte sociale og rumlige forudsætninger for mobilitet, som vi har identificeret gennem analysen af deres mobilitetskaptal.

Vores analyse af kvindernes sociale ressourcer og kompetencer til mobilitet peger på, at særligt (manglen på) helbredsmæssige og kropslige, tekniske kompetencer står i vejen for en udvidet mobilitetskaptal. Dertil skal lægges en generel oplevelse af angst og utryghed som trafikant med stort set alle transportformer.

Et andet forhold, som synes at have betydning, er de fysiske forudsætninger for kvindernes mobilitet. Gruppen bevæger sig konsekvent *ikke* i eller gennem naboområderne øst og vest for Sjælør, et mønster der er sammenfaldende med de fysiske adgangsforhold i lokalområdet i form af vejnet og indhegning. Dette fund harmonerer med perspektivet i space-syntax analyserne af bl.a. Grannis, som lægger vægt på byens fysiske udformning, som en variabel for social segregering (Grannis 1998, 2005). I vores studie er det interessante i denne sammenhæng, at den rumlige styring langs den nord-sydgående hovedfærdselsåre Sjælør Boulevard risikerer at understøtte en social segregering, fordi kvindernes mobilitetsmønster ikke understøtter muligheden for møder på tværs af de sociokulturelle grupper, som bebor hhv. det almene boligområde og villakvartererne. Informanterne går bogstaveligt talt i en bue udenom villaområdet og dets potentielle spatiale profit i form af dets beboere og fysiske ressourcer fx en park og en legeplads.

Vores analyse viser også, at den fysiske distribution af velfærdsgoder i et konkret lokalområde tilgås og erfares meget forskelligt afhængigt af individets mobilitetskapital. Via bl.a. realtidskortene kan vi påvise, at informantgruppen har *relativt længere* til velfærdsgoder end andre beboere i samme boligområde med en anderledes mobilitetskapital. Det betyder, at det bliver endda rigtigt vigtigt for denne målgruppe, hvilke velfærdsgoder det umiddelbare lokalområde huser og ikke huser. Man kan sige, at denne målgruppe kva deres mobilitetskapital 'rammes' relativt hårdere af en eventuel mangel på funktioner i et 'monofunktionelt' boligområde end deres naboer. Dette peger på, at rumlig segregering ikke kun afhænger af bopæl og lokalområde, men at segregering også er en mobil praksis, der hænger sammen med personlige ressourcer. Det betyder, at bopæl og socioøkonomiske parametre ikke kan stå alene i en analyse af rumlig segregering, men at det er meningsfuldt at inddrage konkrete analyser af mobilitetskapital på person- og lokalområdeniveau i forståelsen af urban segregering.

Sidst men ikke mindst har vi påvist, hvordan en ændret mobilitetskapital på positiv vis kan forandre et menneskes stilling i samfundet både i fysisk, social og symbolsk forstand. Interventionsstudiet viser for det første, at den øgede mobilitetskapital understøtter eller ligefrem medvirker til dannelsen af nye sociale netværk. For det andet viser studiet, at den nye mobilitetspraksis på positiv vis påvirker beboernes tilegnelse af lokalområdet – ikke kun i den forstand at deres mobilitetsradius øges, men også sådan at steder i lokalområdet tillægges nye positive værdier. For det tredje viser interventionsstudiet, at tilegnelsen af cykling som nyt transportmiddel udgør et stærkt referencepunkt for informanternes selvbillede som *aktive, mobile* og *selvstændige* kvinder.

Dette peger på et emancipatorisk potentiale i at udvikle mobilitetsrelaterede ressourcer blandt udsatte borgergrupper i udsatte boligområder. Kan vi ligefrem sige, at en udvidet mobilitetskapital kan modvirke effekter af urban segregering? I en rumlig og symbolsk forstand, ja. Vores studie tyder på, at en

mere fleksibel, individuel og vidtrækkende mobilitet via fx cykling, vil kunne ændre den mobilitetspraksis, der gør denne gruppe særligt afhængig af lokalområdet og afholder dem fra at bruge bestemte tilstødende områder. Mest tydeligt er det dog, hvordan en ændret mobilitetskaptal på symbolsk plan introducerer nye kategorier og referencer for kvinderne. Det resulterer i en dobbelt-sidig positionering i et symbolsk mobilitetshierarki, men også i en afstandtagen fra positioner i socialt og symbolsk rum, som *ikke* umiddelbart er relateret til mobilitet, men derimod forholder sig til nationale, kulturelle og kønsmæssige værdier. Her kan vi pege på et potentiale for en afsmittende effekt mellem målgruppens (nye) positionering i mobilitetshierarkiet og i andre kulturelle og sociale hierarkier. Denne sammenhæng kan for eksempel være værdifuld viden i det boligsociale arbejde i den almene sektor, men også indenfor mobilitets- og transportplanlægning herunder i kommunale mobilitetsplaner.

## Noter

1. Vi vil gerne takke de to anonyme referees samt lektor Katrine Hartmann-Petersen for konstruktive kommentarer på en tidligere version af denne artikel.
2. Hvis man kigger på landets 4 største byers mobilitetsplaner, ses et gennemgående fokus på tiltag ift. udbygning eller trafikafvikling ved forbindelser gennem byen/mellem byområder (øget trængsel begrundes ofte vha. fremskrivninger af trafiktællinger og samfundsøkonomisk forrentning). Her ses et typisk 'predict and provide' rationale i mobilitetsplanlægningen. Derudover findes også tiltag målrettet forskellige transportmodus (kollektiv transport, bil, cykel, gang) med typiske målgrupper som børn, ældre, pendlere og til dels 'nye danskere'.
3. Et illustrativt hjemligt eksempel herpå er Dansk Sociologkongres årgang 2013, der havde det overordnede tema: 'Mobilitet og by i spændingsfeltet mellem hverdagsliv, politik og ressourcer'. Det er slående, at ingen af de gennemførte sessioner, tematiserede relationen mellem segregering og mobilitet (empirisk såvel som teoretisk).
4. Mimi Sheller fremhæver i en nyere oversigtsartikel som et (selv)kritisk opmærksomhedspunkt for mobilitetsforskningen, at »... *mobility researchers have not spent enough time showing how governmobilities orchestrate and choreograph embodied differences of uneven mobility across class, gender, race, ethnicity, nationality, sexuality and physical ability*« (Sheller 2016:16).
5. Betegnelsen hyperghetto anvender Waquant om en konkret rumlig, social og symbolsk konstellation i amerikanske samfund i 1990'erne.
6. I Schultz Larsens vægtige analyse (2009) af danske forsømte boligområder operationaliseres den rumlige dimension af segregeringen via geografiske distancer til stationære fysiske fænomener; et bibliotek, en motorvejstilkørsel, et supermarked, samt via til- og fraflytning. Inddrages hverdagsmobilitet i analysen, kan vi identificere nuancer mellem f.eks. kvinder og mænds, unge og gamle eller fodgængere og bilisters adgang til byen og dermed udvide Bourdieu, Wacquant og Larsens parameter for 'fysisk mobilitet' yderligere med flere kvalitative betragtninger.
7. Hele bogen 'Elite mobilities' (Birtchnell & Caletrío ed. 2013) kan ses som tematiserende dette på forskellige måder.
8. Begrebet *mobilitetskaptal* introduceres sporadisk af Vincent Kaufmann m.fl. (Kaufmann et al. 2004), og bruges for første gang systematisk af Trine Fotel i hendes ph.d. afhandling om hverdagsmobilitet som ressource i børnefamilier (Fotel 2007:57).

9. Retfærdigvis skal det understreges, at vi til dette formål har taget Kaufmanns analyseredskab delvist ud af sin oprindelige ontologiske ramme. Kaufmann og andre mobilitetsteoretikere indenfor 'the new mobility paradigm' abonnerer langt hen af vejen på en samfundsforståelse, som i store træk kan karakteriseres som post- eller senmoderne. Hos Kaufmann og andre finder man en stor interesse for og tiltro til individers bevægelse eller fluxus – ikke kun i fysisk forstand, men også som drivende forandringskraft i samfundet. Vores analyse undersøger mobilitet som en dimension af urban segregering, og fokus er på at afdække begrænsninger og barrierer for mobilitet. Det gør vi indenfor en (mere) realistisk ontologisk ramme baseret på Bourdieu og Wacquants teorikomplekser.

10. Deltagere i cykelkurset og dermed informantudvælgelsen til de intervenerende undersøgelsesmetoder skete via opslag i boligforeningerne samt via netværk og kendskab til den eksisterende boligsociale helhedsplan i området

11. Et overraskende ekstra udbytte af interventionsforskningen var, at også vores egen kropsliggjorte erfaring blev udstillet ved mødet med en anderledes mobilitetshabitus. Vi måtte gen-erkende og gen-verbalisere vores viden om cykling for at kunne instruere kursdeltagerne f.eks. i hvordan man holder balancen på en cykel ved at veksle vægten mellem højre og venstre side, for at kompensere for trykket i hhv. venstre og højre pedal. På den måde blev også vores mobilitetshabitus og -kapital sat på spil, og den interventionsforskning, vi bl.a. satte i søen for at bidrage med positiv social forandring, blev forandrende for os såvel som for informantgruppen.

12. I fokusgrupperne deltog otte kvinder og en mand. Senere i processen blev studiets fokus udelukkende på kvinder, og den mandlige deltagers besvarelser er efterfølgende filtreret ud af empirien.

13. Kortene tager udgangspunkt i en fiktiv bopæl midt i Sjælør-området.

14. Denne samfundsmæssige norm eller symbolske værditilskrivning, der favoriserer intens og vidtstrakt mobilitet har John Urry beskrevet som nutidens 'mobilitetsregime' eller som en reel 'hypermobilitet' (Urry 2000).

## Referencer

- Andersen, Hans Skifter (2015): Rumlig koncentration af etniske minoriteter i Danmark. *Dansk Sociologi*, Vol. 26, Nr. 4, 2015, s. 9-32.
- Andersen, Hans Skifter (2005): *Den Sociale og etniske udvikling i almene boligafdelinger*. SBI, Statens Byggeforskningsinstitut 2005:10.
- Andersen, Hans Skifter & Jacob Norvig Larsen (2011): 'De opdeltede Byer'. *Tidsskriftet Byplan*. Vol 63, bind 3, s.8-12.
- Birtchnell, Thomas & Caletrío, Javier (ed.) (2013): *Elite Mobilities*. Abingdon: Routledge.
- Bourdieu, Pierre & Wacquant, Loic J.D. (1996): *Refleksiv sociologi – mål og midler*. København: Hans Reitzels forlag.
- Bourdieu et al. (1999): *The Weight of the World – Social suffering in Contemporary Society*. Cambridge: Polity Press.
- Bourdieu, Pierre (1986): The Forms of Capital. In Richardson, J.G: *Handbook for Theory and Research for the Sociology of Education*, pp. 241-258. New York/Westport/London: Greenwood Press.
- Bourdieu (1996): *Physical Space, social Space and Habitus*. Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi, Rapport 10:1996, Universitetet i Oslo.

- Delica, Kristian & Mathiesen, Anders (2007): 'Historiserende feltanalyser' i Bitch Olsen, Poul, Fuglsang, Lars og Hagedorn-Rasmussen, Peter: *Teknikker i samfundsvidenskaberne*. Frederiksberg: Samfundslitteratur.
- Delica, Kristian (2011): 'Sociologisk refleksivitet og feltanalytisk anvendelse af etnografi – om Loïc Wacquants blik på urban marginalisering'. *Dansk Sociologi*. 22, 1, s. 27-46.
- Delica, Kristian (2013): *Biblioteksbaseerede medborgercentre i udsatte boligområder – om praksisformer, strategier og social innovation i arbejdet med avanceret marginalitet*. Ph.d. afhandling, ENSPAC, Roskilde Universitet.
- Delica, Kristian Nagel & Hansen, Christian Sandbjerg (2016): 'Pillars in the works of Loïc Wacquant: Against a fragmented reception'. *Thesis Eleven*, s. 1-16. E-pub ahead of print.
- DTU Transport (2012): *Transportvaneundersøgelsen. Faktaark om transport og indkomst i Danmark*. Institut for Transport, Danmarks Tekniske Universitet.
- Flamm, Michael & Vincent Kaufmann (2016) 'Operationalising the Concept of Motility: A qualitative Study'. *Mobilities*. Vol. 1, No.2, 167-189.
- Fotel, Trine (2007): *Mobilitet i børnehøjde: en mobilitetssociologisk analyse af praksis, velfærd og ulighed i børns hverdagsliv*. Ph.d.-afhandling, Institut for Samfund og Globalisering, Roskilde Universitet.
- Freudental-Pedersen, Malene (2009) *Mobility in daily life: Between freedom and unfreedom*. Surrey: Ashgate.
- Freudental-Pedersen, Malene (2013): 'Tracing the super-rich and their mobilities in a Scandinavian welfare state' in Birtchnell, Thomas & Caletrío, Javier (ed.) (2013): *Elite Mobilities*. Abingdon: Routledge.
- Grannis, Rick (1998): The Importance of Trivial Streets: Residential Streets and Residential Segregation. *American Journal of Sociology* 103(6), 1530-1564.
- Grannis, Rick (2005): T-Communities: Pedestrian Street Networks and Residential Segregation in Chicago, Los Angeles, and New York. *City & Community*. 4(3):295-321
- Hannam, Kevin, Mimi Sheller & John Urry (2006) (Ed.) 'Mobilities, Immobilities and Moorings'. *Mobilities*, 1:1, 1-22.
- Hansen, Lise Rask & Poulsen, Naja (2014): *Ulige veje til mobilitet – et feltstudie af hverdagsmobilitet i udsatte byområder*. Speciale, Plan, by og proces, Roskilde Universitet.
- Hartmann-Petersen, Katrine (2009): *I medgang og modgang: fleksibilitet og flygtighed i buschaufførers mobile liv*. Ph.d.-afhandling, ENSPAC, Roskilde Universitet.
- Jensen, Ole B. (2009): 'Flows of Meaning, Cultures of Movements – Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice'. *Mobilities*, Volume 4, Issue 1, pages 139-158.
- KAB (2012) Boligsocial Helhedsplan for Sjælør Boulevard 2013-2016 [online]
- Kaufmann, Vincent, Manfred Max Bergman & Dominique Joye (2004): 'Motility: Mobility as Capital'. *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 28.4, p. 745-56.
- Kaufmann, Vincent (2002): *Re-thinking Mobility: Contemporary Sociology*. Hampshire: Ashgate.
- Københavns Kommune (2011): *Særligt Udsatte Boligområder. Sjælør Boulevard*. Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune.
- Larsen, Jonas, John Urry & Kay Axhausen (2006): *Mobilities, Networks, Geographies*. Hampshire: Ashgate.

- Larsen, Troels Schultz (2009): *De Forsømte: Skitse til en socialvidenskabelig analyse om relationerne mellem produktion af forsømte boligområder, sociale kampe om det boligsociale integrationsarbejde og den boligsociale integration*. Ph.d.afhandling, Institut for Samfund og Globalisering, Roskilde Universitet.
- Larsen, Troels Schultz (2012): 'Med Bourdieu i feltet – almene boligområders storhed og forsømmelse' i J. Andersen, M. Freudendal-Pedersen, L. Kofoed & J. Larsen (red.): *Byen i bevægelse: Mobilitet-Politik-Performativitet*. Frederiksberg: Roskilde Universitetsforlag.
- Larsen, Troels Schultz (2014): 'Copenhagens's West End a 'Paradise Lost': The Political Production of Territorial Stigmatization in Denmark'. *Environment and Planning A*, Vol. 46, s. 1386-1402.
- Lucas, Karen (2012): 'Transport and social Exclusion: Where are we now?'. *Transport Policy*, 20:105-113.
- Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter (2013): *Liste over særligt udsatte boligområder pr. 1. oktober 2013*. Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter, oktober 2013.
- Netto, Vinicius M. (2016): What is space syntax not? Reflections on space syntax as sociospatial theory. *Urban Design International*. Volume 21, Nr. 1, p 25-40.
- Ravalets, Emanuel (2006): 'Segregation and daily mobility, an international comparison'. *Urban Transport XII: Urban Transport and the Environment in the 21st Century*, p. 491-500.
- Ratti, Carlo (2004): Space syntax: some inconsistencies. *Environment and Planning B: Planning and Design*. Vol 31(4), p. 487-499.
- Thomsen, Thyra Uth, Nielsen, Lise Drewes, Gudmundsson, Henrik (2005): *Social perspectives on mobility*. Aldershot: Ashgate.
- Sheller, Mimi (2016): 'Uneven Mobility Futures: A Foucauldian Approach'. *Mobilities*, 11:1, 15-31.
- Sheller, Mimi (2011a): 'Mobility'. *Sociopedia.isa*. International Sociological Association, 2011, p. 1-12.
- Sheller, Mimi (2011b): 'Creating Sustainable Mobility and Mobility Justice'. *Mobile/Immobile: Quels choix, quels droits pour 2030?*, *Forum des vies Mobiles*, 2011, 2:114-123.
- Sheller, Mimi & John Urry (2006): 'The New Mobilities Paradigm'. *Environment and planning A*, 38 (2): 207-226.
- Urry, John (2000): *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the twenty-first century*. London and New York: Routledge.
- Urry, John (2007): *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.
- Urry, John (2011): Social networks, mobile lives and social inequalities. *Journal of Transport Geography*. 21 (2012):24-30.
- Uteng, Tanu Priya (2009): 'Gender, Ethnicity and constrained mobility: insights into the resultant social exclusion'. *Environment and Planning A*, 41(5): 1055-71.
- Vaughan, L., Clark, D.C., Sahbaz, O., & Haklay, M. (2005). Space and exclusion: does urban morphology play a part in social deprivation? *Area*, 37 (4), 402-412.
- Vaughan, L., & Arbaci, S. (2011). The challenges of understanding urban segregation. *Built Environment*, 37 (2), 128-138.
- Wacquant, Loïc (2013a [2008]): *Byens udstødte – en komparativ sociologi om avanceret marginalisering*. Frederiksberg: Nyt fra samfundsvidenskaberne.
- Wacquant, Loïc (2013b): 'Gensyn med byens udstødte: Forord til den danske udgave 2013' i *Byens udstødte – en komparativ sociologi om avanceret marginalisering*. Frederiksberg: Nyt fra samfundsvidenskaberne.