



AALBORG UNIVERSITY
DENMARK



ELCYKLER – ET BÆREDYGTIGT ALTERNATIV

- Et kvalitativt casestudie af børnefamiliers oplevelse af deres deltagelse i et elcykelprojekt samt deres overvejelser omkring udskiftning af bil nummer to til fordel for en elcykel.

Navn: Amalie Mørch Pedersen

Studieretning: By, Bolig og Bosætning

Semester: 10. semester

Vejleder: Hanne Louise Jensen

Anslag: 179.843

Afleveringsdato: 10. juni 2020



AALBORG UNIVERSITET
KØBENHAVN

Aalborg Universitet København
A. C. Meyers Vænge 15
2450 København SV
Danmark

Studiesekretær: Silpa Stella Rondón Pinto
Telefon: 9940 2285
ssp@sbi.aau.dk

Studenterrapport

Uddannelse: By, Bolig og Bosætning

Semester: 10. semester

Titel på projekt: Elcykler – et bæredygtigt alternativ

Projektperiode: Fra den 1. februar 2020 til den 10. juni 2020

Vejleder: Hanne Louise Jensen

Studerende: Amalie Mørch Pedersen

Antal normalsider: 80,7

Afleveringsdato: Den 10. juni 2020

Resume:

Nærværende speciale beskæftiger sig med narrativerne omkring deltagelsen i et elcykelprojekt. Der optræder otte informanter i undersøgelse og de bor alle i en mindre by i Danmark, hvor de har bidraget med deres oplevelse gennem kvalitative interviews. Specialet har taget udgangspunkt i en induktiv og fænomenologisk tilgang, hvorfor empirien har været styrende for både problemformulering samt udførelsen af interviewguide og interviews. Analysedelen har ligeledes været styret af empirien, hvorfor der først er udarbejdet en deskriptiv analyse, som derefter har dannet grundlag for de tre tematikker, der findes i den teoretiske analyse. For at kunne analysere de tre tematikker har jeg anvendt Juliet Jain og Glenn Lyons teori om rejsetid, Pierre Bourdieus teori om habitus samt Daniel Kahnemans teori om objektiv lykke. De tre teorier har medvirket til, at min problemformulering er blevet besvaret. Konklusionen på min problemformulering er, at elcykelprojektet har haft en afgørende betydning for mine informanternes tilvalg af elcyklen. Generelt viser deres narrativer, at de oplever elcyklen som et mere velfungerende alternativ til bilen, hvorfor de stort set alle også har valgt at købe en elcykel efter projektets afslutning. Mange af dem konkluderer også, at de ikke ser, at de kunne finde på at vende tilbage til at bruge bilen eller bussen igen. For dem er elcyklen kommet for at blive, da de ikke vil give afkald på det psykiske velvære som cykelturen giver dem.

Summary

The following thesis deals with sustainable mobility with a focus on families and their participation in a e-bike projekt. The research field regarding this perspective is a relatively neglected area, and this thesis therefore hopes to contribute with new knowledge and perspectives.

The mobility research has evolved during the last couple of years, and the focus has moved from just regarding humans and goods and the transportation of them to also consider more 'soft' perspectives such as social and cultural dimensions. The fact that the mobility research now includes these perspectives also shows a more general society tendency where the social and cultural dimensions are taken into consideration when the infrastructure and improvements of the city are planned. Overall it shows that a sustainable urban planning is a main goal for many regions and municipalities as they wish to lower the number of cars on the streets and make more appealing bike-lanes and routes.

Based on previous research and own interests this thesis seeks to explore the narratives that lie behind the families' choices of a e-bike. It furthermore wishes to study if the participation in the e-bike project has had any influence in the families' choice of an alternative and more sustainable transportation form. I chose beforehand to have an inductive approach to this study. This means that my whole thesis is controlled by empirical evidence instead of fixed theories. Because of this it allowed my informants' narratives to unfold in an uncontrolled way, and this opened up to new and unexpected narratives. Even though I have talked to families who live in different cities, many of the narratives are more collective than individual. They all agree that the daily ride on the e-bike between home and work contributes to their mental well-being. Secondly they also agree that the e-bike project has been essential regarding their new and positive view on the e-bike. Finally the informants point out that their body and mind means more to them than economic and sustainable aspects. These narratives have laid the foundation for the choice of theory and therefore also for my theoretical analysis.

The main conclusion of this thesis is that the informants have had a very positive experience with the e-bike project, and that it mainly is because of their participation that

they after the project was finished bought an electric bike themselves. The motivations behind the choice was freedom, flexibility, exercise and relaxation wich are all achieved through the daily bike ride. The e-bike project has been essential to that seven out of eight informants have replaced their car with a more sustainable alternative, and it is therefor unlikely that this transformation in habits, practices, routines and structures would have changed if not for the e-bike project.

Indholdsfortegnelse

1. Problemfelt.....	7
1.1 Indledning.....	7
1.1.1 Mobilitet - mere end en rejse fra A til B.....	8
1.1.2 Elcykler - et bæredygtigt alternativ.....	10
1.2 Problemstilling.....	11
1.3 Afgrænsning.....	12
2. Litteratur-review	14
3. Videnskabsteori	16
3.1 Fænomenologien som inspirationskilde	16
3.2 Eksistens går forud for essens	17
3.3 Til sagen selv - fænomenologi i praksis	18
4. Metode.....	20
4.1 Det kvalitative casestudium	20
4.2 Den kvalitative metode	21
4.2.1 Den narrative tilgang.....	22
4.3 Konstruktion af interviewguide	23
4.4 Kontakt til og præsentation af informanter.....	24
4.5 Ethiske overvejelser	25
4.6 De metodiske kvalitetskriterier	25
4.7 Valg af teori	27
4.8 Analysestrategi.....	28
5. Teori.....	29
5.1 Juliet Jain og Glenn Lyons - The gift of travel time.....	29
5.1.1 Operationalisering af Jain og Lyons.....	31
5.2 Pierre Bourdieu – Habitus	32
5.2.1 Operationalisering af Bourdieu	34
5.3 Daniel Kahneman – Objective Happiness	35
5.3.1 Operationalisering af Kahneman	37
6. Analyse	39
6.1 Deskriptiv analyse	39
6.1.1 Anna - Vodskov	39

6.1.2 Astrid – Randers	41
6.1.3 Cecilie – Tune	43
6.1.4 Kamilla – Roskilde	45
6.1.5 Katrine – Vodskov	48
6.1.6 Malene - Sæby	51
6.1.7 Marianne - Vodskov	54
6.1.8 Simone - Vodskov	56
7.2 Teoretisk analyse	58
7.2.1 Rejsetid er ikke lig med spildtid	58
7.2.2 Når praksisser, strukturer og vaner ændrer sig	64
7.2.3 Krop og velvære overvinder økonomi og bæredygtighed	70
8. Konklusion	77
8.1 Hvilke narrativer ligger der bag børnefamiliernes til- og fravalg af elcykler?	77
8.2 Hvilken effekt har elcykelprojektet haft på børnefamiliernes valg af et fremtidigt og mere bæredygtigt alternativ til bilen?	78
8.3 Opsamling	79
8.4 Diskussion	80
8.5 Kvalitetskriterier	81
9. Litteraturliste	84
Bilag 1 – Litteratur-review	88
Bilag 2 - Interviewguide	90
Bilag 3 – Præsentation af informanter	92
Bilag 4 – Transskribering	93
Bilag 5 – Transskriberinger	94

1. Problemfelt

I de kommende afsnit vil nærværende speciales problemfelt blive specificeret.

Indledningsvist vil jeg på baggrund af eksisterende forskning komme nærmere ind, hvad der ligger bag det senmoderne samfunds mobilitet samt, hvilke faktorer, der påvirker individets valg af transportmiddel. Derefter vil jeg indkredse fokuset til at omhandle dette projekts omdrejningspunkt; elcykelprojekter. Slutteligt vil jeg redegøre for min problemstilling samt problemformulering og derefter runde af med at afgrænse min udvalgte case.

1.1 Indledning

Bæredygtig byudvikling og social innovation har de sidste mange år stået øverst på listen, når det kommer til diverse byudviklingsplaner. Alligevel har det tidligere været begrænset, hvorvidt kommuner og andre samarbejdspartnere har koblet de to begreber sammen. Ifølge Susan Baker og Abid Mehmood er det dog helt centralt, at kommuner og samarbejdspartnere forbinder social innovation med byudvikling, da det netop kan fremme det bæredygtige aspekt (Baker og Mehmood 2015:322-323).

“(...) social innovation can be understood as a “significant, creative and sustainable shift” in the way a given society deals with a “profound and previously intractable problem” – such as poverty, disease, violence or environmental degradation” (Baker og Mehmood 2015:323).

Social innovation er ofte områdebestemt, hvilket betyder, at den spiller en direkte rolle i bæredygtig udvikling af steder og rum (Baker og Mehmood 2015:327). Social innovation inkluderer flere forskellige faktorer, som skal tages i øjemed, blandt andet kulturelle og sociale miljømæssige ressourcer i henhold til en bestemt lokalitet samt nye former for sociale handlinger og læringsprocesser. Når der tænkes i bæredygtig byudvikling er det derfor vigtigt at, der tages højde for det dynamiske samspil. Samspillet er nemlig også afgørende for, hvilke begrænsninger og muligheder stedet har (Baker og Mehmood 2015:328). Derfor advokerer Baker og Mehmood også for, at social innovation er med til at udviske grænserne mellem den offentlige samt private sektor og borgerne og dermed udfordrer den tidligere hierarkiske tilgang til for eksempel byudvikling. Når regeringen eller

kommunen iværksætter planer for bæredygtig byudvikling, er der med andre ord større chance for, at den lykkes, hvis de samarbejder med private og civile aktører (Baker og Mehmood 2015:330).

Ifølge Cathrine Borg er der kommet en stigende interesse for at 'mobilitetsplanlægge' fremfor at 'transportplanlægge'. Transportplanlægning er blandt andet blevet kritiseret for kun at have infrastruktur samt højest mulig fysisk mobilitet af varer og mennesker for øje. Den har en meget instrumentel tilgang og samtidig negligerer den de sociale og kulturelle dimensioner (Borg 2015:31). Og det er netop denne negligerer, der har dannet grundlaget for mobilitetsplanlægningens udbredelse. Denne form for planlægning tager i højere grad afsæt i de sociale, psykologiske og kulturelle aspekter, som er tilknyttet mobilitet (ibid.). Som det både fremgår her samt i Baker og Mehmoods udlæg, så ligger der mange flere aspekter i mobilitet end bare en rejse fra A til B og vi ser i dag helt anderledes på denne rejse end vi gjorde førhen. Mange forskere har derfor også fået øjnene op for mobilitetsbegrebet og de forskellige dimensioner som det indeholder. I de kommende afsnit vil komme nærmere ind på, hvordan mobilitetsbegrebet og bæredygtige mobilitetsformer - ifølge eksisterende forskning - kan gribes an og forstås.

1.1.1 Mobilitet - mere end en rejse fra A til B

Igennem de seneste mange år er der kommet et stigende fokus på mobilitet og dens fordele og ulemper. Ifølge mange forskere åbner mobiliteten op for nye muligheder samtidig med at den skaber vækst og frihed, men som bekendt vil der næsten altid være en bagside af medaljen, hvilket også er tilfældet her (Freudendal-Pedersen 2007:10). Den store mobilitets-synder i landets kommuner er bilen. Det estimeres, at biltrafikken i dag står for en stor del af den samlede CO2 udledning samtidig med, at det også er påvist, at trafikstøj kan have sundhedsskadelige konsekvenser, hvorfor flere kommuner gennem byplanlægning og andre grønne initiativer sigter mod at mindske biltrafikken til fordel for andre og mere bæredygtige transportmidler (Ibid.). Bilerne med deres fysiske tilstedeværelse og dertilhørende parkeringspladser optager store dele af byrummet, som i stedet kunne være anvendt til eksempelvis rekreative områder. Derudover medfører bilerne mere trængsel på vejen og gør de bløde trafikanters færden mere usikker.

Bæredygtig mobilitet er derfor blevet et af de helt store nøgleord, når der tales om byplanlægning, strategier og fremtidsvisioner (Freudendal-Pedersen 2007:10).

Ifølge Malene Freudendal-Pedersen stiller individet i det senmoderne samfund krav til den mobilitet, der indgår i deres hverdag. Især automobiliteten udgør en vigtig spiller i individets opfattelse af 'det gode liv, hvor de negative sider af automobiliteten - såsom miljøbelastningen - ofte bliver overset, da elementer som rejsetid, omkostninger, afstand og regularitet udgør en vigtigere rolle i 'det gode liv' (Freudendal-Pedersen 2007:14-15). Mobiliteten beskrives som et mønster bestående af en række bevidste og ubevidste valg, hvor den anskues som midlet til at opnå en bestemt livsstil. Freudendal-Pedersen begrundet dette med, at i individets søgen efter lykke og frihed i det senmoderne samfund bliver en høj grad af mobilitet anset som en fundamental ret og forudsætning. Det senmoderne samfund giver individet mange muligheder og valg og det er i mange tilfælde mobiliteten, som binder de mange muligheder og valg sammen og derved skaber 'det gode liv' (Freudendal-Pedersen 2007:157).

Simon Wind har i sin PH.D *Making everyday mobility. A qualitative study of family mobility in Copenhagen* også taget udgangspunkt i tanken om 'det gode liv' og 'det gode hverdagsliv'. Wind tager afsæt i 11 børnefamilier bosat i Storkøbenhavn og ifølge ham spiller et velfungerende hverdagsliv en meget central rolle (Wind 2014:39). Børnefamilier er lig med travle familier og mobiliteten er en vigtig komponent, når det kommer til at have et velfungerende hverdagsliv. Også for børnefamilierne er mobilitet mere end blot transport fra A til B. Ifølge Simon Wind skal børnefamiliers mobilitet forstås som mere end blot en social praksis:

“Ultimately, mobility practices are more than instrumental platforms; they are social and emotional platforms in which family members seek to socialise, enact care and perform emotional management of themselves and others.” (Wind 2014:164).

Hverdagsmobiliteten bliver altså et hjælpemiddel til at klare hverdagens udfordringer og efterspørgsler for den travle børnefamilie. Det unikke ved børnefamiliers hverdagsmobilitet, i forhold til enkelte individers, er den hensyntagen, der skal tages til det

enkelte familiemedlems transportbehov i hverdagen (Wind 2014:4-5). Wind beskriver ligeledes mobiliteten som en 'aktivitet', der bliver nøje planlagt og udført, hvorfor den ikke befinder sig i familielivets periferi, men derimod har en central position i familiens hverdag (Wind 2014:6).

I Simon Wind og Malene Freudendal-Pedersens afhandlinger er der i højere grad fokus på de strukturelle fortællinger og sociale praksisser, end der er på selve transportmiddelvalget og begge cases tager udgangspunkt i Københavnsområdet. Jeg har derfor vendt mit blik mod Cathrine Borgs PH. D afhandling *Dobbeltcarportens domæne. Hverdagsmobilitet i mindre byer*. I denne afhandling er fokuset på, hvordan privatbilisme i de mindre danske byer kan reduceres samt, hvilke udfordringer, der kan opstå i forbindelse med indføring af det trafikpolitiske koncept *Mobility Management* (Borg 2015:17). Cathrine Borg påpeger ligeledes, at de mindre byer i Danmark ofte bliver kendetegnet som dobbeltcarportens domæne, da bil nummer to bliver et naturligt tilvalg for mange familier, da hverdagen ellers ikke kan hænge sammen. Det er især udfordringen med at komme til og fra arbejde, der skaber den øgede biltrafik på vejene mellem de mindre byer og den større by, som de bilrejsende pendler til (Borg 2015:29-30). Når indbyggerne i de mindre byers transportmiddelvalg nummer ét er bilen skyldes det, at bilen bliver forbundet med høj frihed, fleksibilitet, effektivitet og komfort. Samtidig betragtes bilpraksissen som en mere rentabel løsning grundet stigende billetpriser for bus og tog. Dette betyder også, at to biler pr. husstand anses som en nødvendighed af indbyggerne (Borg 2015:277).

1.1.2 Elcykler - et bæredygtigt alternativ

Mange af landets regioner har i dag et stort fokus på at gøre deres region og kommunerne i den mere bæredygtige. Målet om mere bæredygtighed konkretiseres via forskellige mobilitetsstrategier, som har til formål at stille skarpt på regionens eller kommunens udfordringer, muligheder, løsninger, mål og visioner. Sådanne strategier er også blevet udarbejdet i de tre regioner/kommune, som mine informanter er bosiddende i; Region Nordjylland, Randers Kommune og Region Hovedstaden. Alle tre strategier har det til fælles, at de har fokus på mere bæredygtig mobilitet, hvilket blandt andet inkluderer udbredelsen og integrationen af elcykler. Håbet og målet er at nedsænke privatbilismen - og dermed også CO₂-udledningen - til fordel for en mere bæredygtig mobilitet (Region

Nordjylland og KKR Nordjylland 2020, Randers Kommune 2017, Region Hovedstaden 2019).

Det har primært været byernes kommuner, som har igangsat samarbejdet med forskellige samarbejdspartnere i form af både offentlige og private virksomheder samt samråd. Der har været stor forskel på, hvordan elcykelprojekterne har forløbet samt, hvor længe deltagerne har kunnet låne elcyklen. I Vodskov og Frederikshavn fik deltagerne blot en nøgle, så de kunne hente elcyklen ved den lokale cykelhandler og en måned senere afleverede de blot cyklen og nøglen igen ved selvsamme cykelhandler. Der var ingen interne konkurrencer og begge informanter hørte om projektet ved en ren tilfældighed (Interview, Anna, Malene, Marianne, Katrine og Simone). I Roskilde og Gentofte var projektet søsat af Gate 21 i samarbejde med otte kommuner og ti hospitaler (Gate 21 2016:23), og her var der lidt mere fokus på interne konkurrencer mellem deltagerne (Interview, Cecilie og Kamilla). Elcykelprojektet i Randers kommune er nok det projekt, som skiller sig mest ud. Her lånte deltagerne elcyklen i hele ni måneder samtidig med, at de forpligtede sig til at deltage i forskellige kampagner, aktiviteter og konkurrencer undervejs - alt sammen for at promovere selve projektet samt budskabet om at bruge cyklen noget mere i det daglige (Interview, Astrid).

1.2 Problemstilling

Som beskrevet i min indledning er der de seneste år sket en udvikling i forskningen af transportmidler - den har rykket sig fra at være transportforskning til at være mobilitetsforskning. I følge kulturgeografen Tim Cresswell består mobilitet i mere end blot at transportere i en lige linje fra A til B. Cresswell beskriver, at der er der findes tre aspekter inden for mobilitet; bevægelse, mening og praksis, hvilket betyder, at mobilitet rummer mere end blot fysisk bevægelse over en given afstand (Cresswell 2006:2-4). Det er derfor ikke nok at belyse dette område med kvantitative data i form af målinger af afstande, hastigheder, antal cyklister vs. bilister og så videre. Kvalitative data kan dykke dybere ned i de bevæggrundlag, der ligger bag valget af transportmiddel og derved give forskningen nye dimensioner. Hanne Louise Jensen fremhæver også på baggrund af hendes studie af togpendlere, at boligarbejdsrejsen inkluderer en social og emotionel dimension. På togrejsen opstår der et socialt rum, hvor der pendlere imellem skabes et

socialt og emotionelt sammenhold, der overgår de fysiske rammer (Jensen 2012:206). I forhold til min videre analyse giver dette perspektiv mulighed for at undersøge, hvilke narrativer samt sociale og emotionelle dimensioner, der dominerer deltagerne i projektets mobilitetsmønstre og valg heraf. Malene Freudendal-Pedersen karakteriserer ligeledes disse sociale rum, som opstår i bilen og i toget som værende værdifulde 'mellemrum' i en tidspresset hverdag. Hun argumenterer for, at vi i disse 'mellemrum' skaber en kokon af tryghed og pusterum, som er nødvendig, når vi skal omstille os fra arbejdsfront til hjemmefront (Freudendal-Pedersen 2007:153).

Spørgsmålet er, om disse 'mellemrum' kan overføres til andre transportmidler end bil og tog - eksempelvis en elcykel. Rent teoretisk set burde det jo kunne lade sig gøre, da en frisk cykeltur vil være en oplagt mulighed for at komme på afstand fra hverdagens stress og jag. Dog opstår spørgsmålet, om mennesker synes de kan oprette den samme kokon følelse på en cykel i den friske luft uden ydre og fysiske rammer som de kan i en bil eller tog med varme og lukkede døre. Dette er endnu et perspektiv som vil være relevant at inddrage i min undersøgelse, når jeg skal afdække børnefamiliernes til- og fravalg af transportmidler.

På baggrund af ovenstående forskning, underen, videnshul og interesse har jeg udarbejdet følgende problemformulering:

Hvilke narrativer ligger der bag børnefamiliernes til- og fravalg af elcykler? Og hvilken effekt har elcykelprojektet haft på børnefamiliernes valg af et fremtidigt og mere bæredygtigt alternativ til bilen?

1.3 Afgrænsning

I nærværende speciale har jeg valgt at afgrænse til børnefamilier, som har deltaget i et elcykelprojekt. Jeg har valgt at sætte fokus på børnefamilier, da jeg havde en forforståelse om, at det at have børn har en påvirkning på, hvordan dagligdagen leves og planlægges samt, at familier med især mindre børn skal have flere brikker til at falde på plads, når det gælder valg af transportmiddel. Denne forforståelse beror ikke på teori, men i stedet på mine egne oplevelser og erfaringer som børnefamilie. Jeg har ikke valgt at afgrænse til et specifikt elcykelprojekt i en bestemt by, men derimod blot bestræbt mig på at finde

børnefamilier, som havde deltaget i et elcykelprojekt. Slutteligt er dette speciale på baggrund af problemformuleringen afgrænset til at have en induktiv og fænomenologisk tilgang, da jeg ønsker at sætte min egen forforståelse i parentes og lade mine informanternes fortællinger være det styrende element.

2. Litteratur-review

Dette afsnit vil tage afsæt i den eksisterende forskning, som er anvendt til at udforme problemfeltet. Den eksisterende forskning er anvendt på baggrund af de forskellige mobilitetsperspektiver samt forskning af konkrete mobilitetsstudier, som har relevans i forhold til nærværende speciales fokus. Afsnittet vil ikke bero på al mobilitetsforskning, men derimod tage afsæt i de udgivelser, som er udvalgt i forhold til relevansen for dette speciale. Formålet med afsnittet er at præsentere den ramme, som specialet har hentet inspiration fra samt på hvilke områder specialet kan bidrage med ny viden inden for forskningsområdet. Selve litteratur-reviewet kan findes i Bilag 1- Litteratur-review, hvorfor det i dette afsnit kun vil være specialets bidrag til forskningen, som vil fremgå.

Som det fremgår af ovenstående eksisterende forskning, så er det begrænset, hvad der findes af mobilitetsforskning, hvor der er fokus på de mindre byer i Danmark. Meget af forskningen er centreret omkring de større byer som København, Odense og Aarhus, hvilket medfører et 'hul' i den danske mobilitetsforskning. Mobilitetsudfordringer- og vaner i de større byer kan ikke sammenlignes med mindre byer, hvorfor det er essentielt at fortage forskning i alle slags byer uanset størrelse. Forskning af mobilitet i flere forskellige regioner, landsdele og byer vil give et bedre og mere repræsentativt billede af, hvordan den daglige mobilitet opleves samt, hvorvidt der er forskel på mobilitetsvaner-, udfordringer- og holdninger. Denne diversitet i den danske mobilitetsforskning synes jeg har været svær at opstøve, hvorfor jeg mener, at mit speciale bidrager med nye perspektiver inden for mobilitetsforskningen.

I nærværende speciale har jeg fokus på børnefamiliers mobilitetsvaner i forhold til elcyklen – både som et transportmiddel og som et bæredygtigt alternativ til især bil nummer to. Ved at fokusere på informanternes narrativer kan jeg opnå en dybere forståelse for, hvilke bevæggrunde, der ligger bag deres valg af elcyklen samt, hvorvidt det bæredygtige aspekt overhovedet har en betydning. Med et studie af mobilitetsvaner i en mindre by, hvor bilen ikke er i fokus, men derimod et mere alternativt og bæredygtigt transportmiddel, bidrager specialet med at afdække et område af mobilitetsforskningen, som hidtil ikke har været berørt i et større omfang. Specialet tager udgangspunkt i informanter, der har deltaget i et elcykelprojekt enten via deres kommune eller deres arbejdsplads, hvorfor specialet især kan give et videnskabeligt bidrag til arbejdspladser og kommuner, som både har haft/har

et igangværende elcykelprojekt samt dem, der blot overvejer det. Mine analytiske fund kan både bidrage til, hvordan arbejdspladserne og kommunerne får fat på deltagere, hvem de skal henvende sig til samt, hvordan de skal markedsføre det. Specialet kan også bidrage med positive erfaringer i forhold til psykisk velvære, som eventuelt kan være det sidste skub til at 'overbevise' en virksomhed eller kommune til at søsætte et lignende projekt, så de kan bidrage til de ansattes/borgernes psykiske velbefindende.

3. Videnskabsteori

Nærværende projekt vil have fænomenologien som det videnskabsteoretiske omdrejningspunkt. I de følgende afsnit vil jeg derfor redegøre for fænomenologiens forskellige perspektiver samtidig med, at jeg reflekterer over, hvordan jeg konkret anvender disse perspektiver i forhold til min problemformulering og valg af den narrative metode.

3.1 Fænomenologien som inspirationskilde

Inden for fænomenologien findes der flere retninger, men helt grundlæggende tager den udgangspunkt i den beskrivende læren om verdens erfaringer og fænomener - med andre ord; 'læren, som det viser sig for os' (Juul 2012:65). Ifølge Edmund Husserl, som anses for at være fænomenologiens grundlægger, skulle forskeren og videnskaben gå til *sagen selv* og undersøge de bevidsthedsfænomener, der kommer til syne i vores erfaringer, mere direkte (Birkler 2013:103-104). Fænomenologien afviser derved 'toverdens-lære', da den gør op med, at der kun eksisterer en verden, som den er for os og en verden, som den er i sig selv. Fænomenerne rummer ikke en dybere essens, men fremtræder for os, som de er i den virkelige verden (Juul 2012:65-67).

Fænomenologien vil med sin fokus på subjektet og den oplevede livsverden fungere som et værktøj til refleksion og inspiration i nærværende projekt. Den har særligt fungeret som en inspiration og rettesnor i forbindelse med udvælgelsen af den kvalitative narrative tilgang som projektets metode samt konstruktion af interviewguide. Fænomenologien vil også give en bedre forståelse for den viden jeg kan skabe via min metodiske tilgang og dermed også sikre empiriske kondenseringer i min videre analyse. Mere præcist betyder det, at i min undersøgelse af de narrativer, der ligger bag børnefamiliernes til- og fravalg af elcykler, vil fænomenologien spille en afgørende rolle for, hvordan jeg forholder mig til, hvad der tilhører 'den virkelige verden' og ligeledes afvisningen af, at der ikke findes en to verdens-lære. Dette betyder, at der ikke findes en mere virkelig verden end den mine informanter oplever og erfarer. Mit job som forsker vil derfor ikke være at afgøre om deres livsverden er rigtig eller forkert, men derimod anerkende deres narrativer som den erkendte verden (Juul 2012:65-67).

3.2 Eksistens går forud for essens

Fænomenologien bryder med sondringen mellem ontologi og epistemologi, som ellers har spillet en afgørende hovedrolle i moderne videnskab (Juul 2012:65). Ifølge Husserl eksisterer vores bevidsthed altså ikke uafhængigt af de genstande, som den retter sig imod, men derimod hænger bevidstheden og subjektiviteten unægteligt sammen med disse genstande. Subjektiviteten lever ikke sit eget isolerede liv og vores følelser og bevidsthed er koblet til de fænomener, som vi oplever (Juul 2012:66). Fænomenologien understreger derved, at individets eksistens går forud for dets essens. Den menneskelige subjektivitet kan ikke blot reduceres til det sociale aspekt og dets livsverden kan heller ikke udelukkende analyseres ud fra objektiverede samfundskategorier (Rendtorff 2009:288). Fænomenologiens ontologi baserer sig på, at der ikke findes en objektiv realitet 'derude', som er uafhængig af og afkoblet fra menneskets subjektive verden. Ydermere modsætter fænomenologien sig den positivistiske epistemologi, hvor vejen til den sande erkendelse går gennem en streng udelukkelse af subjektiviteten (Juul 2012:67). At forsøge, at forstå mennesket og dets livsverden ved at gøre dem til rene genstande og objekter er en fejltagelse - der vil blive skabt en afstand mellem forskeren og genstanden for forskningen, hvilket vil umuliggøre forskerens forsøg på at forstå og analysere subjektet og dets livsverden (Rendtorff 2009:297). Husserl mener, at menneskets livsverden er gået tabt med den moderne videnskab og der er derfor opstået en kløft mellem teori og livsverden. Derfor er fænomenologiens mål at vende tilbage til 'sagen selv' og alt det, der er gået tabt. Ved at vende tilbage til kernen vil forskningen og de resultater, der opstår, ikke kunne betvivles (Juul 2012:68-69).

I mit projekt vil jeg anvende fænomenologiens udgangspunkt i forhold til, hvordan der opnås viden om den verden vi lever i. Fænomenologien beror sig på, at mennesker oplever og erfarer ting om verdenen og, at det netop er disse erfaringer, som kan give forskeren viden om virkeligheden (Juul 2012:68-69). Helt konkret betyder det, at viden omkring til- og fravalg af elcykler samt tanker om bæredygtige alternativer til bilen går gennem børnefamiliernes egne forestillinger omkring dette. Adgangen til deres oplevelser og forestillinger kan opnås gennem interviews. Dog betyder dette ikke, at det mine informanter fortæller er den absolutte virkelighed, som gør sig gældende for alle børnefamilier (Ibid.).

3.3 Til sagen selv - fænomenologi i praksis

“Til sagen selv!”. Sådan lyder Husserls berømte kampråb, som betegnes som fænomenologiens udgangspunkt, hvor videnskaben og filosofien ikke længere blot skulle være abstrakt teoretiseren, men i stedet gå ‘til sagen selv’ og analysere erfaringer mere umiddelbart, som de viser sig for den menneskelige bevidsthed (Rendtorff 2009:279). Når Husserl mener, at forskeren skal gå ‘til sagen selv’ og starte forfra med fænomenet, så skyldes det blandt andet, at han ligeledes påpeger, at den spontane erfaringsverden er blevet glemt og tilsidesat af den moderne videnskab. For at forskeren kan opnå dette, må dennes egne forudgivet tanker og fordomme suspenderes (Juul 2012:70). Måde hvor på forskeren skal sætte sine fordomme i parentes kaldes *epoché* og kan opfattes som fænomenologiens metodiske udgangspunkt (Rendtorff 2009:280). *Epoché* betyder også, at alle forestillinger om noget absolut, eksisterende og givet sættes i parentes, hvorfor forskeren skal etablere sig som en tilskuer, hvor det eneste formål er at beskrive. Få at kunne opnå dette kræver det, at forskeren er opmærksom på egne forforståelser og har disse in mente under empiriindsamlingen samt at empirien beskrives udførligt inden den analyseres (Juul 2012:70-71). Den fænomenologiske *epoché* skal sikre, at forskerens fordomme og forhåndsantagelser ikke skygger for første persons-perspektivet. At skabe et univers af absolut fordomsfrihed i en konkret forskningspraksis vil kræve en objektiv beskrivelse af datagrundlaget samt en skarp adskillelse af data og fortolkning. Fænomenologien handler dog ikke blot, om at beskrive det, som viser sig:

“Husserl understreger, at vi efter at have sikret os „den rene erkendelses felt” fortsat står over for den opgave at etablere en videnskab om de rene fænomener. Formålet er således ikke blot at beskrive oplevelsen, som den viser sig, men derimod at betragte den og udlægge det, der findes i den” (...).” (Juul 2012:71).

Den fænomenologiske reduktions opgave er, at beskrive empirien, som den viser sig, men også at udlægge det, der findes i analysen af empirimaterialet. Husserls primære formål med *epochéen* var netop at muliggøre en undersøgelse af verdenen, hvor der ikke på forhånd er strenge forudindtagelser om, hvordan verdenen er skruet sammen. Verdenen skal undersøges med et fordomsfrit sind og med en erkendelse af, at det man ser og

oplever, er en del af den virkelige og rigtige verden - med andre ord eksisterer der ikke en dybere verden end den vi kan indfange empirisk (Juul 2012:71).

Jeg tilstræber mig i dette projekt at gå så åbent og fordomsfrit ind i min empiriindsamling som muligt i overensstemmelse med fænomenologiens udgangspunkt. Hvis jeg lader mine teoretiske fordomme dominere vil jeg kunne risikere, at den verden jeg erfarer gennem mine interviews med børnefamilierne, ikke er den verden som i virkeligheden udspiller sig i deres dagligdag. I tråd med Husserl bliver min empiri indsamlet og beskrevet inden den sættes ind i en teoretisk ramme for at sikre, at min empiri ikke bliver formet og styret af teorien (Juul 2012:71). Den fænomenologiske indgangsvinkel i projektet betyder derved, at ingen er mere ekspert i transportudfordringer, til- og fravalg af elcykler samt tanker om alternative og mere bæredygtige transportmidler som børnefamilie i en mindre by end børnefamilierne selv. Ifølge Juul er det dog begrænset, hvor autentisk en forståelse af informanternes oplevede livsverden forskeren kan opnå. Dog kan forskeren gøre sig umage ved at lytte godt efter og spørge ind til informantens fortællinger, som aktiverer flere beretninger om oplevelser og erfaringer (Juul 2012:74-76). For at kunne indfange mine informanternes erfaringer og oplevelser bedst muligt, vil jeg anvende en narrativ metodisk tilgang i mine interviews. Den narrative tilgang og dens indflydelse på udformningen af min interviewguide vil blive beskrevet nærmere i afsnittet *4.2 Den narrative tilgang*.

4. Metode

I det kommende metodeafsnit vil jeg blandt andet redegøre for mit valg af metodisk tilgang - herunder den narrative tilgang. Jeg vil ligeledes præcisere, hvordan jeg har konstrueret min interviewguide samt give en kort præsentation af mine informanter. Dernæst følger en gennemgang af mine overvejelser omkring transskribering, etik og metodens kvalitetskriterier. Slutteligt runder jeg af med en redegørelse af min analysestrategi samt valg af teori.

4.1 Det kvalitative casestudium

Forskningsdesignet er en vigtig komponent i forskningen, da denne er med til at definere, hvad og hvordan der forskes. Forskningsdesignet er ligeledes væsentlig for, at jeg reelt undersøger det, som jeg ønsker at undersøge og at der er tale om kausalitet og ikke blot en korrelation (de Vaus 2001:3). I tråd med min problemformulering og videnskabsteoretiske tilgang har jeg valgt det kvalitative casestudium som mit forskningsdesign:

"Som en sociologisk tilgang søger casestudier at sætte særlige kendetegn og de interessante fænomener ved organiseringen af det sociale liv under lup. Det gælder uanset om det sociale liv opfattes som en verden af interaktioner mellem individer, kollektive handlinger eller sociale strukturer" (Antoft og Salomonsen 2007:29).

Et casestudium er for mit speciale relevant, da jeg antager, at der er en sammenhæng mellem et givet socialt fænomen og den kontekst, som fænomenet udspiller sig i. Mere konkret betyder det, at jeg på forhånd går ud fra, at der er en sammenhæng mellem børnefamiliernes erfaringer med elcyklerne samt deres holdninger til transportmidler i dagligdagen og det, at de er en børnefamilie, som er bosat ti kilometer eller mere fra den ene forældres arbejdsplads (Antoft og Salomonsen 2007:32). Selv om jeg beskæftiger mig med børnefamilier fra flere forskellige byer, synes jeg godt det kan argumenteres for, at de stadig går under en enkelt case. At de alle kan samles under én case er til dels baseret på, at jeg ikke ønsker at fokusere på de geografiske forskelle og ej heller sammenligne disse med hinanden og til dels fordi, at jeg antager, at der vil være nogle af de samme

mønstre i mine informanternes fortællinger selvom de geografisk er placeret i forskellige byer.

Det at jeg tager afsæt i min empiriske viden og data - i stedet for på forhånd at have en teoretisk ramme - og det, at mit formål med specialet er at generere ny empirisk viden og ikke teoretisk viden, gør, at mit projekt er af typen *ateoretisk casestudium* (Antoft og Salomonsen 2007:33-34). Det ateoretiske casestudium er særlig kendetegnet ved at have en deskriptiv tilgang;

“(...) de er udelukkende deskriptive og bevæger sig i et teoretisk vakuum: de er hverken styret af etablerede eller hypotetiske generaliseringer eller motiveret af et ønske om at formulere generelle hypoteser” (Antoft og Salomonsen 2007:34-35).

Det ateoretiske casestudium harmonerer derfor også med min fænomenologiske tilgang, da der i denne type casestudie er et særligt ønske om at undersøge sociale processer via subjektets egne erfaringer og oplevelser. Målet er ligeledes at beskrive de sociale fænomener, som de udspiller sig, frem for at udvikle begreber og teorier, som er omdrejningspunktet i nogle af de andre typer casestudier (ibid.).

4.2 Den kvalitative metode

Der findes ikke én enkelt definition af, hvad kvalitativ metode er, da der findes mange forskellige forskningsmetoder inden for den kvalitative metode. Helt basalt kan alle de kvalitative metoder kendetegnes ved, at forskeren ønsker undersøge *hvordan* noget opleves, siges, erfares, fremtræder eller udvikler sig og der er ligeledes fokus på at beskrive, forstå og fortolke (Brinkmann og Tanggaard 2015:13). Ved den kvalitative metode ønsker forskeren at dykke ned i de sociale processer i et forsøg på at forstå det enkelte individs oplevelser. Det handler om at forstå menneskelivet 'inde fra' i de lokale og sociale praksisser, hvor det leves snarere end at forstå det 'ude fra' via objektiverende og kvantitative metoder (Brinkmann og Tanggaard 2015:14)

I nærværende specialet har jeg netop ønsket at gøre brug af den kvalitative metode, da jeg ønsker at forstå de bevæggrundlag og sociale praksisser, som ligger bag mine

informanternes til- og fravalg af elcykler og andre bæredygtige transportmidler. I samspil med min problemformulering og videnskabsteoretiske tilgang har jeg valgt at anvende den narrative tilgang som mit metodiske udgangspunkt. En redegørelse af tilgangen samt dens relevans for dette projekt vil blive præciseret i det kommende afsnit 4.2.1 *Den narrative tilgang*.

4.2.1 Den narrative tilgang

“Narratologi er teorien om og studiet af fortællinger og fortællestrukturer, og hvordan de påvirker vores opfattelse” (Czarniawska 2010:239).

Den narrative metode er derudover ikke et udtryk for én bestemt metode, men en overordnet betegnelse for forskellige tilgange og metoder, som tager sit empiriske afsæt i fortællinger, tekster eller visuelle repræsentationer af individer eller grupper. Fokusset er på individets fortællinger - både på, *hvad* der fortælles og *hvordan* det fortælles (Thomsen et al. 2016:13). Når vi beretter disse fortællinger udvælger vi de vigtigste elementer, som vi forbinder og organiserer således, at elementerne kan sammenkædes i sekvenser. Alle disse overvejelser gør, at fortællingen får et meningsfuldt handlingsforløb for den der lytter (Riessman 2017: 235).

I mit speciale tilstræber jeg, at jeg via den narrative metode og min fænomenologiske tilgang, kan få en indsigt i mine informanternes hverdagsliv i forhold til til- og fravalg af bæredygtige transportmidler i dagligdagen. Det er vigtigt, at jeg som forsker og interviewer sætter mine fordomme i parentes, så jeg kan forstå mine informanternes fortællinger på deres egne præmisser (Antoft og Thomsen 2005:154). Livsfortællingen åbner op for de oplevelser, følelser og erfaringer, som informanten har oplevet gennem livet og som vil påvirke deres holdninger og styre deres følelser i en given situation. Med andre ord, så udgør vores erindringer, oplevelser og fortællinger det levede liv og er derfor også medbestemmende for den identitet vi har (Antoft og Thomsen 2005:159-160). Ifølge Antoft og Thomsen vil der ske forandringer igennem livet, som vil påvirke individets egen fortælling og dets fremtidige livsforløb vil være påvirket af den måde som individet tackler situationen på. I den narrative metode betegnes dette som et ‘vendepunkt i fortællingen’

(Antoft og Thomsen 2005:160). I nærværende speciale vil dette vendepunkt være elcykelprojektet, selvom det på forhånd ikke er muligt at sige, hvordan det viser sig. Denne fortælling om vendepunktet kan også karakteriseres som et plot. Plottet eksisterer som en meningsskabende rød tråd for, hvordan livsfortællingen fortælles:

“Via plottet etableres mening retrospektivt i fortællinger forstået som en sammenhængende forklarende logik af oplevede hændelser og begivenheder, hvorved fortid, nutid og fremtid kobles til en meningsskabende helhed” (Thomsen et al. 2016:14).

Skabelsen af mening og sammenhængen mellem fortid, nutid og fremtid er grundlæggende for identitetskonstruktionen samt etablering af *væren i verden*. Det er derudover også essentielt i forhold til fortolkning og forståelse af den sociale verden og subjektivitet (Ibid.). Hvordan man som forsker ønsker at fortolke samt opnå forståelse af den sociale verden og subjektivitet afhænger af, hvilken tilgang inden for den narrative metode, som anvendes. I dette speciale vil det være tilgangen *narrative samtaleanalyser*, som vil være kendetegnet for strukturen på forskningsinterviewene. I denne tilgang er der fokus på de små og korte uddrag af en større fortælling. Uddragene vil typisk omhandle hverdagsemner og andre upåagtede forhold (Thomsen et al. 2016:24). I min undersøgelse vil det ikke være mine informanternes livsfortællinger, som vil danne grobund for den empiriske analyse, men derimod deres fortællinger og beretninger om deres deltagelse i elcykelprojektet. Jeg vil ligeledes tage udgangspunkt i det institutionelle perspektiv, hvor det her antages, at individers livsforløb bliver præget af de forskellige institutioner, som de er i kontakt med gennem deres liv. Samfundsinstitutionerne er en indlejret del af vores hverdag, hvor vi som mennesker hele tiden balancerer mellem diverse roller, som de forskellige samfundsinstitutioner kræver af os (Antoft og Thomsen 2005:163-164). I forhold til mine informanter vil det være rollerne mellem de to institutioner arbejde og familie og rejsen derimellem, som vil være det interessante. I det kommende afsnit vil dette aspekt blandt andre blive præsenteret.

4.3 Konstruktion af interviewguide

Min interviewguide er baseret på min problemformulering, som jeg har valgt at dele op i to dele; *Hvilke narrativer ligger der bag børnefamiliernes til-og fravalg af elcykler?* og *Hvilken effekt har elcykelprojektet haft på børnefamiliernes valg af et fremtidigt og mere*

bæredygtigt alternativ til bilen? Til hver del af problemformuleringen har jeg formuleret et forskningsspørgsmål, som derved danner baggrund for de spørgsmål jeg stiller mine informanter¹. I min interviewguide er jeg gået induktivt til værks og jeg har derfor ikke på forhånd undersøgt og udvalgt specifikke teorier, hvorfor mine interviewspørgsmål udelukkende er styret af min problemformulering. For at holde mig tro mod den narrative tilgang, hvor forskeren skal spille en så lille rolle i interviewet som muligt, har jeg begrænset mængden af mine spørgsmål. På den måde giver jeg plads til, at informanten kan fortælle en historie, hvor min rolle blot er at stille opfølgende spørgsmål samt gribe de historier, som mine informanter fortæller (Kvale og Brinkmann 2015:209). Min fænomenologiske tilgang i specialet afspejles ligeledes i min interviewguide, da jeg ved at stille åbne spørgsmål sætter min egen forforståelse i parentes. Derved åbnes der op, at subjektiviteten kan træde frem, hvorledes nye perspektiver og historier kan finde vej frem.

4.4 Kontakt til og præsentation af informanter

Kontakten til mine otte informanter har foregået via forskellige kanaler. De fire informanter fra Vodskov kontaktede mig via mail efter jeg havde postet et opslag i den facebookgruppe, som blev oprettet i forbindelse med elcykelprojektet. De to informanter fra Randers og Sæby fandt jeg frem til via artikler, som det lokale folkeblad havde skrevet om elcykelprojektet. Her havde informanterne givet et interview og de blev nævnt med deres fulde navn, hvorfor det lykkedes mig at finde deres telefonnumre via krak. De to informanter fra Hovedstadsregionen fandt jeg ligeledes via en facebookgruppe oprettet i forbindelse med projektet. Her kontaktede jeg selv de to informanter via messenger. Det var ikke alle projekter, der havde oprettet facebookgrupper og det var ligeledes ikke muligt for mig at få adgang til deltagernes mailadresser via projektadministratorene på grund af GDPR, hvorfor det har været en udfordring at finde frem til de otte informanter jeg har. Nedenfor vil jeg præsentere mine informanter, hvor de alle har fået et dæknavn, men hvor de andre oplysninger er korrekte. Alder på børnene svarer til den alder de havde, da projektet kørte².

¹ Se Bilag 2- Interviewguide

² Se Bilag 3 – Præsentation af informanter

4.5 Etiske overvejelser

Når man som forsker udfører en undersøgelse, hvor der eksempelvis anvendes interviews som dataindsamlingsmetode er der en række etiske aspekter som denne skal forholde sig til inden interviewene påbegyndes (Kvale og Brinkmann 2015:107). Der findes som udgangspunkt fire centrale områder af etiske retningslinjer; informeret samtykke, fortrolighed, konsekvenser og forskerens rolle (Kvale og Brinkmann 2015:116-120). Alle mine informanter blev inden interviewets start gjort opmærksom på, hvad min undersøgelse handlede om samt, hvilken viden jeg var på udkig efter. De blev ligeledes også bedt om deres accept til, at interviewet ville blive lydoptaget, så det senere kunne transskriberes. Jeg har ligeledes gjort det klar for alle informanterne, at de vil blive anonymiseret i undersøgelsen - deres navn, adresse, familiemedlemmers navne, navn på børnenes skoler samt arbejdsplads vil derfor enten blive markeret med (...) eller erstattet af et dæknavn. Som forsker er det ligeledes vigtigt at have in mente, om en deltagelse i et interview kan have konsekvenser for informanten. Ifølge Kvale og Brinkmann selv skal konsekvenserne være så små som muligt samtidig med, at den opnåede viden via undersøgelsen skal være så givtig, at den opvejer de få og eventuelle konsekvenser (Kvale og Brinkmann 2015:118). Min undersøgelse beskæftiger sig ikke med et særligt sensitivt eller tabuiseret emne og jeg har derfor vurderet, at så længe mine informanters identiteter skjules, så vil det ikke have yderligere konsekvenser for dem at deltage i min undersøgelse. Det sidste og fjerde aspekt drejer sig om min rolle som forsker samt mit ansvar for kvaliteten af den viden jeg indsamler. Det er ligeledes min opgave som forsker at sikre, at det endelige resultat er så nøjagtigt og repræsentativt for forskningsfeltet som muligt (Kvale og Brinkmann 2015:119-120). Nøjagtigheden i mine resultater sikrer jeg blandt andet gennem lydoptagelse samt transskribering af mine interviews³.

4.6 De metodiske kvalitetskriterier

Pierre Bourdieu er en af de forskere, som har kritiseret den narrative metode for at negligere den objektive sandhed og kun tage udgangspunkt i de subjektive fortællinger. Bourdieu sår derfor tvivl om metodens validitet, da han - i modsætning til den narrative metode - mener, at der findes en objektiv sandhed. Han udtrykker blandt andet, at individerne kan finde på at pynte på sandheden for at fremstå 'bedre', hvilket kan resultere i bias i den foretagne undersøgelse (Bourdieu 2003:80-81). I nærværende speciale er

³ Se Bilag 4 - Transskribering

fokusset på de subjektive narrativer om hverdagens mobilitet, hvorfor den narrative metode med subjektet i centrum, netop er ideel som metode til at besvare min problemformulering. I det kommende afsnit vil jeg beskrive nærværende speciales metodiske interne og eksterne validitet samt reliabilitet.

Som beskrevet tidligere i afsnittet *Konstruktion af interviewguide*, så er mine interviewspørgsmål baseret på en induktiv tilgang, hvorfor de ikke er dannet på baggrund af eksisterende teori. Der har derimod været fokus på, at spørgsmålene i interviewguiden skulle lede til narrativer omkring elcyklen samt hverdagens mobilitet som børnefamilie. Min interviewguide er med til at øge specialets interne validitet, da den sikrer en rød tråd gennem interviewene samt guider narrativerne i retning af specialets overordnede fokus, hvorfor troværdigheden og gyldigheden øges (Riis 2012:359). Den eksterne validitet i en kvalitativ undersøgelse beror på, hvorvidt undersøgelsen kan generaliseres til andre lignende undersøgelser (ibid.). Den analytiske generaliserbarhed i nærværende speciale vil derfor bero på den overførbarhed, der findes i undersøgelsens resultater af elcykler og børnefamiliers hverdagsmobilitet. Dette speciales funds generaliserbarhed bunder derfor i, om der kan findes en overensstemmelse mellem selvsamme resultater og eksisterende forskning. Den eksterne validitet er forsøget forhøjet ved at finde informanter fra flere forskellige elcykelprojekter og derved også geografiske forskelligheder. Trods de geografiske forskelle er narrativer omkring elcyklen mere metanarrativer end individuelle narrativer, hvilket giver udtryk for, at de geografiske forskelle i denne sammenhæng ingen betydning har. Så selvom denne undersøgelse ikke har til hensigt at skabe et komparativt studie, så bevidner metanarrativerne, at undersøgelsens resultater øjensynligt ikke vil opnå en ringere ekstern validitet ved at disse sammenlignes med lignende undersøgelser i andre geografiske dele af landet. Som jeg beskrev indledningsvis med reference til Bourdieu, så kan specialets subjektive fremgangsmåde have indflydelse på blandt andet reliabiliteten. Når der anvendes en kvalitativ metode, kan det diskuteres, hvorvidt det er muligt at genskabe undersøgelsens resultater (Riis 2012:353). Ved at vælge den narrative tilgang, hvor det er subjekternes fortællinger, som er i fokus, kan det være problematisk at genskabe den samme undersøgelse og opnå de præcis samme resultater. Selvom det er mit indtryk - baseret på eksisterende forskning og evalueringer af elcykelprojekterne - at langt de fleste deltagere i projekterne har været overvejende positive, så vil der altid være

nogen, for hvem deltagelsen ikke har været en succes. Reliabiliteten i nærværende speciale er derfor forsøgt øget via gennemsigtighed, hvor specialets videnskabsteoretiske og metodiske tilgange samt teoretiske valg er veldokumenteret.

4.7 Valg af teori

I dette afsnit vil jeg udfolde de teoretiske perspektiver, som danner grundlaget for min teoretiske analyse. De tre teoretikere udspringer fra forskellige baggrunde og de falder derfor ikke alle inden for mobilitetsparadigmet. Juliet Jain og Glenn Lyon er de to forskere som faktisk udspringer af mobilitetsforskningen med deres forskning om rejsetid. Deres skriv om *The gift of travel time* kan diskuteres om det være sig en egentlig teori eller mere et begreb udviklet på baggrund af eksisterende forskning. Deres teorier og begreber kan i deres helhed være med til at belyse, hvordan mine informanter oplever deres rejsetid på elcyklen. Jain og Lyons argumenterer i deres skriv for, at rejsetid ikke er spildtid⁴, hvilket er en interessant vinkel set i lyset af nutidens samfundstendenser med optimering og effektivisering, hvor transporttid til tider bliver anset som en 'tidsrøver'. Jain og Lyons begreber bliver anvendt til at sætte mine informanternes narrativer i en nutidig og samfundsmæssig tendens.

Pierre Bourdieu kan i højere grad placeres i den tunge ende af teoretikere med hans sociologiske tilgang til forskningsverdenen. I nærværende speciale er det Pierre Bourdieu og hans teori om habitus, der tages udgangspunkt i⁵. Habitus begrebet bruges til at analysere, hvordan informanterne inddrager deres egen habitus og dispositioner til at navigere i forhold til børneopdragelse samt deres egen brug af elcyklen som det daglige transportmiddel. Bourdieus begrebsapparat bidrager med en større forståelse af individets egne tanker, holdninger og følelser i forhold til de valg de tager. Han inddrager også et mere makro-orienteret perspektiv, hvor han sætter fokus på, hvordan samfundstendenser og udefrakommende begivenheder kan påvirke habitus. Bourdieus teori er derved med til at give informanternes narrativer et dybere perspektiv, hvilket gør det muligt at se nærmere på de bevæggrunde, der ligger bag informanternes gøren og laden.

⁴ Se afsnit 4.1, hvor Jain og Lyons teori præsenteres.

⁵ Se afsnit 4.2, hvor Bourdieus teori præsenteres.

Daniel Kahneman er ligesom Bourdieu en anerkendt teoretiker – dog ikke inden for sociologiens forskningsverden, men derimod inden for positiv psykologi. Daniel Kahneman er derfor heller ikke den mest åbenlyse teoretiker i et studie om mobilitet, men han kan alligevel bidrage med et interessant perspektiv i form af hans teori om *objective happiness*. Med denne teori dykker Kahneman dybere ned i, hvordan et individ vurderer en oplevelse samt, hvorvidt individet ønsker at stoppe eller fortsætter handlingen. Med udgangspunkt i denne teori samt de forskellige niveauer af lykke⁶ er det muligt at analysere informanternes vurdering af henholdsvis deres krop og velvære samt de økonomiske og bæredygtige aspekter ved at anvende elcyklen som det daglige transportmiddel.

På baggrund af Pierre Bourdieus og Daniel Kahnemans tungere og mere dybdegående teoretiske perspektiver vil det også være de to teoretikere, som vil være bærende for den samlede analyse. De vil derved også være de to teoretikere, som vil bidrage mest i forhold til at svare på specialets problemformulering, der netop koncentrere sig om narrativerne bag børnefamiliernes til-og fravalg af elcykler samt deres holdninger til et fremtidigt og mere bæredygtigt alternativ til bilen.

4.8 Analysestrategi

Nærværende speciales analyse er delt op i to dele; en deskriptiv analyse og en tematisk analyse. Den deskriptive analyse bygger udelukkende på mine transskriberinger og indeholder derfor ikke en teoretisk analyse. Denne analyse blev dannet for at skabe et overblik over mine informanternes narrativer samt for at danne et overblik over gennemgående mønstre og tematikker. På baggrund af den deskriptive analyse stod det klart, at narrativerne i højere grad er metanarrativer frem for individuelle narrativer - med andre ord, så var der mange mønstre, som gik igen i deres fortællinger. Ud fra narrativer dannede jeg de tre temaer; *Rejsetid er ikke lig med spildtid*, *Når praksisser, strukturer og vaner ændres* samt *Krop og sjæl overvinder økonomi og bæredygtighed*. De tre temaer vil være dem, som danner grobund for min tematiske analyse. I hver af de tre tematiske dele vil der indledningsvis være en præcision af, hvilke konkrete narrativer, der er på spil inden for denne bestemte tematik. Dernæst vil der følge en mere dybdegående analyse, hvor de tre teoretikere, som nævnes i det foregående afsnit, bringes i spil.

⁶ Se afsnit 4.3, hvor Kahnemans teori præsenteres.

5. Teori

I de kommende afsnit vil jeg redegøre for mine tre teorier. Efterfulgt af hver redegørelse følger en operationalisering, hvor jeg præcisere, hvordan den pågældende teori skal anvendes i forhold til at analysere den enkelte tematik i den empiriske analyse.

5.1 Juliet Jain og Glenn Lyons - The gift of travel time

De to forskere Juliet Jain og Glenn Lyons er dykket ned i begrebet 'travel time', hvor de ønsker at kigge nærmere på forholdet mellem selve rejsen og de sociale relationer (Jain og Lyons 2007:81). Som de beskriver i nedenstående citat, så er tid og rejse en vigtig komponent, når det kommer til at vedligeholde sociale relationer over større afstande. Jain og Lyons er derfor interesseret i de mekanismer, der indikerer, hvordan den rejsende opfatter sin rejsetid (Jain og Lyons 2007:82):

"Time – co-present time and travel time – is an inherent part of maintaining relationships that are enacted across geographic space. We are concerned with how travel time interconnects with co-present relationships and how the experience of travel time is perceived by travellers." (ibid.).

De sociale netværk og relationer skabes via en gave udveksling, hvor fysiske genstande og penge erstattes af tid. Individerne bevarer derved deres plads i relationen ved at give tid til gengæld (Jain og Lyons 2007:82.). Ifølge Jain og Lyons har mange transport økonomer advokeret for, at de rejsende ikke opnår personlige goder via deres rejse. De mener derimod, at de rejsende hellere vil bruge døgnets timer på arbejde eller derhjemme frem for at sidde i en bus eller bil. Denne mening tager Jain og Lyons dog afstand fra og søger i stedet at give denne debat et andet perspektiv, hvor de anerkender de goder, der kommer med rejsetid. De mener, at rejsetiden kan give mulighed for at slappe af, læse, arbejde, foretage telefonopkald og så videre, hvilket både kan gavne den rejsende, men også den rejsendes netværk og sociale relationer (Jain og Lyons 2007:83). Alt sammen afhænger af, hvordan den rejsende sammensætter sin rejse - en tætpakket metro gør det svært at arbejde, men nemt at sidde med musik i ørene og slappe af. Så i stedet for at se rejsetid som en byrde og 'tidsrøver' kan den i stedet opfattes som en 'gave' for den enkelte rejsende (ibid.). Jain og Lyons fortæller ligeledes, at nogle rejsende ligefrem vil søge alternative og langsommere ruter, kun for at have afslappende tid for dem selv - der bliver

derfor også i højere grad søgt langsomme transportformer frem for hurtige (Jain og Lyons 2007:83-84). Det bliver også nævnt, at kvinder i højere grad end mænd foretrækker de langsomme og mere bæredygtige transportformer, netop fordi de ønsker at videregive gaven i form af en mere bæredygtig fremtid til den næste generation. Derudover mener de også, at det især er kvinderne som udnytter transporttiden til at koble af mellem arbejde og bopæl, så de er klar til det, der forventes af dem derhjemme i forhold til den daglige husholdning (ibid..).

Selvom Jain og Lyons anerkender, at nogle rejsende ser deres transporttid som en byrde i form spildtid og utilgængelighed, så vil de hellere rette deres fokus mod de mere positive aspekter af rejsetid. På baggrund af forstående har de udarbejdet to kategorier, som begge bakker op om, at rejsetid både gavner den rejsende og dennes netværk og relationer. Den første er *Transition time*, som giver den rejsende mulighed for at omstille sig mellem de forskellige lokationer og sociale settings. Behovet for transition time ses ofte på rejsen mellem arbejde og hjemmet (Jain og Lyons 2007:85-86). Deltagerne i Jain og Lyons' fokusgruppe understøtter også påstanden om, at pendlerne har behov 15-20 minutter i gennemsnit til at forberede sig på den skiftende rolle fra hjem til arbejde og omvendt. Fokusgruppedeltagerne peger især på vigtigheden af rejsen fra arbejde til hjem, da behovet for at koble af er størst her. Flere af dem fortæller desuden, at de gerne tager en længere vej hjem for at opnå dette (Jain og Lyons 2007:86). Travel time kategoriseres som en kokon, som beskytter den rejsende og legitimerer dennes 'time out'. Selvom time out ikke opfattes som produktiv tid, så er den alligevel vigtig for udnyttelsen af rejsetiden. Timeouten giver mulighed for, at den rejsende kan 'flygte' fra hverdagssituationerne, hvilket er essentielt for at kunne jonglere mellem de forskellige krav, der stilles på arbejde og i hjemmet (Jain og Lyons 2007:87). Det vigtige i de to ovenstående kategorier er, hvordan den rejsende vælger at udstyre sin tid; afslapning, arbejde, læsning og så videre. Dette perspektiv koblet sammen med transition time og time out er vigtige at have med i beregningen, når rejsens forskellige sider skal udforskes (Jain og Lyons 2007:88). . Rejsetiden giver både plads til at omstille sig mellem arbejde og hjem samt tid til aktiviteter og alenetid. Hvordan den rejsende vælger at udstyre sin rejsetid følger med teknologiens såvel som transportens udvikling - det vigtige er her, at den rejsende udfører sin rejse, så

den har en positiv effekt. Den positive effekt vil smitte af på både den rejsende og dennes omgivelser (ibid.).

Jain og Lyons konkluderer, at måden en rejse er sammensat og udstyret på, kan udvide konceptet om 'the gift of travel time'. De fortæller ligeledes, at rejsetiden er med til at udviske de linjer, der er mellem arbejde og hjem, da individet ofte bruger rejsetiden på eksempelvis arbejde eller holde de sociale relationer ved lige via opkald og SMS'er. Dette er dog ikke en negativ ting, da dette har en positiv effekt på netværk og relationer (Jain og Lyons 2007:88). Argumentet med, at rejsetid ikke nødvendigvis er en byrde, er med til at sætte fokus på, at individet måske ikke længere i lige så høj grad higer efter fart og tidsbesparelse. At rejse over længere afstande er også blevet mere accepteret, da teknologien gør det muligt at være produktiv - både i forhold til arbejde og sociale relationer - på rejsen (ibid.). Med deres egne ord; "*Travel time as a gift is a multi-modal phenomenon*" (Jain og Lyons 2007:89). Rejsetid er dermed et fænomen med flere forskellige sider, hvorfor det ikke blot skal anskues som et 'ligegyldigt' mellemrum mellem destinationerne (Jain og Lyons 2007:88-89).

5.1.1 Operationalisering af Jain og Lyons

Jeg har valgt at anvende Jain og Lyons teori om gaven ved rejsetid til at belyse min egen tematik 'Rejsetid er ikke lig med spildtid'. Ud fra mine interviews har det været tydeligt, at mine informanter ikke opfatter deres rejsetid på elcyklen mellem arbejde og bopæl som spildtid - tværtimod. Jain og Lyons er via deres teori med til at belyse, hvordan rejsetiden skal anskues samt, hvilke sider den indeholder. De advokerer for - ligesom mine informanter - at rejsetiden ikke er en byrde, men derimod et tiltrængt mellemrum mellem arbejde og bopæl, hvor der kan kobles af og mentalt forberede sig på den nye arena. Med Jain og Lyons to kategorier; *Transition time* og *Time out* vil det være muligt at dykke et lag dybere ned i informanternes narrativer om deres rejsetid mellem arbejde og bopæl. Kategorierne deler rejsetiden op i to dele, hvor hver del beskæftiger sig med hver sin side af rejsetiden. *Transition time* beror på behovet for at skabe distance mellem to sociale arealer, så den rejsende kan nå at omstille sig til de nye krav og forventninger. *Time out* beskæftiger sig med muligheden for at opnå alene-tid og afkobling i en ellers stresset hverdag. De to kategorier sætter derved også fokus på nogle af de helt store

samfundstendenser i det senmoderne samfund; jagten på tidsbesparelse og en fortravlet hverdag, hvor det kræver energi og overskud at jonglere mellem de forskellige arenaer. Jeg kan derfor bruge Jain og Lyons' teori og deres to kategorier til at belyse, hvilke samfundsmæssige tendenser samt personlige bevæggrunde, der ligger bag mine informanternes valg af elcyklen som transportmiddel frem for bus eller bil. Jain og Lyons' teori er også et eksempel på, at samfundsudviklingen er ved at vende. Der er i dag mere fokus på, at der skal være tid i en fortravlet hverdag til at koble af og omstille sig mellem de forskellige sociale arenaer. Det er ikke længere forventeligt, at vi konstant jagter tidsbesparelse og effektivitet, da der i højere grad lægges vægt på individets velvære og den positive afsmittning, som det har på dennes netværk og relationer. Der er et behov for at være mere individorienteret, hvilket blandt andet realiseres gennem rejsetid.

Mine informanter udtrykker, at de ikke opnår denne afkobling på samme måde, når de kører bil eller bus, hvilket står lidt i kontrast til ovennævnte teori. Her advokerer Jain og Lyons for, at dette kan opnås via alle transportformer, så længe den rejsende formår at sammensætte sin rejse, så den kan opfylde kravet for rejsen, hvad end det er arbejde, afslapning, læsning og så videre. Fordi mine informanter ikke har oplevet dette via bus og bil har de i stedet valgt at tage sagen i egen hånd og sammensætte deres rejse, så den opfylder deres behov. Fælles for dem alle er her, at det kun er turen på elcyklen, som kan dette. Mange af informanterne har også taget denne beslutning på bekostning af deres familie, hvilket går i spænd med Jain og Lyons påstand om et stigende fokus på individet. Deres teori beror dog også på, at den mere langsomme tid har en positiv effekt på den rejsendes sociale relationer og netværk, hvilket giver muligheden for at kaste lys over mine informanternes egne narrativer om, hvilken effekt deres valg af elcyklen har haft på deres arbejdsplads og kollegaer samt familien.

5.2 Pierre Bourdieu – Habitus

I Pierre Bourdieus teori om strukturer, habitus og praksisser argumenterer han for, at sociale og kulturelle dynamikker skabes gennem habitus via et konstant samspil mellem agentur og struktur. Habitus er socialiserede normer eller tendenser, som styrer individets tankegang og handlinger (Bourdieu 1977:72). Habitus produceres både via individets egen identitet samt de ydre omgivelser, hvorfor habitus hele tiden formes og reguleres gennem livet via socialisering, familie, uddannelse, arbejde, bopæl og så videre (ibid.). Bourdieu

skelner mellem to former for habitus; *the habitus of class* og *the individual habitus*. The habitus of class henviser til en bestemt klynge af individer, som har en relativ ens livsstil og derved også en fælles habitus. Denne form for habitus er ikke individuel, men derimod en kollektiv form for virkelighed (Bourdieu 1977:85). Selvom individerne i klassen ikke haft haft de præcis samme oplevelser gennem livet, så har de alligevel mere til fælles med individer fra deres egen klasse end en anden klasse:

“Though it is impossible for all members of the same class (or even two of them) to have had the same experiences, in the same order, it is certain that each member of the same class is more likely than any member of another class to have been confronted with the situations most frequent for the members of that class.” (ibid.)

Når Bourdieu skal definere den individuelle habitus fortæller han, at ethvert individ har sin egen habitus udover klassehabitus. Den individuelle habitus er med andre ord sammensat af forskellige kollektive lag. Bourdieu påpeger, at alle individer har forskellige karakteristika i form af race, køn, alder, uddannelse og så videre fordi de netop kommer fra forskellige klassehabitus - disse forskellige karakteristika danner grundlaget for den individuelle habitus. Alle individer er dermed unikke, men samtidig dannet i en kollektiv arena (Bourdieu 1977:85-86).

Ifølge Bourdieu er habitus et produkt af historien, hvor der produceres individuelle og kollektive praksisser, som er i overensstemmelse med de skemaer, der er genereret af historien. Praksisserne bliver dannet gennem et system af ‘present past’, hvor både nutiden og fortiden er indlejret i individet gennem tanker, formodninger og handlinger (Bourdieu 1977:82). At disse forhold er indlejret i individet gør det muligt for denne at håndtere uforudsete situationer. Derfor advokerer Bourdieu også for, at praksisserne kun delvist bliver afgjort af fremtiden - fortiden og nutiden spiller en større rolle (Bourdieu 1977:72):

“Even when they appear as the realization of the explicit, and explicitly stated, purposes of a project or plan, the practices produced by the habitus, as the strategy-generating

principle enabling agents to cope with unforeseen and ever-changing situations, are only apparently determined by the future.” (ibid.).

Ifølge Bourdieu er kontinuiteten af praksisser mere valide i et samfundsperspektiv end eksempelvis formelle regler og normer, da de er formet af tidligere begivenheder og strukturer og derved også former nuværende og fremtidige praksisser og strukturer. Som nævnt tidligere er habitus derfor heller ikke statisk gennem hele livet, men kan derimod ændres og formes over en længere periode (Bourdieu 1977:82).

Gennem habitus former agenten dennes ambitioner i forhold den chance, der er for at opnå bestemte goder. Agentens dispositioner er nemlig sammensat af både muligheder og umuligheder, frihed og fornødenheder samt ambitioner og forbud, hvor habitus beskytter individet og den selv ved selektivt at vælge de oplevelser, som styrker både individ og habitus (Bourdieu 1977:80-81). Bourdieu ser altså habitus som et system af varige dispositioner, hvor dispositionerne genererer og strukturerer forestillinger og praksis. Dispositionerne udgør derfor tillærte handlemåder, som er indgroet og inkorporeret i individet. At habitus er dispositioner betyder også, at det blot er til disposition, som kan benyttes, når der er behov for det afhængig af den givne situation (ibid.).

Ifølge Bourdieu tilpasser habitus sig den sandsynlige fremtid - fremtiden er sandsynlig, fordi habitus både forudser den og er med til at skabe den, men om fremtiden er mulig og realistisk er baseret på og afgrænset af magt. Den magt samfundet har i forhold til, hvordan agenten tænker, føler og handler kan samtidig også ses som en opfordring til, at agenten engagerer og involverer sig i processen (Bourdieu 1977:81).

5.2.1 Operationalisering af Bourdieu

Jeg har valgt at anvende Pierre Bourdieus teori om habitus til at analysere mine informanternes narrativer om deres børns mobilitet, hvorfor denne teori anvendes i analysedelen *Når praksisser, strukturer og vaner ændrer sig*. Alle mine informanter har hjemmeboende børn og de er derfor bekendte med de udfordringer, der kan være ved forskellige mobilitetsformer som børnefamilie. Mine informanter påtaler også det skift de har oplevet fra at bruge bilen til at bruge elcyklen samt, hvordan det har påvirket familien

og særligt deres børns mobilitetsvaner. Med Bourdieus teori om habitus bliver det muligt at dykke dybere ned i, hvordan informanterne træffer deres valg i hverdagen i forhold til, hvorvidt børnene cykler eller bliver kørt rundt. Informanterne har alle deres egen individuelle habitus, men samtidig tilhører de også en klassehabitus på baggrund af blandt andet deres bopæl og arbejde. Samtidig har de også deres individuelle habitus, og de to habitus'er er afgørende for, hvordan de handler i de forskellige situationer. Flere af informanterne referer til deres egen barndom i forhold til cykling, hvilket derfor er en del af deres habitus. De har selv været vant til at cykle rundt og vil derfor gerne give det videre til deres børn også. Informanterne fortæller om, hvordan deres mobilitet så ud, både før elcyklen og da børnene var yngre - nogen gisner endda om, hvordan det vil se ud i fremtiden, når deres børn bliver ældre. Det vidner også om, at deres habitus ændrer sig gennem tiden og samtidig afspejles af deres nuværende familiesituation.

Bourdieu's teori om praksisser og strukturer kan give et indblik i informanternes valg af elcyklen samt deres holdninger og krav til resten af familiens - især børnenes - mobilitet. Informanternes praksisser og strukturer i hverdagen er indlejret i dem via deres habitus, men som Bourdieu beskriver det, så er habitus ikke statisk, og vil derfor ændre sig over tid. Disse ændringer bliver også påvirket af samfundet og dennes tendenser. Her har elcykelprojektet været en udefrakommende samfundstendens, som har været med til at ændre på informanternes habitus og derved også deres strukturer og praksisser i forhold til deres families mobilitet. Mange af informanterne udtrykker, at deres børn ikke i lige så høj grad som førhen bliver kørt rundt, hvorfor de også har været tvunget til at ændre deres mobilitetsvaner. Bourdieus teori vil altså blive brugt som en vigtig styrepind, når informanternes opdragelse af deres børn i forhold til mobilitet samt deres praksisser og strukturer i hverdagen skal analyseres.

5.3 Daniel Kahneman – Objective Happiness

Daniel Kahneman står bag begrebet *objective happiness*, som han definerer således:

“Objective happiness, of course, is ultimately based on subjective data: the Good/Bad experiences of moments of life. It is labeled objective because the aggregation of instant utility is governed by logical rule and could in principle be done by an observer with access to the temporal profile of instant utility (...).” (Kahneman 1999:5).

Kahnemans begreb objektiv lykke er et forsøg på at skabe en mere præcis ramme, som kan indkredse de hedonistiske tilstande samt den mere overordnet evaluering af individets lykke. Ifølge Kahneman kan en forståelse af hedonisme ikke stå alene, når lykke skal forklares og forstås, hvorfor han i stedet tager udgangspunkt i *instant utility* (Kahneman 1999:6)⁷. Kahneman er af den opfattelse, at når et individ skal vurdere om en oplevelse er nyttelig eller anvendelig, så vurderes dette på baggrund af en Good/Bad (GB) parameter. Oplevelsen vil enten kategoriseres som nyttelig, neutral eller ikke-nyttelig, hvilket afgør om individet fortsætter med den givne handling eller stopper. Dette udgør det første niveau af Kahnemans niveauinddeling af lykke og kaldes det *hedonistiske niveau*, hvor fokus er på lyst eller ikke-lyst principper (Kahneman 1999:4). *Genkaldt nytte* er det andet niveau, og her drejer det sig om individets retrospektive tanker og følelser i forbindelse med en handling - også her er det i forhold til den god/dårlig dimension. Det tredje niveau centrerer sig om begrebet *trivsel*. Her måles der på individets tilfredshed på centrale områder, som for eksempel arbejde og parforhold. Det sidste niveau omhandler *lykke og velvære*, som indebærer individets generelle evaluering af dets liv (ibid.). Kahneman ser derfor objektiv lykke som gennemsnittet af den nytteværdi, som individet har oplevet over en længere periode. Her er det vigtigt at medregne variablene varighed og intensitet, da oplevelserne ikke kan sammenlignes med hinanden, medmindre der er kalkuleret for de to variable (Kahneman 1999:6).

Kahnemans begreb Good/Bad er essentiel, når det kommer til at forstå og indkapsle objektiv lykke. Selvom objektiv lykke er baseret på subjektive oplevelser, så kan det ifølge Kahneman betegnes sådan fordi individet fortsætter med at gøre det, der gør det glad og tilfreds:

“(...) it makes sense to call Helen “objectively happy” if she spent most of her time in March engaged in activities that she would rather have continued than stopped (...).” (Kahneman 1999:7).

⁷ Instant utility er svært at oversætte til direkte dansk, men vil i nærværende speciale blive betegnet som *umiddelbar nytte*.

Enhver aktivitet, som et individ udfører, bliver målt i forhold til GB dimensionen, som indeholder to aspekter; kvaliteten af selve oplevelsen samt en mere aktiv del, der består i, om individet skal fortsætte eller stoppe (ibid.). På trods af især den aktive del, så er evalueringen i forhold til GB ikke altid en bevidst handling. Når den er bevidst opleves den som nydelse og ikke-nydelse, hvor individet bevidst vil trække sig fra eller fortsætte med den pågældende stimulus. Dette betyder også, at individet er i stand til at reagere både fysisk og følelsesmæssigt, hvis det uventet afbrydes midt i en bestemt aktivitet. Hvis aktiviteten forbindes med noget godt, vil dette lede til frustration og modstand. En afbrydelse af en ubehagelig oplevelse vil derimod medføre lettelse (Kahneman 1999:8). Ifølge Kahneman mener nogle forskere, at en oplevelse, som vækker nydelse, kun vil have dette nydelseselement i starten, hvor det efter noget tid vil være en så stor en del af rutinen, at det nu kun vil opleves som neutralt. Her advokerer Kahneman dog for det modsatte. Han mener, at selvom en oplevelse i højere grad bliver en del af en rutine og måske ikke vækker de præcis samme følelser som i starten, så ændrer det ikke på, at individet stadig oplever nydelse og glæde, når aktiviteten foretages (Kahneman 1999:13).

Den store diversitet af gode og dårlige tilstande kan gøre det svært at konstruere en eksakt måling af umiddelbar nytte, som kan være anvendelig i hele spektret af gode og dårlige tilstande. Dog mener Kahneman, at det godt kan lade sig gøre at måle den objektive lykke, da det ikke er specielt svært at skelne mellem gode, dårlige og neutrale øjeblikke. Studiet af objektiv lykke skal derfor tilgås mere lige til, hvor der fokuseres på, hvorvidt subjektet blev ved med at foretage en bestemt aktivitet, var ligeglad eller helt stoppede (Kahneman 1999:7).

5.3.1 Operationalisering af Kahneman

Daniel Kahnemans teori om objektiv lykke fortæller noget om, hvordan individer vurderer og inddeler deres lykke baseret på GB dimensionen. De forskellige begreber, som Kahneman anvender, kan bruges til at analysere mine informanternes oplevelse med brugen af elcyklen samt deres forhold til økonomi og bæredygtighed. Denne teori vil derfor blive anvendt i analysedelen 'Krop og velvære overvinder økonomi og bæredygtighed'. Mange af mine informanter rangerer krop og velvære over økonomi og bæredygtighed, hvorfor der her er tale om et større nydelseselement forbundet med dette i forhold til de to andre

aspekter. Nogle af informanterne ser økonomi og bæredygtighed som et plus, men ikke som noget de decideret går op i, og de er derfor forholdsvis neutrale omkring det. Selv for de informanter, som går op i økonomi og bæredygtighed, slår disse ikke nær så meget ud på skalaen som krop og velvære. Informanterne forholder sig derved til de forskellige parameter i forhold til GB dimensionen - og derudfra har de taget et aktivt valg om at fortsætte.

Informanterne har alle deltaget i et elcykelprojekt og deres oplevelse kan derfor deles op i to; før elcykelprojektet og efter elcykelprojektet. Alle informanter (på nær Cecilie, som ikke har kunnet på grund af ny afstand til job) er fortsat med at anvende en elcykel efter projektets afslutning, hvorfor de her har gjort brug af genkaldt nytte. De havde alle en positiv oplevelse med projektet - til trods for at elcyklerne svingede meget i kvalitet - hvorfor de på baggrund heraf har valgt at fortsætte ved at købe deres egen elcykel. Også begreberne trivsel samt lykke og velvære bliver påtalt af informanterne. Flere udtrykker, at de trives bedre på deres arbejde og i hjemmet efter de er begyndt at cykle hver dag. Informanterne kommer ikke som sådan med en generel vurdering af deres liv, men det store fokus på den glæde og velvære, som elcyklen har givet dem, giver en indikator af, at deres dagligdag generelt er forbedret på grund af de daglige cykelture. Kahnemans niveauer af lykke samt GB dimensionen vil derfor give et bedre indblik i, hvordan informanterne vurderer deres velvære samt, hvorfor økonomi og bæredygtighed ikke spiller en lige så stor rolle.

6. Analyse

Som beskrevet tidligere vil min analyse være delt op i to dele; en deskriptiv analyse og en teoretisk analyse. Den deskriptive analyse består udelukkende af de vigtigste pointer fra mine informanternes fortællinger, hvorfor der her kun er fokus på narrativer og ikke teori. Min teoretiske analyse er delt op i tre temaer; Rejsetid er ikke lig med spildtid, Børnemobilitet samt Krop og sjæl overvinder økonomi og bæredygtighed. Alle tre temaer er baseret på den deskriptive analyse og de vil hver i sær blive analyseret baseret på relevant teori.

6.1 Deskriptiv analyse

6.1.1 Anna - Vodskov

Anna bor med hendes mand og tre børn i Vodskov og valgte at købe sin egen elcykel efter at have deltaget i projektet. I Anna og hendes familie er det i høj grad de logistiske udfordringer i forhold til at aflevere og hente deres yngste søn, som er afgørende for, om hun vælger elcyklen som sit transportmiddel i dagligdagen. For selvom Anna elsker sine cykeltur, er det vigtigt for hende, at cykelturen ikke er skyld i, at hendes yngste søn skal være længere tid i daginstitutionen (Interview, Anna:2). Derfor fortæller Anna også, at det oftest er hendes mand, som har bilen, der afleverer og henter deres søn, netop så hun kan tage elcyklen på job:

"Det skal ikke gå ud over ham, at jeg gerne vil cykle. Så for det meste er det sådan, at hvis jeg cykler på arbejde, så er det min mand, som kører ham i skole. Han bliver kørt i skole, så det er ligesom lidt afgørende, at der er en som kan det. Så derfor skifter jeg lidt mellem at tage min bil og elcyklen." (ibid.).

Anna og hendes mand har faktisk to biler, men alligevel er det elcyklen, som foretrækkes som det daglige transportmiddel. Hun fortæller, at hun egentlig altid har været meget glad for at cykle, så det faldt helt naturligt at sige ja tak til at være med i projektet. Anna så projektet som en god anledning til at finde ud af, om en elcykel var noget for hende. Som hun fortæller, er en sådan cykel jo en stor investering, så det var rart at have en, der kunne prøves af over en længere periode. Anna fortæller også, at hun ikke er sikker på, at hun ville have investeret i en elcykel, hvis hun ikke havde været med i projektet (Interview, Anna:2-3). Før Anna deltog i projektet cyklede hun af og til på arbejdet på sin almindelige

cykel, men hun syntes det blev lidt for omstændigt, da det krævede et bad, når hun nåede frem til hendes arbejdsplads:

"Før jeg fik elcykel, der cyklede jeg nogle gange på arbejde – ikke lige så meget som efter jeg har fået elcyklen – men der syntes jeg det var træls det der med, at man skulle i bad. (...). Og det kan man sagtens på mit arbejde, der er gode bade faciliteter (...), men det koster bare noget mere tid (...). Det bliver bare lige 10 % ekstra bøvlet synes jeg. Og så kan jeg selvfølgelig spare noget tid med elcyklen, altså jeg tror i hvert fald, at det tager 10 minutter kortere tid på elcyklen end, hvis jeg tog en almindelig cykel." (Interview, Anna:3).

Det er tydeligt at mærke gennem interviewet, at valget om at bruge elcyklen som det daglige transportmiddel primært er præget af, at cykelturen giver Anna en form for personlig velvære og overskud i hverdagen. Hun nævner selv, at cykelturen giver hende mulighed for at få tømt hovedet og få mere frisk luft i dagligdagen, hvilket gør, at hun trives bedre. Anna udtaler selv, at turen på elcyklen tager lige så lang tid som bilen, så det har ikke været for at spare tid i hverdagen, at valget er faldet på elcyklen (Interview, Anna:3). Det bæredygtige aspekt har heller ikke haft den store betydning, og Anna påpeger, at det generelt ikke er noget hende og hendes familie går ret meget op:

"(...). Altså på det personlige plan er jeg jo ikke super optaget af bæredygtighed, (...), jeg er ikke en, der handler 100 % økologisk, jeg er ikke super, super optaget af det der, så det er ikke dét, der har fået mig til at skifte. Det er nok mit eget personlige velvære. Friheden ved at have en cykel og friheden ved at slippe for køen og altid kunne regne med at møde klokken 08:15. Det er mere det faktisk." (Interview, Anna:5).

Det bliver også fortalt, at det at være med i projektet ikke har påvirket hendes tanker om at leve mere bæredygtigt. De lever som de gjorde før, og ser blot det bæredygtige aspekt som et plus. Dog er det Annas fornemmelse, at der efter projektet er flere, som pendler på en elcykel mellem Vodskov og Nørresundby, så det er klart hendes fornemmelse, at de er blevet mere populære. Ifølge Anna er elcyklen – i hvert fald for hendes vedkommende – i lige så høj grad som bilen blevet et transportmiddel, der kan fragte hende fra a til b og som samtidig forbedrer hendes velvære (Interview, Anna:6). Elcyklen bliver også påpeget som værende et meget ideelt transportmiddel for både hende, men også generelt for mennesker, som bor i cykelafstand til Aalborg:

"(...). Jeg synes den er meget ideel for os, der bor i cykelafstand til Aalborg. Også hvis man skal ind til byen, så er man fri for at tænke på parkering. Og hvis min mand og jeg vil på restaurant eller skal til koncert, hvor vi gerne vil have lidt vin og sådan, så bor vi i cykelafstand, så man bare lige kan springe på cyklen og så er man hjemme. Så der synes jeg en elcykel er helt perfekt." (Interview, Anna:5).

Anna nævner, at elcyklen måske ikke vil være lige så ideel, for dem der bor inde i Aalborg eller dem, som bor længere væk end Vodskov (Interview, Anna:6). Men alt i alt giver Anna udtryk for, at elcyklen er et fantastisk transportmiddel, der gør det muligt at cykle i alt slags vejr. Som hun selv siger, så har hverken regnvejr eller blæsevejr nogen betydning for, om hun tager cyklen. Før i tiden var det især blæsevejret, som kunne afholde hende fra at tage hendes almindelige cykel på arbejde. Generelt oplever Anna ingen udfordringer eller ulemper ved at have en elcykel og hende og hendes mand har også talt om, at når én af deres to biler ikke kan mere, så skal de ikke ud og købe en ny, for der kan elcyklen sagtens dække det behov. Den eneste ulempe Anna lige kan komme i tanke om er prisen, for som hun siger, så er det jo en investering, som skal prioriteres (Interview, Anna:4-5). Igen blev vigtigheden af et el-cykelprojekt påpeget, for det er igennem et sådan projekt man virkelig kan få en føling med, hvad det vil sige at køre på elcykel hver dag:

"(...). Så det var egentlig rart at have prøvet en i en længere periode, så jeg rigtig kunne mærke forskellen. Så sådan et projekt er rigtig godt, og jeg tror det kan få flere til at springe på cyklen. (...)". (Interview, Anna:7).

Anna beskriver ligeledes, at det at være med i projektet har været afgørende, og at hun den dag i dag slet ikke kunne forestille sig at skulle undvære sin elcykel (Interview, Anna:4-5).

6.1.2 Astrid – Randers

Astrid bor i Randers med hendes mand og tre børn og vandt sin elcykel i en konkurrence, da projektet var afsluttet, som hun stadig cykler på i dag. Selvom Astrid nu bruger elcyklen hver dag på arbejde, har hende og hendes mand valgt at beholde begge biler for at kunne få logistikken til at hænge sammen i weekenderne. Her fortæller hun nemlig, at alle tre børn går til sport, som tit foregår i haller langt væk og da hendes mand arbejder i Aalborg i både hverdagen og weekender, er det ikke muligt at nøjes med én bil (Interview, Astrid:7).

Astrid fortæller dog samtidig, at hun ikke regner med, at to biler er en nødvendighed, når alle børn er flyttet hjemmefra og dermed selv skal stå for deres transport:

(...) min mand arbejder i Aalborg, og der skal han også op i weekenderne nogle gange, så der skal han bruge en bil. (...). Så vi har desværre ikke kunne afskaffe en af bilerne, men den dag vi ikke har børnene hjemme mere, (...), så kunne vi sagtens overveje at sælge den ene bil.” (Interview, Astrid:10).

Før elcykelprojektet brugte Astrid bilen til at transportere sig til og fra arbejde og hun kørte ligeledes børnene i skole om morgen. Det var meget få gange, at hun havde taget sin almindelige cykel på arbejde, da det var en lang tur på tre kvarter grundet mange bakker og modvind. Astrid fortæller, at turen på elcyklen tager cirka 25 minutter, hvilket er det samme som hvis hun tager bilen. Dog synes hun det er mere bøvlet at tage bilen, da hun så skal køre børnene i skole og samtidig holde 5-10 minutters gang fra selve arbejdspladsen (Interview, Anna:7-8). Det er ligefrem blevet mere unaturligt for Astrid at tage bilen frem for elcyklen og samtidig har Astrids arbejdsplads sørget for gode opbevaringsmuligheder af medarbejdernes (el)cykler:

“Når jeg er på cyklen, så kan jeg holde lige ved siden af min arbejdsplads, for der har vi mulighed for at stille cyklen i en kælder, og der er både mulighed for opladning og en elektronisk pumpe i form af en kompressor dernede. Så vi har egentlig gode betingelser for at opbevare cyklen i en sikker og tør kælder. (...).” (Interview, Astrid:8)

Det var også gennem Astrids arbejdsplads, at hun blev en del af projektet. Ud fra mine andre interviews, er Randers også den kommune, som har udlånt elcyklerne i den længste periode og også dem, der så at sige har haft mest fokus på projektet internt. Astrid beretter nemlig om, at ved deltagelsen forpligtede medarbejderne sig til forskellige opgave løbende igennem projektet. Det bestod blandt andet konkurrencer, tracking af cykelturene og uddeling af rundstykker og flyers til andre cyklister. Der var hele tiden små kampagner, som havde til formål at profilere projektet. I slutningen af projektet havde seks deltagere muligheden for at vinde den elcykel, som de havde kørt på, og der var Astrid en af de heldige, som vandt. Hun fortæller desuden, at dem, som ikke vandt en elcykel, havde mulighed for at købe den efterfølgende til 5000 kroner med et afdrag på 1000 kroner om måneden. Astrid fortæller, at de var tyve i alt som deltog, og at alle fjorten, som ikke vandt,

valgte at købe elcyklen, så projektet havde klart været en succes efter hendes mening (Interview, Astrid:10). Astrid fortæller også, at det da krævede lidt overvejelser fra hendes side, da det jo var ni måneder man forpligtede sig. Hun fortæller, at hun primært valgte at være med for at prioritere sig selv:

“Jeg ville tænke mere på mig selv, og jeg skulle tabe mig og sådan nogle ting. Jeg synes det var svært at få prioriteret en masse motion og tid til mig selv med tre børn og transport frem og tilbage. Så jeg tænkte, at det her var en prioritering af mig. Så jeg sagde til familien, at nu har jeg forpligtet mig og de måtte selv sørge for at komme til og fra skole. Det blev vendt lidt om, da det plejede at dreje sig om dem (...).” (ibid.)

I og med - som Astrid selv formulerer det - at hun arbejder som miljøtekniker, så er det naturligt for hende at tænke på miljøet i hendes dagligdag, hvorfor der også blive købt brugt og økologisk i familien. Dog erkender Astrid også, at det ikke har været den primære grund, da begge biler jo stadig er i brug i både hverdagen og weekenderne, så på den front er der ikke ændret så meget. Det har derfor i højere grad været hendes eget personlige velvære og helbred, som har været den primære motivation. I forhold til, om elcyklen er det ideelle transportmiddel forklarer Astrid, at det er forskelligt ud fra, om der er tale om dem som familie eller hende personligt. For familien er den knap så ideel på grund af hendes mands weekendarbejde i Aalborg samt børnenes fritidsaktiviteter i byer, der ligger langt væk. Her er bilen derfor stadig det ideelle transportmiddel. Men i forhold til Astrid selv, så mener hun, at den er helt ideel, da hun både sparer tid samtidig med, at hun får motion (Interview, Astrid:11).

6.1.3 Cecilie – Tune

Cecilie bor i Tune med hendes mand og deres to børn. Da hun deltog i elcykelprojektet arbejdede hun i Greve, men skiftede kort efter projektets afslutning arbejde til en arbejdsplads, som ligger cirka 125 kilometer væk fra deres bopæl. Derfor har det ikke været aktuelt for Cecilie at købe en elcykel på grund af den markant øgede afstand. Dog fortæller hun, at hun sagtens kunne finde på at købe en elcykel. Hvis hun en dag får et job, der er tættere på deres bopæl (Interview, Cecilie:12). Da Cecilie deltog i projektet havde hun 22 kilometer til arbejde, og var dermed også den informant, som har haft længst, men afstanden var ikke noget, som gik Cecilie på - ej heller, at det tog tyve minutter længere end i bil:

“Ja det tog cirka 50 minutter og det syntes jeg var okay. Så havde jeg også dyrket dagens motion, og skulle ikke tænke på det, når jeg kom hjem, for på det tidspunkt havde jeg små børn. Så det passede mig rigtig fint.” (ibid.).

Selvom elcyklen ikke pt. er aktuel for Cecilie, så bruger hun alligevel en almindelig cykel i hendes dagligdag, når hun cykler sammen med hendes to børn til fritidsaktiviteter eller i skole. Hun havde overvejet, om hun skulle købe en elcykel i stedet, men kom til den konklusion, at det var unødvendigt, da den alligevel ikke ville kunne bruges på cykelture med børnene, da den ikke ville være god til at køre i et langsomt tempo (Interview, Cecilie:11-12). Men generelt set syntes Cecilie, at elcyklen var en fed måde at komme frem og tilbage mellem arbejde og bopæl og hun kunne mærke, at det havde en positiv effekt på både hendes psykiske og fysiske velvære:

“Jeg kan huske, at jeg syntes det var fantastisk. Jeg husker nemlig mest, at jeg cyklede i solskin, så det var jo dejligt og man bliver glad, når man får brugt sin krop. (...), men jeg huske, at det var dejligt, hvilket blandt andet var grunden til, at jeg efterfølgende overvejede at købe en, så man kunne komme ud. (...).” (Interview, Cecilie:15)

Cecilie fortæller også, at hun ikke ville bruge en time på en almindelig cykel for at komme frem og tilbage mellem arbejde og bopæl. Det ville være for hårdt og anstrengende. Hun fortæller, at for eksempel modvind slet ikke har samme betydning på en elcykel som på en almindelig cykel, hvor det sommetider ligefrem kan føles, at det går baglæns på en almindelig cykel (ibid.). Cecilie begrundet det også med, at man ikke sveder lige så meget på en elcykel, hvilket er en klar fordel:

“(...) Men man bliver helt høj af at køre på en elcykel, fordi når du træder, så kommer du afsted, men det er ikke det samme på en almindelig cykel, for der skal du træde hårdere. Så når man hjuler afsted på en elcykel, så kommer man fremad. Det er nemmere.” (Interview, Cecilie:15).

I forhold til at vælge det daglige transportmiddel fortæller Cecilie, at praktikken overdøver ønsket om at vælge bæredygtigt. I og med, at de tre tre biler derhjemme - hendes bil, hendes mands firmabil og en firehjulstrækker til jagt - så er det ikke bæredygtigheden, der topper på transportfronten. Cecilie fortæller, at hun jo ikke må køre hendes mands firmabil

og når hendes mand så er afsted på jagt en hel weekend med firehjulstrækkeren, så hun ville nok føle sig lidt låst i weekenderne, hvis ikke hun havde en bil til rådighed. Samtidig fortæller hun, at hvis de stod i situationen, hvor de kun havde to biler, så havde de nok fundet en løsning (Interview, Cecilie:13-14). Cecilie begrundet til dels deres valgt af transportmiddel med at de er en børnefamilie, men fremhæver også, at de generelt prøver at træffe nogle klimabevidste valg i deres dagligdag:

“(...) vi prøver at tage nogle grønne valg i det daglige, altså vi har valgt at få solceller på huset og overvejer, hvordan vi kan bygge huset om mere klimavenligt. Jeg kunne godt forestille mig, at hvis der var færre praktiske ting, der skulle gå op i forhold til at hente og bringe børn, så ville det måske være mere muligt tænke grønt i forhold til transporten.”

(Interview, Cecilie:14).

Cecilie kunne godt lide tanken om at køre på en elcykel på arbejde frem for at tage bilen, da den forurener mindre. Samtidig var der også nogle økonomiske tanker inde over i forhold til at købe en elcykel i stedet for endnu en bil (familien havde kun to biler, da projektet kørte). Og det var nok især de økonomiske årsager, der gjorde udfaldet, da Cecilie synes det var mange penge at bruge på en elcykel uden at have prøvet den ordentlig af først. Derfor var det for hende også en oplagt mulighed at deltage i projektet, og havde det ikke været for det nye arbejde, så havde hun højst sandsynligt købt en elcykel efterfølgende (ibid.).

6.1.4 Kamilla – Roskilde

Kamilla bor i en lille by uden for Roskilde med hendes mand og tre børn, og de er en af de familier, der har valgt at købe en elcykel i stedet for bil nummer to. Kamilla fortæller, at de i en kort periode havde to biler, men at det var helt unødvendigt. I hendes familie er de glade for at cykle, og hende og hendes mand prioriterer, at børnene bruger deres cykler, så de er selvtransporterende til skole og fritidsaktiviteter (Interview, Kamilla:16). Som Kamilla selv udtaler, så har de jo hverken brækket arme eller ben, så det med at cykle er ligeså meget et princip for dem som forældre.

*“(...). Så nu cykler jeg på arbejde hver dag i stedet for at have bil nummer to. Vi har haft bil nummer to i en kort periode, ja i et halvt år havde vi to biler og det gav ingen mening for mig. Det var så behageligt, men altså jeg tog på af det *griner*, så vi solgte den igen og*

jeg begyndte at cykle igen. Altså der er jo noget fleksibilitet, der ryger, når vi kun har én bil og tre børn. Men det var ikke det værd, det var det ikke. (...)." (ibid.).

Kamilla fortæller også, at det da til tider godt kan være lidt besværligt som børnefamilie kun at have én bil, men de får det til at fungere og det gør de, fordi de stiller krav til deres børn om, at de skal cykle. Også før projektet cyklede Kamilla meget på hendes almindelige cykel, men slet ikke i samme grad som med elcyklen og Kamilla indrømmer også, at hun efter at have købt sin elcykel faktisk aldrig kom til at bruge sin almindelige cykel igen, så den røg ud (Interview, Kamilla:16-17). Med elcyklen cykler Kamilla på arbejde hver dag, og det var aldrig sket med den almindelige cykel:

"(...). Altså det kræver bare ikke lige så meget overtalelse at komme afsted om morgen på en elcykel kontra almindelig cykel. Det tåler overhovedet ingen sammenligning. Så elcyklen er klart mit primære transportmiddel i dag. (...)." (Interview, Kamilla:17).

Kamilla fortæller også, at det tager lige så lang tid med elcyklen som med bussen, men at der ligger en større frihed i at kunne tage cyklen. Selvom elcyklen nu blevet en integreret del af Kamillas dagligdag, så lå der alligevel nogle overvejelser bag inden køb af den første elcykel. Hun nævner, at der for dem som familie er mange fordele ved at have to biler, men at hun har taget et bevidst valg om at cykle frem for at tage bilen, da der var flere fordele i det for hende personligt. Kamilla kommer også selv ind på, at valget om en elcykel og én bil på sin vis også går ud over børnene, for de bliver jo tvunget til at cykle rundt nu. Hun påpeger også, at børnene godt kunne have en tendens til at blive lidt mere magelige, da de havde to biler og det blev hurtigt en vane, at de skulle køres frem og tilbage. Det var svært at sige nej, når der stod en ledig bil i garagen (ibid.). At Kamilla skal bruge cirka et kvarter på elcyklen - hvilket er det samme som i bus - har meget at sige ifølge hende selv:

"Der er da sådan en magisk grænse... altså hvis jeg skulle bruge mere end en halv time på at cykle, så ville jeg hoppe over i min bil. Men fordi jeg kan gøre det på det kvarter/tyve minutter, (...), så giver det mening. Så psykisk kan jeg ligesom lave en fortælling om, at det er lige så hurtigt at køre på cykel, som det ville være at køre i bil. (...). Det er fleksibiliteten og transporttiden, der betyder noget for mig." (Interview, Kamilla:17-18).

Kamilla vidste på forhånd, der ville komme et elcykelprojekt, så hun holdt skarpt øje med Roskilde Kommunes hjemmeside og hun blev vildt glad, da hun fik lov til at være med. Og med Kamillas egne ord, så blev hun helt hooked på det; hun skrev opslag i deres facebookgruppe, lavede små videoklip med historier og cyklede mange ture i fritiden (Interview, Kamilla:18). De mange cykelture i fritiden gør Kamilla stadig, for hun kan slet ikke undvære det:

“(...). og jeg cykler stadig mange ture, fordi jeg simpelthen synes det er så dejligt. Og jeg bliver også bare lidt stædig, for der er jo ingen grund til at tage bilen, når man godt kan cykle. Og det er virkelig også kun fordi det er en elcykel, min tilgang havde været helt anderledes, hvis det havde været en almindelig cykel. (...)” (ibid.).

Kamilla fortæller dog samtidig, at hvis det ikke havde været for elcykelprojektet, så havde hun nok stadig cyklet på hendes gamle cykel. Hun udtaler endda, at hun førhen havde den holdning, at elcykler kun var noget ældre damer cyklede på, så hun ville aldrig have brugt tid på at undersøge mulighederne med en elcykel, for den cykel hun havde fungerede jo fint. Omvendt var Kamilla også frustreret over den evige modvind på cykelstien, det at skulle gå i bad på arbejdet samt aldrig at være helt sikker på, hvor lang tid det tog at cykle (Interview, Kamilla:19). Tiden på elcyklen bliver også prioriteret grundet det pusterum, som den giver i en travl hverdag:

“(...). Altså i det halve år, hvor vi havde to biler, der følte jeg mig så hurtigt hjemme på en måde og jeg nåede slet ikke koble af på vej hjem. Min oplevelse var i hvert fald, at det ikke gjorde noget godt for mig, at jeg ikke bevægede mig. Det var ikke godt at være hjemme på et kvarter frem for 25 minutter, det gjorde et eller andet - altså jeg havde så langt bedre af den cykeltur. (...)” (ibid.).

Selvom Kamilla er begejstret for hendes elcykel, så kunne hun alligevel ikke forestille sig, at de kunne undvære deres bil. Hendes mand er ikke typen, der kunne finde på at cykle på arbejde. Han ejer faktisk slet ikke en cykel. Samtidig har de også familie i Vestjylland, som de besøger regelmæssigt og der er bilen en nødvendighed (Interview, Kamilla:19-20). Kamilla kommer derfor frem til den konklusion, at elcyklen for hende er helt ideel, men at valget om en elcykel stiller krav til resten af familien:

“Jamen hvis jeg kigger isoleret på mig selv, så bliver det jo ikke mere optimalt. Altså jeg prøver at resonere lidt frem og tilbage, for jeg har jo mulighed for at vælge noget andet, og det gør jeg jo ikke. Jeg har mulighed for at købe en bil, men det gør jeg ikke. Så elcyklen må jo være noget nær top-ideelt for mig. Som familie... der tænker jeg, at det at vi kun har én bil stiller krav til de øvrige familiemedlemmer, om at de skal være selvtransporterende.

Der er ingen service.” (Interview, Kamilla:20).

Kamilla gør det også klart, at det er for hendes egen skyld, at hun cykler. At elcyklen er mere klimabevidst end bilen er blot en sidegevinst og på ingen måde afgørende. Hun nævner også, at dengang hun købte sin første elcykel, der var der slet ikke lige så meget gang i klimadebatten, som der er i dag. Det har heller ikke været de økonomiske faktorer i form af at spare udgifter til en ekstra bil, som har været afgørende. For Kamilla betyder det bare noget, at hun får cyklet (Interview, Kamilla:19). For Kamilla og hendes mand har fravalget af en ekstra bil også noget at gøre med det signal, som de gerne vil sende til deres børn og de kunne mærke, at det var svært at holde fast i deres principper, da de havde to biler:

“(...) vi gav lidt afkald på de principper, som særligt jeg har, at hvis de kan, så skal de selv cykle. (...). Og man fratager jo også børnene muligheden for at lære at transportere sig selv og være selvstændige. (...). Men altså den selvstændighed og frihed, som cyklen giver vil jeg meget gerne give videre til mine børn.” (Interview, Kamilla:20).*

Kamilla giver udtryk for, at hun savner opbakning fra de andre forældre i børnenes klasser i forhold til at lade børnene cykle sammen til for eksempel fødselsdage for klassen. Hun fortæller dog også, at hun ikke har tænkt sig at give op på det punkt, da hun synes det er en vigtig del af sine børns hverdag (ibid.).

6.1.5 Katrine – Vodskov

Katrine bor i Vodskov med hendes mand og to børn. Inden projektet havde Katrine og hendes mand overvejet at købe en ekstra bil, men efter hun havde lånt en elcykel i en måned blev den idé hurtigt skudt ned og allerede en uge efter projektets afslutning havde Katrine købt sin nye elcykel. Katrine har dog valgt stadig at beholde sin almindelige cykel, da hun bruger den til at cykle sammen med børnene til børnehave, legeplads og fritidsaktiviteter. Hun fortæller, at elcyklen er blevet hendes transportmiddel til og fra

arbejde, men indrømmer også, at hvis det virkelig øser ned, så tager hun bussen. Generelt fungerer deres dagligdag fint efter køb af elcyklen og den er kun blevet mindre besværlig efter Katrine skiftede bussen ud med elcyklen (Interview, Katrine:21). Allerede inden projektet havde Katrine overvejet at købe en elcykel, så da muligheden dukkede op meldte hun sig til med det samme. Med hendes egne ord var projektet det sidste lille skub, der skulle til:

*“(...). Allerede før projektet havde jeg leget med tanken om sådan en elcykel, men åh jeg syntes det var mange penge, hvis nu det ikke var noget for mig alligevel. (...). Så jeg følte faktisk næsten, at det var et tegn, da det her projekt dukkede op, fordi det var jo lige nøjagtig den mulighed jeg manglede *griner*. (...)” (ibid.).*

Elcykelprojektet har også fået Katrines øjne op for, at elcyklen er mere end blot et transportmiddel, der fragter hende fra a til b, hvor hun får motion samtidig. Hun fortæller, at det slet ikke havde strejft hendes tanker før, at en elcykel kunne være så meget mere end det. Så på den måde har projektet ændret Katrines tankegang og holdning omkring elcyklen som transportmiddel. Før elcykelprojektet tog Katrine bussen på arbejde og havde kun taget sin almindelige cykel få gange. Ifølge hende selv var turen for hård på grund af blæst og modvind på de åbne strækninger og så var det også tidskrævende, da turen efterfølgende krævede et bad på arbejdet (Interview, Kamilla:22). Med elcyklen er oplevelsen en helt anden, der er aldrig modvind og et bad er heller ikke nødvendigt. Derudover sætter Katrine også pris på den motion hun får samt den positive effekt det har på hendes sind. Særligt sidstnævnte er i dag hendes primære grund til at tage elcyklen. Cykelturen er blevet Katrines frirum, hvor hun kan koble af efter en travl arbejdsdag som sygeplejerske. Et frirum der ikke på samme måde kan opnås i en bus med 20 andre (ibid.). Det daglige frirum har ifølge hende selv gjort hende til en bedre og mere overskudsagtig hustru og mor:

“(...). Altså jeg vil faktisk gå så langt og sige, at den cykeltur har sænket mit stressniveau markant. Faktisk så meget, at mine kollegaer har kommenteret det. (...). Jeg tror aldrig jeg går tilbage til at tage bussen fast, det kommer simpelthen ikke til at ske. Jeg er blevet afhængig af den tur, og jeg kan mærke forskel på de få dage, hvor jeg har taget bussen på grund af meget dårligt vejr, at jeg mangler den der friske luft og afkobling.” (Interview, Katrine:22).

De mange fordele ved elcyklen blev hurtigt klare for Katrine og det krævede derfor heller ikke mange overvejelser og tanker fra hende og hendes mand før de tog beslutningen om at købe en elcykel. Hendes mand havde også kunnet mærke de positive forandringer. Økonomien spillede ikke den store rolle for beslutningen - det var derimod Katrines nyfundne overskud og nedsænket stressniveau, som var det afgørende. Bilen er dog stadig en for vigtig brik i det daglige puslespil i forhold til logistik til at den ville kunne undværes. Især for Katrines mand, som arbejder 25 kilometer væk. De drømmer dog om at købe en mere miljøvenlig bil, for eksempel en el- eller hybridbil, så de stadig kan køre bil uden at sætte et for stort aftryk på klimaet (Interview, Kamilla:22-23). At elcyklen er et bæredygtigt transportmiddel har også stor betydning for Katrine:

“Jamen det har da faktisk en del at sige synes jeg. At elcyklen er bæredygtig har da helt sikkert også noget at gøre med, at jeg synes den er ret ideel. Det betyder noget for os at træffe nogle bæredygtige valg i hverdagen. Vi handler for eksempel meget økologisk og køber rigtig meget brugt, så det betyder noget. (...).” (Interview, Katrine:24).

I forhold til, hvorvidt elcyklen er ideel som transport generelt afhænger af den enkelte situation mener Katrine. Den er knap så ideel, når der skal handles stort ind eller, når det øser ned, men som transportmiddel til og fra arbejde er den helt ideel, da den opfylder hendes behov og mere til. Katrine og hendes familie har også overvejet at købe en cykeltrailer til elcyklen, så de i højere grad kan bruges til at hente børn i samt handle stort ind. På den måde vil elcyklen ifølge Katrine i højere grad også dække familiens behov og ikke blot hendes eget og derved ved den også blive mere ideel samlet set (ibid.). Generelt set har Katrine været meget begejstret for at være med i elcykelprojektet og hun er rigtig glad for den frihed og fleksibilitet, som elcyklen giver hende. Hende og hendes mand er også efter projektets afslutning helt overbeviste om, at bil nummer to absolut ikke er nødvendig (Interview, Katrine:24). Katrine har været så begejstret, at hende og familien har købt en elcykel til hendes mor og samtidig overvejer Katrines søster, som bor i Støvring, nu også at købe en elcykel fordi Katrine har snakket så positivt om den (Interview, Kamilla:24-25). Katrine synes også, at kommunerne bør indføre projektet i flere byer, da elcyklen er en fantastisk opfindelse:

“(...). Det er jo også det de kan de her projekter, de kan få folk ud af deres komfort zone, fordi man netop ikke binder sig til noget med det samme. Det er virkelig smart, og jeg håber, at flere kommuner og virksomheder vil tage det her initiativ til sig. Det kommer jo også dem til gode i og med, at de får nogle mere effektive og oplagte medarbejdere i hverdagen, så det er jo ren win-win. (...)” (Interview, Kamilla:25).

Katrine håber, at der i fremtiden vil være færre familier, som har to biler. Men som hun siger, så kan elcyklen ikke gøre det alene, det kræver også, at den offentlige transport bliver forberedt (ibid.)

6.1.6 Malene - Sæby

Malene bor i Sæby med hendes mand og to børn. Det var en ren tilfældighed, at Malene kom med i elcykelprojektet og det var først bagefter, at hun fandt ud af, at det var et egentligt projekt hun havde været med i. Malene havde i et stykke tid gerne ville prøve en elcykel af og hun havde faktisk kontaktet op til flere forskellige cykelhandlere i både Frederikshavn og Aalborg for at høre, om hun kunne betale sig fra at låne en elcykel i et par dage for at prøve den af. Malene og hendes mand stod over for en udskiftning af deres ene bil, så i stedet for en ny valgte de, at Malene skulle låne elcyklen i 14 dage for at se, om det kunne være en mulighed (Interview, Malene:25). Inden projektet havde Malene taget sin almindelige cykel en enkelt eller to gange, men det var bestemt ikke en tur hun brød sig om. Cykelstien ligger langs vandet, så der var altid modvind, hvilket resulterede i, at hun skulle i bad, når hun mødte på arbejde. Selvom Malene var rigtig glad for den lånte elcykel krævede det alligevel nogle overvejelser i forhold til, om de kunne få logistikken til at gå op med kun én bil (Interview, Malene:26). Men i sidste ende handlede det for Malene om, at hun altid følte hun havde travlt i hverdagen

“(...). Men da jeg trak elcykel-kortet, så var det simpelthen fordi jeg synes, at jeg ALTID havde travlt. (...). Altså så skyndte jeg mig op og hente børn, så skyndte jeg mig hjem og lave mad og så skyndte jeg mig at lægge dem i seng, fordi det hele skal være sådan en kamp om tiden. Så jeg tænkte det var en god idé med elcyklen, for så havde jeg ligesom muligheden for at få ro i mit hoved på den der halve times cykeltur inden jeg kom hjem. Og det har jeg fået, det er simpelthen så skønt! (...)” (Interview, Malene:27).

Malene fortæller, at cykelturen hjem på en måde nulstiller hende, og selv hendes børn har kommenteret på, at hun er mere glad, når hun kommer hjem. Malene fortæller samtidig, at de daglige cykelture og købet af elcyklen også gør, at hun ikke længere føler sig så indespærret, hvis hun sidder derhjemme uden bil (ibid.). Med andre ord, så er hun blevet mere uafhængig af bilen:

“(...). Man tror man bliver spærret inde i starten, når man ingen bil har, man kan ikke komme nogen steder. Men det er bare noget pjat. Man skal nok prøve det. Førhen, hvis jeg havde tre fridage, så blev jeg helt klaustrofobisk, for jeg kunne jo ikke komme nogen steder. Men nu har jeg jo min cykel, så cykler jeg jo bare ned i byen efter det jeg skal have og så er det jo det. (...)” (Interview, Malene:27).

Malene fortæller også, at hun faktisk har fundet et nyt job, som hun rigtig godt kunne tænke sig. Problemet er bare, at det ligger i Aalborg, hvilket er for langt at cykle. Ifølge Malene selv, er udsigten til den manglende cykeltur, det der har afholdt hende allermest fra at søge jobbet. Samtidig tænker Malene også, at det måske i virkeligheden er det fornyet overskud grundet de daglige cykelture, som har givet hende modet og lysten til at søge et nyt job. Det er et dilemma, som hun ikke havde set komme. Hvis Malene får det nye job regner hende og hendes mand ikke med at skulle købe endnu en bil lige med det samme. Nu har de vænnet sig til én bil og fundet ud af, at det godt kan lade sig gøre, så ifølge Malene vil de helt sikkert afsøge andre muligheder såsom offentlig transport eller samkørsel, før bil nummer to ville blive aktuel (Interview, Malene:27-28). Uanset, om Malene får det nye job eller ej, så er hun helt sikker på, at hun ikke kunne drømme om at skille sig af med elcyklen:

“(...). Men selvom jeg får det arbejde, så kunne jeg ikke drømme om at skulle af med min elcykel. Men det kan også være det ikke bliver nødvendigt med to biler, for nu har vi jo været vant til kun at have en, så måske man kan tage bussen i stedet eller finde en at køre med. (...). Så jeg tænker da, at vi i første omgang ville forsøge at få det til at hænge sammen uden at skulle købe en ekstra bil.” (Interview, Malene:28).

Malene og hendes mand har også overvejet en cykeltrailer til elcyklen for at gøre den mere ideel og anvendelig for hele familien. I første omgang havde de tænkt at købe en el-ladcykel, men de blev enige om, at cykelturen langs vandet ind til Frederikshavn ville være for besværligt med en stor og tung ladcykel. Malene uddyber også med, at cykeltraileren kan bruges til at handle stort ind, når børnene er blevet større. Da Malene og hendes mand tog beslutningen om, at de ville købe en elcykel, var de til at starte med bekymret for, om det ville gå ud over børnene. Dog har købet af elcyklen haft en meget positiv effekt på dem i stedet; de lærer om trafiksikkerhed og cykling er blevet en naturlig del af deres liv. Selv Malenes treårige datter cykler med uden støttehjul (ibid.):

“(...). Nu er det ikke for at sætte en glorie over elcyklen, men jeg er sammen med mine børn, når vi cykler. Det er jeg ikke, når jeg kører dem fra a til b. Så sidder jeg oppe foran og tænker på, om jeg nu fik doseret de rigtige piller og givet den rigtige medicin, og det gør jeg ikke når vi cykler. Her snakker vi om, at nu skal vi holde tilbage for rødt og snakker om naturen og det vi ser omkring os. Man er meget mere nærværende. (...)”

(Interview, Malene:29).

I forhold til, hvorvidt det bæredygtige aspekt har påvirket beslutningen om at købe en elcykel, fortæller Malene, at det da helt klart er et plus, men at det heller ikke har været afgørende (Interview, Malene:28). Købet af elcyklen var dog en velovervejet beslutning, hvor der blev regnet efter i sømmene. De kom dog frem til, at det psykiske velvære overskyggede de økonomiske udgifter. For Malenes mand blev udgiften til elcyklen også retfærdiggjort ved, at den er bæredygtig (Interview, Malene:29):

“(...). Det har givet meget mere overskud i hverdagen og jeg er blevet meget bedre til at mærke efter inden i mig selv og hvad jeg har brug for. Så de dage, hvor jeg har fri, der går jeg lange ture, for jeg har bare brug for at komme ud i den friske luft og koble af og høre den lydbog. (...)” (ibid.).

Generelt ser Malene ingen udfordringer ved elcyklen udover prisen på den. Hun er blevet afhængig af at få frisk luft, så selv de dage, hvor hun ikke skal på arbejde, går hun sig en

lang tur, hvor hun kan høre lydbog og få frisk luft. Det er blevet hendes nye vane at komme ud dagligt (Interview, Malene:29).

6.1.7 Marianne - Vodskov

Marianne bor i Vodskov med hendes mand og barn og er gravid med nummer to. Før Marianne deltog i elcykelprojektet tog hun enten bussen eller kørte med hendes mand på arbejde. Ifølge Marianne synes hun dog, at elcyklen giver hende mere frihed og fleksibilitet i forhold til eksempelvis bussen. Marianne købte hendes egen elcykel efter projektet, som er ret terrængående, hvorfor den også i høj grad bliver brugt til lange cykelture i blandt andet Hammer Bakker. Også i forhold til cykelturen på arbejde er Marianne rigtig glad for elcyklen, da hun dermed undgår kø og langsom trafik ind igennem Nørresundby om morgenen (Interview, Malene:30). Derudover gør elcyklen det også mere overskueligt at komme afsted om morgenen i forhold til en almindelig cykel, da hun ikke på samme måde bliver påvirket af vejr og vind:

“(…). Og det er også lige meget om det blæser. Det med blæsevejret er en stor faktor her. Den lange strækning mellem Nørresundby og Vodskov er rigtig træls i blæsevejr – især, hvis man skal cykle i modvind. Det er virkelig noget man gruer for normalt, men det er ikke en bekymring, når man er på elcykel.” (Marianne, Interview:31).

Selve elcykelprojektet opdagede Marianne lidt ved en tilfældighed og selve tilmeldingen foregik meget uformelt og afslappet - der skulle bare sendes en sms til et telefonnummer og så kunne hun ellers hente elcyklen. For Marianne var det rart, at hun havde mulighed for at afprøve en elcykel inden hun gik ud og investerede i en. Hun fortæller, at hun blandt andet fik en bedre forståelse for, hvordan motor og gear virker og det var rart at have låncyklen som reference, da hun skulle ud at købe sin egen (Interview, Malene:31-32). Selve elcyklen har også gjort en forskel for Mariannes fysiske velvære, hvilket hun er meget taknemmelig for:

“(…). Jeg havde også lidt bøvvl med bækkenet efter fødslen og der hjalp det at cykle hver dag. Det var som om jeg ligesom fik muskulaturen opbygget igen på en skånsom måde. Og det at jeg begyndte at cykle igen gjorde også, at bedre kunne holde min anden fritidsaktivitet - rulleskøjting - ved lige og være fri for smerter. Og med en almindelig cykel

ville det bare ikke komme til at ske, for der ville jeg skulle arbejde så meget, at jeg ville få smerter.” (Interview, Marianne:32).

Marianne føler bestemt, at hun er kommet i bedre form af at tage elcyklen hver dag. Det er også en klar fordel, at hun ikke bliver lige så svedig efter en tur på elcyklen. Marianne synes det er rart med den daglige friske luft og så længe man har et godt sæt regntøj, så ser hun ikke nogle ulemper ved elcyklen. Især på grund af den tætte trafik og megen vind finder Marianne elcyklen værende det perfekte alternativ til bil, bus og almindelig cykel. Førhen var det også altid Mariannes mand, som stod for at aflevere og hente deres søn, men efter købet af elcyklen er det i lige så høj grad Marianne, som står for det. Elcyklen har også blot bekræftet Marianne og hendes mand i, at det ikke er nødvendigt med en ekstra bil (Interview, Marianne:33). Ifølge Marianne vil det slet ikke give mening for hende at skulle tage en bil på arbejde frem for en cykel:

“(…). Men det at købe elcyklen her har vi set som en måde at udskyde behovet, eller... vi har ikke behov for bil nr. 2, når vi har en elcykel. Det er ikke nødvendigt og i forhold til at pendle til min arbejdsplads, så giver det ingen mening at sidde i en bil, fordi det er lige så hurtigt på cyklen og i bussen. (...)” (ibid.).

Lige præcis afstanden mellem Mariannes arbejdsplads og bopæl har også noget at sige i forhold til, hvor ideel hun synes cyklen er. For Marianne er det helt perfekt, at det tager en halv time at cykle på arbejde, for det passer lige med, at hun kan nå at høre en podcast. Men omvendt reflekterer Marianne også over, at hvis hun eksempelvis havde arbejdet ude ved City Syd, så kunne hun måske alligevel godt finde på at tage elcyklen, alene fordi trafikken derude omkring er håbløs. Med Mariannes egne ord, så skal der være nogle andre gode argumenter, som taler for - eksempelvis forudsigelighed - hvis hun skal cykle længere end den halve time (Interview, Marianne:34). I forhold til, om elcyklen er ideel som transportmiddel, svarer Marianne følgende:

“Jamen jeg synes jo ikke der er ét transportmiddel, der er det perfekte, for det kommer jo an på situationen. Man har jo mange forskellige ting man skal. Men elcyklen er ret ideel. Jeg har ikke fået den indrettet, så jeg kan have en masse ting med, men det kan

jeg jo gøre noget ved. (...). Men i forhold til at pendle til daglig, der er den meget ideel.”
(ibid.).

Generelt er Marianne rigtig glad for at cykle og har altid været det. Elcyklen har bare gjort det endnu nemmere at komme afsted til dagligt. Hun fortæller, at hun på ingen måde vil give afkald på den fleksibilitet og motion, som elcyklen giver (Interview, Marianne:34).

6.1.8 Simone - Vodskov

Simone bor i Vodskov med hendes mand og to børn, hvor hende og hendes mand før projektet havde to biler. Når Simone kigger tilbage på deres tilværelse med to biler, indrømmer hun, at det var en luksusting og et spørgsmål om vaner, for det var jo i virkeligheden slet ikke nødvendigt med to biler (Interview, Simone:34-35). Simone blev gjort opmærksom på elcykelprojektet gennem en veninde og endte med at melde sig til. Det var dog ikke uden nogen form for skepsis:

*“(…). Da jeg gik ind i projektet, var jeg lidt skeptisk. Jeg gik egentligt kun med til det fordi min veninde pressede mig (...). Min skepsis var primært fordi jeg ikke gider at lugte eller svede, når jeg kommer på arbejde. (...). Plus at det ville også tage noget af min tid. Du kan godt høre jeg var lidt skeptisk ikke? *Griner*”* (Interview, Simone:35).

Især det med tiden var en vigtig faktor for Simone, hun var nemlig ikke interesseret i at skulle tidligere op om morgen eller komme senere hjem om eftermiddagen. Det gik dog hurtigt op for Simone, at det at tage elcyklen nærmest var lige så hurtigt som at tage bilen, da hun dermed kunne undgå at sidde i kø i morgentrafikken (ibid.). Simone blev hurtigt vild med elcyklen, hvilket fører til, at hende og hendes mand sælger deres ene bil:

*“(…). Jeg er blevet så glad for cyklen. Nu tager jeg også cyklen op for at handle. Ja faktisk cykler jeg til alt efterhånden *griner*, det er faktisk blevet lidt en stående joke for mine venner og familie. Men jeg er blevet sådan helt fanatisk omkring at cykle. Jeg har nemlig også tabt mig 12 kg. (...). Så vi solgte den ene bil og så er det kun min mand der har en bil.”* (Interview, Simone:35).

Simone var heller ikke langt inde i projektet før hun var overbevist om, at elcyklen var noget for hende. Det var også især den økonomiske gevinst ved at kunne spare den ene

bil, som var tiltalende. Ifølge Simone har de slet ikke de samme udgifter til elcyklen som til bilen, da de både sparer benzin, reparationer, afgifter og forsikringer. Generelt set er Simone meget tilfreds med sin elcykel og hun føler, at den opfylder hendes behov for transport til UG. De eneste udfordringer Simone kan komme i tanke om er, hvis det virkelig øser ned eller, hvis hun skulle glemme at lade sit batteri op (Interview, Simone:35-36). Det at have en elcykel og være med i projektet har også ændret på Simones holdning til det med at cykle. Hun fortæller, at hun altid har haft en cykel, men aldrig har været den store fan af at cykle (Interview, Simone:37). Simone forklarer også, at denne holdningsændring aldrig var sket, hvis hun havde cyklet på sin almindelige cykel:

*“(...). Jeg vil ikke sige, at jeg er sådan luddoven, men jeg gider bare ikke have det hårdt *griner*. Så om jeg havde fået en anden cykel og virkelig forsøgt at ændre mine vaner, så tror jeg ikke det var sket uden en motor. Den er altså lidt livsnødvendig, det må jeg bare sige.” (ibid.).*

Simone er faktisk blevet så glad for sin elcykel og det den har givet, at hun gerne vil give budskabet videre til andre. Hun hører dagligt kollegaer klage over, at de mangler tid i hverdagen og det kan hun sagtens nikke genkendende til, for sådan havde hun det også selv før hun købte en elcykel. Det var svært at få tid til motion og der var en konstant dårlig samvittighed over for sig selv (Interview, Simone:38). Simone er den dag i dag meget taknemmelig for, at hendes veninde fik vakt hendes interesse og det vil hun gerne, at hun også kan gøre for andre. Hun gør meget ud af at fortælle venner, familie og kollegaer, at man ikke får mindre tid i sin hverdag ved at skifte bilen ud med elcyklen - tværtimod. Simone fortæller også, at hun syntes, at langt flere kommuner i Danmark burde lave denne slags projekter samt være bedre til at gøre opmærksom på dem (ibid.). Hun tror, at kampagner med information vil kunne få flere mennesker som hende selv op af sofaen:

*“(...). Jeg er ikke et sekund i tvivl om, at der sidder mange som mig derude. Vi skal bare lige op af sofaen og vide at dette er muligt. Vi er nok ikke altid gode nok til at opsøge information, så det vil være en god idé at køre nogle kampagner, så vi kan blive oplyst. Jeg tror virkelig på, at der er mange som ville ændre deres vaner, hvis de fik prøvet en elcykel. Jeg synes jo det er helt fantastisk *Griner*. Nej, helt seriøst, så synes jeg man burde gøre noget mere for at sikre, at vi tog sådan nogle valg i forhold til miljøet også.”*
(Interview, Simone:38).

I forhold til det miljømæssige perspektiv er der også sket en holdningsændring hos Simone. Hun er blevet meget mere bevidst om, hvordan hendes valg i dagligdagen påvirker miljøet. Ifølge hende selv har hendes holdning ændret sig radikalt de sidste par år og hvis det stod til hende, kunne der godt laves bilfri zoner eller ligefrem bilfrie søndage ligesom i gamle dage (ibid.):

“(...). Jeg synes helt ærligt lidt at vi godt kunne blive bedre på det punkt, for det er altså også bare en luksustilværelse vi har. (...). Det er ikke livsnødvendigt for os at have vores bil hele tiden, det er bare blevet en vane. Det er i hvert fald sådan jeg ser på det. (...)”

(Interview, Simone:38).

Faktisk så er det hele familien, som er blevet mere bevidste om klimaet. Simone kan også mærke på hendes børn, at de interesserer sig mere for det og at de også er begyndt at cykle mere og tænke mere over miljøet i deres dagligdag. I forhold til, om elcyklen er det ideel transportmiddel afhænger ifølge Simone meget af, hvad man skal. Elcyklen er helt klart ideel som transportmiddel til og fra arbejde, når hun skal ud at handle, besøge venner og familie og så videre. Simone synes også den er meget praktisk inde i Aalborg, da hun så slipper for at betale for parkering. Dog er elcyklen ikke så ideel, hvis hele familien skal afsted eller hvis de skal til noget langt væk. Med Simones egne ord, så siger hun med et grin, at elcyklen er en gave til mennesket. Hun beskriver cyklen som hendes kæreste eje og som hun endda har givet navnet ‘Lynet Lone’ (Interview, Simone:39)

7.2 Teoretisk analyse

7.2.1 Rejsetid er ikke lig med spildtid

I denne analysedel vil jeg først præsentere de narrativer, som er udgangspunktet for analysen. Dernæst følger den teoretiske analyse, hvor jeg vil anvende Juliet Jain og Glenn Lyons teori om rejsetid til at analysere narrativerne.

Under mine interviews med mine otte informanter dukkede der mange af de samme narrativer op omkring, hvad deres daglige tur på elcyklen helt præcis gav dem samt, hvorfor de valgte denne fremfor en bil eller bus. Flere af fortællinger gik på, at de nød deres tur på elcyklen, da den gav dem mulighed for frisk luft, motion og afkobling i en ellers travl hverdag som børnefamilie. Nogle af informanter nævner også, at det ikke gør dem noget, at cykelturen tager lidt længere tid end bussen og bilen, for det cykelturen

giver dem, kan ikke gøres op i tid. De nyder, at cykelturen giver et frirum, hvor det hele ikke skal gå så stærkt, samtidig med, at flere faktisk oplever, at det til tider kan være hurtigere at tage cyklen frem for bil og bus, da de slipper for morgentrafikken.

Tidsbesparelsen og nøjagtigheden er derfor også et narrativ, som går igen. For mange af dem betyder det meget, at de altid kan regne med at være på arbejde til tiden, og så giver elcyklen dem også en større fleksibilitet end eksempelvis bussen. Det er tydeligt at mærke gennem mine informanternes fortællinger, at de ikke oplever deres rejsetid på elcyklen som spildtid. Mange af dem ser endda, at turen giver dem mulighed for at slå flere fluer med ét smæk; motion, frisk luft, alenetid og transport. De udnytter på den måde deres tur på elcyklen, så det ikke bare handler om en rejse fra A til B, men derimod en rejse, som de kan udnytte produktivt til både deres egen og deres omgivers fordel. I de kommende afsnit vil jeg analysere ovennævnte narrativer med Juliet Jain og Glenn Lyons' teori *The gift of travel time*.

Jain og Lyons argumenterer med deres teori, at rejsetiden kan være en gave til det enkelte individ, da det giver muligheden for at tage en pause fra de arenaer, som den rejsende ellers befinder sig i, i det daglige:

“(...) the individual traveller gains something from the experience of travelling and from being in a mobile space away from other fixed location activities (or people) – something that would not otherwise have occurred. This suggests that the burden of travel time can translate into becoming a gift for the individual traveller.” (Jain og Lyons 2007:83).

Ifølge Jain og Lyons kan rejsetiden sagtens opfattes som en positiv del af dagligdagen, hvis der blot kigges nærmere på de fordele, som rejsen fører med sig (ibid.). Mine informanter giver også udtryk for, at de ikke opfatter deres rejsetid som en byrde, men det er også kun fordi, at rejsen foregår på elcyklen. Det frirum, som Jain og Lyons påpeger sker i rejsetiden, argumenterer de for sker ved brug af alle transportmidler såsom fly, bus, metro og bil (Jain og Lyons 2007). Her stiller mine informanter sig dog kritiske, da mange af dem netop har valgt at skifte bil eller bus ud med elcyklen, da de ikke på samme måde oplevede frirummet der, som de gør på cyklen. Dette vidner om, at måden rejsen foregår på kan have afgørende betydning for, hvordan frirummet opleves. Jain og Lyons lægger

også vægt på vigtigheden af, hvordan rejsen sammensættes, så den lever op til de rejsendes krav og derved har en positiv effekt (Jain og Lyons 2008:82-83). Mine informanter udtrykker alle, at det at tage elcyklen frem for bilen eller bussen har været et aktivt valg fra deres side. Som Kamilla og Astrid udtaler, så er det måske også et egoistisk valg, da deres valg af elcyklen stiller krav til resten af familien:

“(...). Så elcyklen må jo være noget nær top-ideelt for mig. Som familie... der tænker jeg, at det at vi kun har én bil stiller krav til de øvrige familiemedlemmer om, at de skal være selvtransporterende. Der er ingen service.” (Interview, Kamilla:28).

“Jeg ville tænke mere på mig selv, og jeg skulle tage mig og sådan nogle ting. Jeg synes, at det var svært at få prioriteret en masse med tre børn og transport. Så jeg tænkte, at det her var prioritering af mig, så jeg sagde til familien, at nu har jeg forpligtet mig, og de måtte selv sørge for at komme til og fra skole. (...)” (Interview, Astrid:14).

Så selvom frirummet ifølge Jain og Lyons har en positiv afsmittende effekt på den rejsendes omgivelser, så vidner mine informanters udtalelser om, at selvom de kan mærke alt det gode som cykelturen giver dem, så stiller deres valg krav til resten af familien - især børnene. Disse krav og 'ofringer' fra familiens side udgør i og for sig et nyt lag til Jain og Lyons teori. Mine informanter giver også udtryk for, at valget om at bruge elcyklen som det primære transportmiddel har krævet en gennemgang af deres daglige logistik som børnefamilie. Flere af informanterne udtrykker, at det var nødvendigt at finde ud af, om det overhovedet kunne lade sig gøre, at de tog elcyklen på arbejde frem for bilen. Mange af de primære overvejelser gik på, hvorvidt det kunne lade sig gøre i forhold til at hente og aflevere børn i institution og skole. Nedenfor fortæller Anna og Simone, hvilke overvejelser de gjorde sig:

“(...). Dine børn skal sidde længere i institution og det tænker jeg personligt meget selv på. Nu er mine børn jo blevet lidt større, men da jeg startede med at cykle og vi lige var flyttet herud, der gik dilemmaet på, at så skulle de jo sidde i institution en halv time længere om eftermiddagen, fordi du skulle cykle. Det skal du hele tiden gøre op med dig selv.”
(Interview, Anna:8).

“(...). Jeg gad ikke gå ind i projektet, hvis jeg skulle meget tidligere op. Jeg arbejder nemlig til sent engang imellem og på den måde var jeg ikke interesseret i at komme meget senere hjem, både for min egen skyld men også for børnenes skyld. Vi har nemlig en aftale om at spise aftensmad sammen hver dag. (...)” (Interview, Simone:50).

Jain og Lyons berører ikke de logistiske udfordringer, som kan ligge bag den rejsendes valg af transportmiddel (Jain og Lyons 2007). Ud fra mine informanternes udtalelser, så betyder logistik meget som en børnefamilie, så selv om deres frirum betyder meget for dem, så skal det stadig kunne lade sig gøre i forhold til have et velfungerende familieliv. Flere af mine informanter giver dog også udtryk for, at netop det frirum de får på elcyklen har påvirket deres familieliv positivt. Det er tydeligt, at der ligger forskellige overvejelser bag købet af elcyklen, men samtidig står det klart, at det primært er muligheden for afkobling mellem arbejde og hjem, som vejer tungest. På den måde falder mine informanternes udtalelser også ind i Jain og Lyons to kategorier *Transition time* og *Time out* (Jain og Lyons 2007:86). Flere af dem giver udtryk for, at de har behov for transition time, så de har tid til at omstille sig fra de arbejdsmæssige udfordringer til de forpligtelser, der venter derhjemme som mor og hustru. Det er særligt her, at informanterne peger på elcyklen som værende helt ideel. Den friske luft på cyklen giver bedre mulighed for at koble af og omstille sig end, hvis de tog bilen eller cyklen:

“(...). Altså i det halve år, hvor vi havde to biler, der følte jeg mig så hurtigt hjemme på en måde og jeg nåede slet ikke at koble af på vej hjem. Min oplevelse var i hvert fald, at det ikke gjorde noget godt for mig, at jeg ikke bevægede mig. Det var ikke godt at være hjemme på et kvarter frem for 25 minutter, det gjorde et eller andet – altså jeg havde så langt bedre af den cykeltur (...)” (Interview, Kamilla:26-27).

“(...). Jeg er blevet afhængig af den tur, og jeg kan mærke forskel på de få dage, hvor jeg har taget bussen på grund af meget dårligt vejr, at jeg mangler den der friske luft og afkobling. Det kan man jo bare ikke få på samme måde, når man sidder i en bus med 20 andre. (...)” (Interview, Karine:31).

“(...). Så jeg tænkte det var en god idé med elcyklen, for så havde jeg ligesom muligheden for at få ro i mit hoved på den der halve times cykeltur inden jeg kom hjem. Og det har jeg

fået, det er simpelthen så skønt! Det er så skønt, jeg er simpelthen nulstillet. (...)."

(Interview, Malene:38).

Disse udtalelser viser tydeligt, at det især er transition time, så har stor indflydelse på deres valg af transportmiddel. Informanterne har skræddersyet deres rejse og valg af transportmiddel, så det opfylder deres egne behov samtidig med, at det har en positiv indvirkning på resten af familien. Behovet for time out overlapper i det her tilfælde lidt transition time, da informanterne har meget fokus på det at koble af efter stresset hverdag. Mange af dem nævner også, at de bruger cykelturen til at høre podcasts og lydbøger - noget de ellers ikke har tid til i dagligdagen. Som Jain og Lyons siger, så opfattes time out ikke som produktiv tid, men derimod som en udnyttelse af rejsetiden (Jain og Lyons 2007:86-87). Informanter siger også, at der ligger noget psykologisk i, at turen på elcyklen mellem hjem og arbejde lige passer med, at de kan nå at høre en podcast. Selvom Jain og Lyons advokerer for, at tiden i dag ikke behøver at gå så hurtigt (Jain og Lyons 2007:83), så er tiden dog et vigtigt aspekt for flere af mine informanter. Mange af dem påpeger nemlig fleksibiliteten og pålideligheden ved elcyklen. De slipper for at være afhængig af en bus og for at sidde i kø. Det tidsmæssige aspekt har derfor også været afgørende for valget af elcyklen, selvom den stadig kan betragtes som et 'langsomt' transportmiddel. Jain og Lyons påpeger også, at den teknologiske udvikling har meget at sige, når det kommer til vores valg af transportmiddel. Her peger de især på de muligheder som telefonen og computeren giver. De tekniske virkemidler kan være med til at gøre rejsetiden produktiv, da der kan arbejdes og holdes sociale relationer ved lige. Samtidig kan de også forstærke frirummet, da de giver muligheder for at høre musik eller læse en e-bog (Jain og Lyons 2007:83). Teknologien spiller også en rolle for mine informanter, og det er ikke kun i form af lydbøger og podcasts. Selve elcyklen er en elektronisk videreudvikling af cyklen, og denne opgradering har været afgørende for, at de allesammen er villige til at tage cyklen på arbejde hver dag. Alle otte informanter giver meget klart udtryk for, at de aldrig kunne drømme om at cykle på arbejde hver dag, hvis de kun havde en almindelig cykel. De påpeger, at det ganske enkelt er for hårdt på en almindelig cykel, det tager for lang tid og turen ville gøre dem svedige:

"Jeg tror jeg har gjort det et par enkelte gange, ja. Men det er virkelig ikke noget for mig! Den strækning, der er mellem Vodskov og Nørresundby, hvor du cykler i det åbne, der er

der bare altid modvind. Det er sindssygt hårdt at cykle der. Og så er man helt svedig og klam, når man kommer på arbejde. (...).” (Interview, Katrine:31).

“Det er for hårdt, det ville jeg ikke gide. (...). For når du har modvind på en elcykel, så mærkes det ikke lige så hårdt, som på en almindelig cykel, så den tid eller hastighed du bliver sat tilbage på en almindelig cykel, det mærker du ikke på en elcykel. Der er farten lidt mere konstant. For på en almindelig cykel kan det føles som, at det går baglæns, men det gør det ikke på en elcykel.” (Interview, Cecilie:21).

Flere af informanterne nævner også fordelene ved, at de kan slå to fluer med ét smæk ved at kombinere transporttid med motion. Her formår informanterne at udnytte deres transporttid til at være produktiv uden, at det skal handle om at arbejde eller pleje de sociale relationer med opkald og sms'er. I og med, at Jain og Lyons udelukkende fokuserer på transportmidler som fly, tog, bus, metro og bil er dette ikke et aspekt de tager højde for (Jain og Lyons 2007). Ved at informanterne får dyrket motion i forbindelse med deres daglige transport må siges at have stor betydning for, at rejsetiden især i dette tilfælde ikke er lig med spildtid. At kunne kombinere de to ting betyder en del for dem alle, da det kan være svært at finde tid til motion i en travl hverdag. Marianne påpeger også, at elcyklen ligefrem har medvirket til, at hun bedre kunne genoptræne sin muskulatur i bækkenet efter en graviditet, da den var langt mere skånsom for hende at cykle på end en almindelig cykel (Interview, Marianne:46). Så udover, at rejsetiden giver et tiltrængt frirum og time out fra hverdagen, så har den i dette tilfælde også en positiv helbredsmæssig effekt på de rejsende, hvilket tilføjer endnu et lag til Jain og Lyons teori. Dette aspekt vil blive nærmere analyseret i analysedelen *Krop og velvære overvinder økonomi og bæredygtighed*.

I det kommende afsnit vil jeg med Pierre Bourdieus teori om habitus analysere nærmere, hvilke faktorer der spiller ind i forhold til hverdagens mobilitetsudfordringer. Ligeledes vil Bourdieus teori blive brugt til at analysere de vaner informanterne gerne vil give videre til deres børn i form af cykelvaner.

7.2.2 Når praksisser, strukturer og vaner ændrer sig

I denne analysedel vil jeg først præsentere de narrativer, som er udgangspunktet for analysen. Dernæst følger den teoretiske analyse, hvor jeg vil anvende Pierre Bourdieus teori om habitus til at analysere narrativerne.

Alle mine informanter har børn, som bor hjemme, hvorfor deres narrativer omkring hverdagens mobilitetsudfordringer samt deres børns mobilitetsvaner til dels minder om hinanden. Flere af informanterne giver også udtryk for, at både deres børn og deres egne mobilitetsvaner har ændret sig efter købet af elcyklen. De fortæller blandt andet, at de kører deres børn mindre efter de har købt deres elcykel, da de nu ikke længere har to biler og derfor er børnene nød til selv at transportere sig via cykel eller offentlig transport. Informanterne giver udtryk for, at deres køb af elcyklen gør, at de nu stiller højere krav til deres børns mobilitet. De vil gerne, at cykling bliver en naturlig del af deres børns hverdag, da dette - ifølge dem - er med til både at øge deres trafiksikkerhed og deres selvstændighed. Informanterne oplever en stor glæde og velvære ved at cykle og det er også denne psykiske velbefindende, som de gerne vil give videre til deres børn. Nogle af informanterne legitimerer dog stadig deres brug af bilen til at transportere deres børn, da børnene går til fritidsaktiviteter, som ligger langt væk eller fordi, de er for små til selv at transportere sig. Det er dog også tydeligt at mærke, at der er forskel på narrativerne afhængig af, hvor gamle børnene er. Informanter med ældre børn forventer mere end dem med mindre børn og dem med mindre børn tænker i højere grad deres børn ind i den daglige mobilitetsplanlægning, da der skal tages flere hensyn. Pierre Bourdieus teori om habitus, strukturer og praksisser vil blive brugt til at analysere ovennævnte narrativer i de kommende afsnit.

Ifølge Bourdieus teori om habitus, så opstår denne i et konstant samspil mellem agentur og struktur og det er gennem heri, at de sociale og kulturelle dynamikker skabes. Som det står beskrevet i teori afsnit 4.2 består habitus af socialiserede normer og tendenser, som styrer individets tanker og handlinger, og som produceres via individets egen identitet og de ydre omgivelser. Derfor reguleres og formes habitus hele tiden via socialisering, familie, uddannelse, arbejde, bopæl og så videre (Bourdieu 1977:72). Ud fra mine informanters fortællinger er det tydeligt, at købet af elcyklen har ændret strukturerne og praksisserne i både deres egne individuelle handlemåder samt handlemåderne for dem som familie.

Købet af elcyklen har medført en større planlægning i forhold til at hente og bringe børn og for informanterne med større børn har det betydet, at børnene nu i højere grad selv skal tage ansvar for deres transport:

“(...). Så jeg tænkte, at det her var prioritering af mig, så jeg sagde til familien, at nu har jeg forpligtet mig, og de måtte selv sørge for at komme til og fra skole. Det blev vendt lidt om, da det plejede at dreje sig om dem, men de synes, at det var mega sejt, at jeg var med i en konkurrence.” (Interview, Astrid:14).

“(...). Og der kan man være lidt grov og sige, at det er jo så også mine børn, der betaler for det valg, for de bliver jo tvunget til at cykle meget rundt. Men sådan er det jo bare. (...).”
(Interview, Kamilla:24).

At der sættes større krav til børnenes egen transport efter købet af elcyklen viser, at familiens strukturer og praksisser har ændret sig. Denne ændring afspejler Bourdieus teori om, at strukturerne og praksisserne blandt andet ændres af udefrakommende begivenheder. Med andre ord, så var disse praksisser og strukturer højest sandsynligt ikke blevet ændret, hvis ikke det var fordi der blev købt en elcykel. Elcykelprojekterne afspejler også en samfundstendens, hvor der er fokus på mere motion i det daglige samt mere bæredygtige transportformer. Valget om at købe en elcykel er derved en kombination af informanternes individuelle habitus samt den klassehabitus, som de tilhører - i dette tilfælde bopæl og arbejdsplads, da det har været herigennem, at de er kommet med i elcykelprojektet. Informanternes individuelle habitus afspejler deres egen personlige glæde ved at cykle samtidig med, at denne habitus også er sammensat af forskellige kollektive lag i form af blandt andet samfundstendenser (Bourdieu 1977:85-86). At denne ændring i individernes individuelle habitus så at sige smitter af på resten af familien er ifølge Bourdieu naturligt. Habitus skabes nemlig blandt andet via socialisering og familien (Bourdieu 1977:72). Nedenfor fortæller Malene, at de fleste børnefamilier godt kan aflevere deres børn på cykel på grund af den korte afstand, men at mange familier har så travlt, at de ikke tænker over det og bare tager bilen af ren vane. Samtidig lægger Malene også vægt på, at hendes deltagelse i elcykelprojektet vedrører hele familien og ikke kun hende selv:

“(...). De fleste har jo børnepasning i en rimelig afstand fra deres bopæl, så det kan jo godt lade sig gøre, men jeg tror simpelthen bare vi er så fortravlet. Men altså jeg har også sagt til min mand, at det her, det er ikke mit projekt, det er vores projekt, og det har han været helt indstillet på fra start af. Så alt i alt må jeg sige, at det er meget positivt.” (Interview, Malene:41).

At Malene er bevidst om, at hendes deltagelse i projektet ikke kun gælder hende selv, men hele familien, vidner om, at hun har været klar over, at deltagelsen ville ændre familien strukturer i dagligdagen. En sådan ændring kræver, at især den anden forælder er med på ideen, så logistik i forhold til at hente og aflevere børn kan gå op i en højere enhed. Simone giver, ligesom Malene, også udtryk for, at det at tage bilen hurtigt kan blive en vanesag selvom det godt kan lade sig gøre, at børnene cykler selv:

“(...). Derudover så stod jeg for at aflevere ungerne i skolen, så derfor havde vi behov for at skulle have to biler. Eller det troede vi, at vi havde. Det var sådan set bare en luksus ting, fordi vi ikke var blevet bevidste om, at det nok bare var en vanesag. Begge vores piger er store nok til selv at cykle over i skolen, fordi vi bor sådan set ikke så langt fra skolen. (...)” (Interview, Simone:49-50).

Denne vane i forhold til altid at tage bilen er ifølge Bourdieu et produkt af historien, hvor praksisserne og strukturerne omkring bilen og transporterung af børnene er indlejret i skemaer, som netop er dannet på baggrund af det ‘vi altid har gjort’. Dette system kaldes ‘present past’, hvor nutiden og fortiden styrer individets tanker, formodninger og handlinger. Bourdieu mener ikke, at fremtiden er afgørende for individets praksisser (Bourdieu 1977:82+72):

“Even when they appear as the realization of the explicit, and explicitly stated, purposes of a project or plan, the practices produced by the habitus, as the strategy-generating principle enabling agents to cope with unforeseen and ever-changing situations, are only apparently determined by the future.” (Bourdieu 1977:72).

I og med, at mine informanter er en børnefamilie forholder de sig også meget til nuet samt, hvad der er behov for lige nu i forhold til transport og børnenes alder. Nogle af mine informanter fortæller dog om, hvordan de tror det bliver i fremtiden, når børnene bliver ældre, men dette har ikke nogen påvirkninger på deres praksisser til daglig. Flere af dem har en klar ide om, at i takt med, at børnene bliver ældre, jo højere krav kan der også stilles til dem i forhold til deres egen mobilitet:

“(...). Vi bruger ikke at cykle med ham i skole, for vi bor 2-3 kilometer fra skolen og der er nogle store veje. Men vi skal til at gøre det her, når det bliver forår og lyst om morgen. Så vi skal til at træne ham i at cykle i skole om morgen til sommer (...).” (Interview, Anna:2).

“(...). Så vi har desværre ikke kunne afskaffe en af bilerne, men den dag vi ikke har børnene hjemme, så de skal transportere sig selv, så kunne vi sagtens overveje at sælge den ene bil.” (Interview, Astrid:13).

Dette vidner om en selvbevidsthed over egne praksisser hos informanterne og, at de ligeledes ser det som en naturlig ting, at disse ændres i takt med familiens behov. Præcis som Bourdieu også advokerer for; habitus er ikke statisk, men ændres og formes gennem hele livet (Bourdieu 1977:82). Informanterne påtaler blandt andet også, at det at have bil gjorde, at de i højere grad kørte deres børn rundt til både skole og fritidsaktiviteter. Det at have adgang til bilen hele tiden gjorde både voksne og børn mere magelige - børnene forventede at blive kørt rundt, fordi der jo stod en ledig bil garagen og forældrene havde svært ved at sige nej af selvsamme årsag:

“Det tager næsten lige så lang tid grundet trafikken, og hvis jeg har bilen, så skal jeg køre børnene i skole eller på gymnasiet (...).” (Interview, Astrid:10).

“(...). Da vi havde to biler tikkede der altså også langt flere sms'er ind, om vi kunne hente her og der og kører dem alle mulige steder hen. Og der synes jeg da det var svære at sige nej, fordi jeg vidste der holdte en ledig bil ude i indkørslen, og nu hvor vi er tilbage på én bil, der kommer der ikke den slags sms'er mere. Alle bliver bare lidt mere magelige, når der lige er en mulighed for at blive hentet. (...).” (Interview, Kamilla:24).

“(...). Altså de faldt også lynhurtigt ind i nogle rytmer med, at de blev kørt til alt, det var ligesom vi glemte at have vores principper med i det. Altså vi lå og kørte dem i skole og til håndbold, altså ting som de før har været vant til at cykle til længe, så bekvemmeligheden tog i hvert fald over. Og vi gav lidt afkald på de principper, som særligt jeg har, at hvis de kan, så skal de selv cykle. (...)” (Interview, kamilla:29).

Især Kamillas udtalelser vidner om, at dele af hendes egen habitus næsten blev lagt i glemmebogen, fordi bilen, vanerne og de nemme løsninger tog over. At hendes egen habitus ændrede sig så markant havde også en afsmittende effekt på hendes børn, som lynhurtig blev vant til at blive kørt rundt. Bourdieu fortæller, at en agents habitus består af forskellige dispositioner, som er sammensat af både muligheder og umuligheder, frihed og fornødenheder samt ambitioner og forbud. Det er disse dispositioner, som generer individets tankegang og handlemåder (Bourdieu 1977:80-81). I Kamillas og flere af de andres tilfælde har det været deres habitus' fornødenheder og umuligheder, som i en periode havde taget overhånd. Efter købet af elcyklen er det så i højere grad muligheder, frihed og ambitioner, som har domineret. Bourdieu begrundet dette med, at dispositionerne netop blot er til disposition, hvorfor de benyttes i det omfang, der er behov for i den givne situation (ibid.).

Informanternes dispositioner ses også i form af, at de gerne vil videregive dele af deres egen habitus til deres børn i form af glæden og friheden ved at cykle. Deres disposition i forhold til børneopdragelse står, som Bourdieu nævner det, til rådighed, når der er behov. For flere af informanterne vælger de netop at gøre brug af denne disposition, når det kommer til at opdrage deres børn med henblik på at få integreret cykling i deres dagligdag. Det betyder meget for dem, at børnene vokser op og bliver selvtransporterende - om det så er på cykel, gående eller med offentlig transport:

“(...). Vi prøver at lære dem, at hvis man skal nogen steder, så cykler man. Så altså vi kører dem ikke frem og tilbage til alt muligt, det gør vi ikke. (...). Hvis vi havde børn, der ikke ville cykle, så kunne de ikke gå til noget. De er jo sunde og raske begge to og har hverken brækket ben eller arme, så de kan jo godt cykle, så der er også et princip i det.” (Interview, Kamilla:23).

“(...). Jeg vil jo gerne give den her glæde ved cykling videre til mine børn og det synes jeg er lidt svært, når de ikke har nogen kammerater at cykle med. Og man fratager jo også børnene muligheden for at lære at transportere sig selv og være selvstændige. (...). Men altså den selvstændighed og frihed, som cyklen giver, vil jeg meget gerne give videre til mine børn.” (Interview, Kamilla:29).

“(...). Vi var også bange for, at den manglende ekstra bil ville gå ud over børnene, men vi synes faktisk det har givet dem noget. De lærer om trafiksikkerhed og det er blevet meget mere naturligt for dem at cykle rundt. Selv den lille på tre cykler afsted uden støttehjul, fordi hun vil cykle på samme måde som os andre. Så det er virkelig positivt. (...)”
(Interview, Malene:40-41).

Informanterne er på den måde med til at skabe deres børns habitus via deres egen habitus. De har oplevet en glæde og frihed ved at cykle og det giver de videre til deres børn ved at ændre praksisser og strukturer i familien. Selvom dette aspekt er vigtigt for informanterne er der dog stadig visse situationer, hvor de legitimerer brugen af bilen og nødvendigheden af at have en bil. Mange af informanternes børn går til fritidsaktiviteter, som ligger langt væk. For andre er det nødvendigt at køre børnene i skole, da de enten er for små til at køre selv eller fordi forældrene ikke kan nå at cykle med dem om morgenen. Så selvom informanternes habitus på visse områder har ændret sig, så er der stadig praksisser og strukturer, som er så indgroet og indlejret i familien, at de ikke umiddelbart kan ændres på. Anna, Astrid og Katrine fortæller nedenfor hver især om de udfordringer, de kan opleve i dagligdagen. Fælles for dem er, at børnene er den primære årsag til udfordringer og det er på grund af dem, at de stadig er nød til at have en bil:

“Nej, det kan jeg ikke. Han skal møde kl. 08 og så skal jeg jo møde et kvarter efter. Så han ville skulle helt vildt tidligt op og så sidde i morgendus og det vil jeg ikke for at cykle. Det skal ikke gå ud over ham, at jeg gerne vil cykle. Så for det meste er det sådan, at hvis jeg cykler på arbejde, så er det min mad, som kører ham i skole. Han bliver kørt i skole, så det er ligesom lidt afgørende, at der er en som kan det. (...)” (Interview, Anna:2).

“Der er jeg nødt til at bruge bilen, for der er langt til min søns kampe, og jeg har en datter som også har sport, hvor vi skal rundt i hele landet, så der kan vi ikke cykle.” (Interview, Astrid:13).

“(...). Jeg tror det ville være svært at få det til at gå op rent logistiskmæssigt med at aflevere og hente børn, vi vil jo helst ikke have, at de har nogle alt for lange dage i institutionen. Det er en større kabale, der skal gå op, og jeg tror simpelthen, at bilen er en for vigtig brik til at den kan undværes. (...).” (Interview, Katrine:32).

Mange af informanterne begrundede udfordringerne med, at de er en børnefamilie og med det følger der forskellige forpligtelser i forhold til at stå til rådighed overfor deres børn, når de ikke selv har mulighed for at komme frem og tilbage. Som Bourdieu nævner det, så står agenternes dispositioner til rådighed afhængig af situationen (Bourdieu 1977:80-81), hvilket også er tilfældet her. Informanterne skifter mellem forskellige roller/habitus i forhold til, hvornår de stiller krav til, at deres børn er selvtransporterende og, hvornår de ikke gør. Nogle af informanterne fortæller om, hvordan de sammen med andre forældre har forskellige kørselsordninger, når børnene skal til sport, hvorfor der her opstår en klassehabitus (Bourdieu 1977:85). Her er der en gensidig forventning fra forældrenes side om, at de er fælles om at køre børnene til og fra fritidsaktiviteter. Pierre Bourdieus teori om habitus afspejles derfor både i informanternes egne individuelle valg i forhold til, hvordan og hvor meget de vil transportere deres børn samt de udefrakommende faktorer, som er med til at påvirke deres habitus.

Pierre Bourdieus teori om habitus afspejles i alle de valg informanterne tager i deres dagligdag – både i forhold til deres egen og familiens transport samt de bevæggrunde, der ligger bag deres valg. Habitus er indlejret i informanterne, hvorfor mange af dem har nogle klare holdninger og principper, som de agter at overholde, når det kommer til deres børns mobilitetsvaner. Samtidig viser deres egen holdningsændring i forhold at cykle på arbejde hver dag, at habitus ikke er statisk, men ændres gennem livet, blandt andet påvirket af udefrakommende faktorer som eksempelvis et elcykelprojekt. I den kommende analysedel vil jeg via Daniel Kahnemans teori om objektiv lykke analysere nærmere, hvordan informanterne vurderer deres oplevelse i forhold til at bruge elcyklen som transportmiddel samt de økonomiske og bæredygtige aspekter.

7.2.3 Krop og velvære overvinder økonomi og bæredygtighed

I denne analysedel vil jeg først præsentere de narrativer, som er udgangspunktet for analysen. Dernæst følger den teoretiske analyse, hvor jeg vil anvende Daniel Kahnemans teori om objektiv lykke til at analysere narrativerne.

Alle mine informanter giver udtryk for, at de oplever en stor både fysisk og psykisk velvære ved at cykle. Det bliver endda nævnt, at det har været med til at sænke deres stressniveau og, at både familie og kollegaer har lagt mærke til den fornyet energi og glæde ved cykelturen. Informanterne lægger utrolig meget vægt på dette aspekt af elcyklen og det bliver nævnt flere gange gennem interviewet - mange nævner også, at glæden samt det fysiske og psykiske velvære er den primære grund til, at de tager elcyklen på arbejde. Når jeg spørger ind til økonomi og bæredygtighed er deres svar mere spredte. Nogen har tænkt meget over det økonomiske i at investere i en elcykel, mens andre ikke har tænkt så meget over det. Nogen går meget op i miljøet og bæredygtighed, andre gør ikke. Det de dog alle har til fælles er deres holdning til, at økonomien og bæredygtigheden blot er et plus - for nogen mere end andre - men det har ikke været afgørende for deres valg om at købe en elcykel. Det er derfor klart, at krop og sjæl betyder mere for dem end det økonomiske og bæredygtige aspekt. Købet af elcyklen har heller ikke rykket ved deres opfattelse af eksempelvis bæredygtighed, men den har derimod ændret deres holdninger til det at cykle på arbejde. Glæden ved elcyklen har derfor ændret på deres vaner og daglige strukturer og praksisser. Daniel Kahnemans teori om objective happiness vil i de følgende afsnit blive anvendt til at analysere de ovenstående narrativer.

Kahneman definerer objektiv lykke som subjektive oplevelser, der bliver vurderet i forhold til GB dimensionen af individet selv (Kahneman 1999:5). Vurderingen sker både bevidst og ubevidst og er afgørende for, om individet fortsætter, stopper eller gentager/ikke-gentager oplevelsen (Kahneman 1999:8). Inden mine informanter købte deres egen elcykel, deltog de i elcykelprojektet. Her er det tydeligt at mærke, at det at være med i projektet har været en rigtig positiv oplevelse. Mange påpeger endda, at de aldrig ville have købt en elcykel, hvis det ikke var fordi de havde deltaget i projektet. Det er især det økonomiske i at investere i en elcykel, som har gjort, at mange ikke havde overvejet det før. så det at kunne låne en gratis har været afgørende (interview; Anna:6, Cecilie:16, Marianna:45). I det hele taget giver de alle udtryk for, at projektet har været ret afgørende for deres køb af elcyklen:

“(...). En elcykel koster jo meget, hvis du skal have en god cykel, som du bruger hver dag. Altså det er jo en dyr ting at investere i uden at have prøvet den først. Så jeg er ikke sikker

på, at jeg havde endt med at investere så mange penge i den, hvis ikke jeg havde haft muligheden for at være med i projektet. Og jeg havde en vildt god oplevelse med at låne kommunens, så jeg tror faktisk, at det var ret afgørende, at jeg var med. (...).” (Interview, Anna:6).

“Det havde alt at sige! Det er jeg overbevist om! Hvis ikke jeg havde været med i det, så var jeg aldrig gået ned og købt en elcykel. (...). Så det har helt bestemt været afgørende at være med i det! (...).” (Interview, Kamilla:27).

“Jeg havde som sagt leget lidt med tanken i et stykke tid, så det tror jeg, ja. Men jeg tror helt bestemt det havde været en sværere beslutning, og det kan være det først lå nogle år ude i fremtiden. Det at være med i projektet gav ligesom det sidste skub, som jeg tror jeg havde brug for. Det er jo også via projektet, altså det at jeg kunne låne en elcykel i en måned, at jeg fik øjnene op for, hvor meget den cykeltur giver mig. (...).” (Interview, Katrine:33).

Ud fra informanternes udtalelser er det tydeligt, at de har haft en god oplevelse med elcykelprojektet. Det er også tydeligt, at deres deltagelse i projektet har været afgørende for deres køb af elcyklen. Ifølge Kahnemans teori betyder dette, at de har vurderet projektet højt i forhold til GB dimensionen. Informanterne referer til en positiv oplevelse med elcykelprojektet, hvorfor det er deres følelser og retrospektive tanker - altså genkaldt nytte - som har haft betydning for deres fortsættelse med at cykle på elcykel (Kahneman 1999:4). De har endda vurderet oplevelsen så højt, at de har været villige til at fortsætte på trods af, at de har skullet investere penge i den. Kahneman skelner mellem bevidste og ubevidste handlinger, da individet ikke altid selv er klar over, at de vurderer oplevelsen (Kahneman 1999:8). Baseret på informanternes udtalelser samt hele konceptet med, at det er et tidsbegrænset projekt, som de har deltaget i, tænker jeg, at de har været meget bevidste omkring deres vurdering af elcyklen. Flere af informanterne påtaler den følelse af glæde, frihed, fleksibilitet og velvære, som de oplever ved at cykle på arbejde hver dag, så de er alle meget bevidste om, hvad cykelturen giver dem (Interview; Anna:6, Astrid:12, Cecilie:18, Kamilla:24, Katrine:31, Malene:38, Marianne:49, Simone:54). Og det er især nok denne bevidsthed om fordelene, som har spillet en rolle i forhold til at blive ved med at cykle. Kahneman advokerer - i modsætning til andre teoretikere - at selvom en aktivitet

bliver en rutine, så betyder det ikke, at den medfører mindre glæde og velvære end før den blev rutine (Kahneman 1999:13). Selvom cykelturen for alle informanterne - på nær Cecilie - er blevet en fast del af deres hverdag, og har været det i en længere periode, så er de ikke blevet mindre glade for det - tværtimod. Der er forskel på, hvor længe informanterne deltog i projektet. Astrid deltog eksempelvis i ni måneder og Malene deltog kun i 14 dage, hvilket kunne have haft en indflydelse på deres vurdering af oplevelsen. Intet tyder dog i dette tilfælde på, at projektets varighed har haft indflydelse på informanternes vurdering af oplevelsen. De har alle fundet en nytteværdi i elcyklen og projektet og de er derfor fortsat med at udføre handlingen.

Kahneman tager netop udgangspunkt i denne nytteværdi - eller umiddelbar nytte - når han skal definere objektiv lykke. Det er også i denne forbindelse, at Kahneman udvikler de forskellige niveauer af lykke med udgangspunkt i GB dimensionen (Kahneman 1999:4). Disse niveauer kan også bruges til at analysere, hvorfor det netop er, at informanterne vægter deres velvære frem for økonomi og bæredygtighed. Informanternes udtalelser vidner om, at mange af dem har et forholdsvist neutralt forhold til både økonomi og bæredygtighed:

(...) Altså på det personlige plan er jeg jo ikke super optaget af bæredygtighed, altså det er ikke fordi jeg prioriterer at svine og jeg er selvfølgelig også glad for at jeg ikke tager min bil og sidder inde i køen, men altså... jeg er ikke sådan en, der handler 100 % økologisk, jeg er ikke super, super optaget af det der, så det er ikke det, der har fået mig til at skifte. Det er nok mit eget personlige velvære. (...)." (Interview, Anna:6).

"(...). Altså jeg kan jo dække mig ind under det fordi jeg har en elcykel, men jeg havde også en elcykel inden jeg blev voldsomt klimaoptaget. (...). Men det er da klart, det er da en sidegevinst, men det er på ingen måder afgørende. Altså min grund er egentlig bare at jeg får cyklet! (...)" (Interview, Kamilla:26).

"(...) Så ja, det var altså ikke fordi vi havde mange og lange snakke om det, hvor økonomi og det ene og det andet blev vendt og drejet. Jeg skulle have en elcykel og længere var den sådan set ikke. (...). Det er selvfølgelig mange penge lige at skulle smide afsted efter en cykel, men vi syntes bare ikke, at det elcyklen giver rent psykisk kan måles i kroner og øre." (Interview, Katrine:32-33).

Især bæredygtigheden bliver kategoriseret som en sidegevinst. De synes det er ganske rart at anvende et bæredygtigt transportmiddel, men det har ikke været det afgørende element for deres beslutning. I henhold til det hedonistiske niveau opnår informanterne således ikke en tilstrækkelig nytteværdi eller nydelse fra disse to aspekter (Kahneman 1999:4). Selve velværet scorer højere på GB dimensionen, hvorfor økonomi og bæredygtighed falder lidt i baggrunden, hvor det rangerer lavere. For nogle af informanterne bliver bæredygtighed vægtet højere, men flere af dem fortæller også, at selvom de tænker i mere bæredygtige baner, er det ofte praktikken, som vinder. De henviser blandt andet til, at det er svært som børnefamilie at undvære bilen af hensyn til logistikken og praktikken i hverdagen (Interview; Astrid:15, Cecilie:20, Katrine:34, Marianne:43, Simone:54). Så selvom de går op i miljø og klima, så har bilen en for stor nytteværdi for dem til, at den kan undværes til fordel for en mere klimavenlig hverdag. I forhold til Kahnemans tredje og fjerde niveau, hvor der lægges vægt på henholdsvis individets trivsel, hvor der måles på centrale områder som parforhold og arbejde samt individets lykke og velvære, hvor der fokuseres på den generelle vurdering af individets liv (Kahneman 1999:4), så fremgår disse niveauer af lykke også i deres narrativer. Generelt virker det til, at informanternes trivsel samt overordnet velvære er øget i forbindelse med de daglige cykelture:

“Jamen altså den giver mig virkelig meget på flere forskellige punkter. Det den giver mig allermest er et bedre psykisk velvære (...). Det er virkelig dejligt at komme hjem til sin familie og så har jeg lagt alt det arbejdsmæssige på hylden og jeg har mere overskud til at være en god og glad mor og hustru. (...). Altså jeg vil faktisk gå så langt og sige, at den cykeltur har sænket mit stressniveau markant. Faktisk så meget, at mine kollegaer har kommenteret det (...).” (Interview, Katrine:31).

“(...). Selv mine børn har kommenteret det; ej mor det er simpelthen så skønt at cykle med dig hjem hver dag, du er i så meget bedre humør, når vi kommer hjem. Så der er simpelthen bare faldet ro på og det er bare det hele værd!” (Interview, Malene:38).

Uden at gå for meget ind i anden forskning, så er det også en anerkendt teori, at frisk luft og motion i dagligdagen giver mere psykisk velvære, så det er egentlig ikke så underligt, at mine informanter nu også oplever de goder, der er ved den daglige cykeltur. Cykelturen tillægges værdi og nytte i og med den bidrager med mere end blot at være et

transportmiddel. Flere af informanterne nævner, at de i starten blot så elcyklen som et fornuftigt transportmiddel, som kunne bringe dem fra A til B, og hvor de samtidig havde mulighed for at opnå en økonomisk gevinst, men at de senere hen fandt ud af, at den kunne meget mere. Derfor fortæller mange af dem også, at der er sket et skift i deres holdning til elcyklen. Valget af elcyklen er gået fra de mere praktiske og økonomiske grunde til senere hen at blive valgt til på baggrund af det psykiske velvære. Som Katrine eksempelvis fortæller her:

“(...). Til at starte med var det jo mere af praktiske årsager jeg deltog - til dels for at spare penge og tid på busturene og til dels for at se, om elcyklen ville kunne erstatte en ekstra bil. Men det er jo slet ikke de bevæggrunde, der ligger bag købet af elcyklen, så på den måde kan man vist godt sige, at det at være med i projektet har ændret min tankegang og mit syn på elcyklen. (...)” (Interview, Katrine:33).

Som tidligere nævnt spiller økonomien heller ikke en vigtig rolle for mange af informanterne. Nogen regnede meget på, hvorvidt det kunne betale sig, nogen sparede op i lang tid mens det for andre enten var deres mænd, som gik mest op i det eller også blev økonomien nærmest ikke skænket en tanke. Fælles for dem alle er dog, at de ikke syntes, at den velvære som de fik af cykelturen kunne gøres op i kroner og øre. Så selvom økonomien spillede en rolle, så var den ikke afgørende:

“(...). Så jo selvfølgelig er det dejligt at spare penge på bil nummer to, men det er ikke det økonomiske hensyn, der er afgørende. Om man køber en elcykel eller lille bil – altså selvfølgelig er der ingen udgifter til benzin og alle de der andre ting – men om man køber en lille brugt bil eller en elcykel, det kan være det samme.” (Interview, Kamilla:27).

“(...). Så ja, det var altså ikke fordi vi havde mange og lange snakke om det, hvor økonomi og det ene og det andet blev vendt og drejet. Jeg skulle have en elcykel og længere var den sådan set ikke.” (Interview, Katrine:32).

Økonomien har ikke været en afgørende faktor, hvilket kan skyldes flere ting. Det kan ifølge Kahneman være fordi, at informanterne ikke tillægger den økonomiske gevinst en lige så høj vurdering som deres krop og velvære i henhold til GB dimensionen. Og så kan det så diskuteres, hvorfor de ikke gør det. Ud fra mine interviews, hvor jeg blandt andet bliver bekendt med deres bopæl, arbejdsplads og så videre samt, at de selv fortæller, at

det ikke er afgørende, så kan det antages, at de ikke tillægger økonomiaspektet nok værdi, fordi de ganske enkelt har råd til at lade være - så at sige. Hvis jeg havde interviewet en anden gruppe, eksempelvis studerende eller nyuddannet, så kan det være, at det økonomiske perspektiv havde fyldt noget mere i deres overvejelser. Det kan også tænkes, at det har været selve deltagelsen i projektet, som har været afgørende for, at økonomien ikke har spillet den største rolle. Gennem projektet har informanterne fået en forsmag på elcyklen ganske kvit og frit, hvilket kan have medført, at beslutningen om at købe en har været nemmere. Marianne nævner også, at det at være med i projektet gjorde det 'nemmere' at købe en elcykel til næsten 20.000 kroner. Via projektet havde hun virkelig haft muligheden for at prøve den af og danne sig et indtryk. Det ville hun aldrig have kunnet, hvis hun blot fik en lille prøvetur hos en cykelhandler (Interview, Marianne:45).

Generelt kan det ses i mine informanternes narrativer, at det fysiske og psykiske ved at køre på en elcykel betyder mere end de økonomiske og bæredygtige overvejelser. Så hvis der tages udgangspunkt i Kahnemans objektive lykke, hvor han opfatter dette som gennemsnittet af den nytteværdi, som individet har oplevet over en længere periode (Kahneman 1999:6), så kan det argumenteres for, at informanterne oplever en objektiv lykke i forhold til deres pendling og brug af elcyklen som transportmiddel. Hvorvidt informanterne oplever en generel objektiv lykke er i denne undersøgelse ikke mulig at besvare, da dette ville kræve langt flere dybdegående spørgsmål omkring parforhold, familieliv og arbejdsplads, hvilket ikke har været fokuset for interviewsne.

8. Konklusion

Nærværende speciale har haft til formål at besvare problemformuleringen:

Hvilke narrativer ligger der bag børnefamiliernes til- og fravalg af elcykler? Og hvilken effekt har elcykelprojektet haft på børnefamiliernes valg af et fremtidigt og mere bæredygtigt alternativ til bilen?

For at kunne besvare problemformuleringen er der arbejdet ud fra en induktiv tilgang, hvor fænomenologien har spillet en større rolle – eksempelvis i interviewguiden. Der er ligeledes anvendt relevant eksisterende forskning til at indsnævre fokusområdet. Slutteligt har jeg benyttet de tre teorier om rejsetid, habitus og objektiv lykke til at analysere de valgte tematikker i de tre analysedele. En nærmere diskussion af både eksisterende forskning, metode samt teori vil finde sted i det kommende afsnit 8.1 *Diskussion*. Dette afsnit vil derimod udelukkende have til formål at besvare ovenstående problemformulering.

Specialets problemformulering kan deles op i to dele, hvor den første del koncentrere sig om børnefamiliernes til-og fravalg af elcykler. Den anden del fokuserer på, hvilken effekt elcykelprojektet har haft på deres valg af et fremtidigt og mere bæredygtigt alternativ til bilen. Jeg har derfor valgt at dele konklusionen op i to dele, hvor jeg besvarer problemformuleringen ad to omgange. Til slut runder jeg af med en opsamling.

8.1 Hvilke narrativer ligger der bag børnefamiliernes til- og fravalg af elcykler?

For de syv informanter, som har købt en elcykel, er det mange af de samme narrativer, som går igen i forhold til, hvorfor de har valgt elcyklen til. Det er især frihed, fleksibilitet, motion, mulighed for afkobling og afstresning, der ligges vægt på. Fordi der er syv ud af otte informanter, som har valgt elcyklen til, og fordi Cecilie ikke har valgt elcyklen fra, fordi hun ikke brød sig om den, har min analyse primært beskæftiget sig med de valg, der ligger bag tilvalget og ikke fravalget af elcyklen. Børnefamiliernes narrativer er blevet analyseret ud fra flere forskellige vinkler, heriblandt rejsetidens betydning, deres habitus samt deres objektive lykke, da de alle har betydning for deres tilvalg af elcyklen. For informanterne betragtes cykelturen ikke som spildtid eller en 'tidsrøver', men derimod som et positivt og givende bidrag til en ellers travl hverdag som børnefamilie. I modsætning til Jain og Lyons teori, der bundet i, at rejsetiden er en gave, hvad end det forgår i bil eller med offentlig

transport (Jain og Lyons 2007), så påpeger informanterne, at de ikke opnår de samme fordele som bil- eller busrejsende, som de gør med elcyklen. Informanternes udtalelser viser derfor en differentiering i fordelene afhængig af transportmiddel, som Jain og Lyons ikke berører. Disse narrativer og holdning til elcyklen bliver også belyst via Bourdieus teori om habitus. I denne analysedel var der særligt fokus på informanternes valg af elcyklen i forhold til deres børns mobilitetsvaner samt de værdier de ønskede at give videre til deres børn. Informanternes egen habitus har haft meget at sige i forhold til deres egne narrativer om elcyklen og dens fordele, da det er habitus, der er styrende for et individs tanker, følelser og holdninger (Bourdieu 1997). Informanterne fortæller også, at deres holdning til elcyklen samt det at vælge bilen fra til fordel for elcyklen har ændret sig via elcykelprojektet. Deres habitus, og derved også deres narrativer, har altså ændret sig og det samme har deres holdning til deres børns mobilitetsvaner. Som et sidste bidrag til at belyse informanternes narrativer har jeg anvendt Daniel Kahneman og hans teori om objektiv lykke. Via Kahnemans teori bliver det tydeliggjort, hvordan informanterne vurderer deres oplevelse med elcyklen samt det faktum, at de stort set allesammen er fortsat med at cykle på elcykel efter projektets afslutning. Her henviser Kahneman blandt andet til GB dimensionen samt forskellige niveauer af lykke, når den objektive lykke skal rammes ind (Kahneman 1999). GB dimensionen samt niveauerne af lykke er behjælpelige med at belyse de vurderinger, der ligger bag informanternes tilvalg. Elcyklen bliver valgt til både fordi den scorer højt på GB dimensionen og fordi den fremmer deres trivsel og livskvalitet.

8.2 Hvilken effekt har elcykelprojektet haft på børnefamiliernes valg af et fremtidigt og mere bæredygtigt alternativ til bilen?

Ligesom i det forgående afsnit er det alle tre teorier og analysedele, som danner grundlaget for besvarelsen af anden del af problemformuleringen. Det er et gennemgående tema i mine tre analysedele, at elcykelprojektet har haft stor betydning for informanternes valg af elcyklen som et bæredygtigt alternativ til bilen. Flere af informanterne lægger stor vægt på elcykelprojektets betydning for deres holdningsændring. De påpeger i deres fortællinger, at de ikke førhen kunne forestille sig, at de med glæde ville cykle på arbejde hver dag. Dog viser det sig samtidig, at det ikke er så meget fordi elcyklen er mere bæredygtig i forhold til bilen, at den er blevet valgt til. Tilvalget bunder i højere grad i de psykiske fordele som de opnår ved cykelturen. Det bæredygtige aspekt er blot et plus, og altså ikke afgørende. Det aspekt bliver især berørt i

analysedelen *Krop og sjæl overvinder økonomi og bæredygtighed*, hvor det er Daniel Kahnemans teori om objektiv lykke, der danner baggrund herfor. Informanterne har valgt elcyklen til, fordi de har deltaget i elcykelprojektet og den vej igennem opdaget, hvilke fordele cykelturen giver dem rent personligt. De tillægger derfor mere værdi til deres egen velvære end klima og miljø. Informanterne konkluderer også, at elcykelprojektet ikke har fået dem til at tænke i mere bæredygtige baner, og at de udelukkende har valgt elcyklen som et alternativ til bilen, fordi den opfylder nogle behov som bilen ikke kan.

Elcykelprojektet har ændret på mange af informanternes habitus, hvorfor de har fået øjnene op for en ny form for transportmiddel. At der er sket en ændring i habitus via elcykelprojektet må siges at være afgørende for, at informanterne både havde en god oplevelse samt købte deres egen elcykel efter projektets afslutning. Ændringen af habitus har vice versa ligeledes været påvirket af, at elcykelprojektet blev oplevet positivt.

Informanterne vurderer elcykelprojektet som en positiv oplevelse, da de opnår en objektiv lykke via cykelturen. På den måde kan de tre teorier om rejsetid, habitus og objektiv lykke ses som en treenighed, hvor de alle bliver påvirket af og påvirker hinanden på den ene eller anden måde – og derved har de alle en effekt på informanternes oplevelse af og fortsættelsen med elcyklen.

8.3 Opsamling

Den overordnede konklusion på nærværende problemformulering må lyde, at det for denne undersøgelse i højere grad er metanarrativer, som er på spil, fremfor de mere individuelle narrativer. Informanterne udtrykker gennem deres narrativer alle, at de har haft en meget positiv oplevelse med elcykelprojektet og, at det primært er på grund af deres deltagelse, at de efterfølgende valgte at købe en elcykel. De bevæggrunde, der ligger bag købet af elcyklen adskiller sig heller ikke meget fra hinanden. Der bliver lagt vægt på den frihed, fleksibilitet, motion, afkobling og afstresning, som cykelturen giver dem. De bæredygtige og økonomiske aspekter er et plus, men har ikke været afgørende for tilvalget. Flere af informanterne giver udtryk for, at deres valg om at benytte elcyklen ikke kun har påvirket dem selv, men også resten af familien. Der bliver både stillet krav til den daglige logistik samt børnenes mobilitetsvaner. Så selv om nogen af informanterne nævner, at valget af elcyklen måske er et egoistisk valg, så har de valgt at prioritere sig selv grundet de mange personlige fordele de oplever ved cykelturen. Elcykelprojektet har været afgørende for, at syv ud af mine otte informanter har skiftet bilen ud til fordel for et

mere bæredygtigt alternativ i form af elcyklen. Som nævnt tidligere er det en kombination mellem fordelene ved rejsetiden, ændringen i deres habitus samt deres egen positive vurdering af oplevelsen på elcyklen, som har været årsag til, at de både var glade for at deltage i elcykelprojektet samt, at de købte en elcykel – som de bruger hver dag – efter projektets afslutning.

8.4 Diskussion

Gennem en intensiv og selektiv litteratursøgningsproces blev nærværende speciales problemfelt udformet ved at anvende relevant eksisterende forskning. Den eksisterende forskning har på én og samme tid været en styrepind for specialets retning samt tydeliggjort, hvor på forskningsområdet, at mit speciale kan bidrage med ny viden og forskning inden for mobilitet. Som det står beskrevet i afsnittet 2. *Litteratur-review*, så har den eksisterende forskning dannet rammen for specialet og bidraget med viden, empiriske eksempler samt begreber, som har været relevante for mit fokusområde.

Litteratursøgningen og den eksisterende forskning, som er anvendt i problemfeltet, fungerer som grundstenene gennem hele specialet. Selvom jeg har foretaget nogle andre valg i forhold til metoder, teori og fremgangsmåde, så ligger den eksisterende forskning hele tiden i baghovedet og har på den måde været med, hver gang jeg har truffet et valg. Som nævnt afspejles den eksisterende forskning også i mit valg af metode. Meget af den forskning jeg har fundet beror på surveys og få interviews med opfølgende spørgsmål. Dog bygger både Malene-Freudendal-Pedersens og Cathrine Borgs afhandling på kvalitative interviews, hvorfor disse to afhandlinger har givet inspiration til mit eget valg af metode. Jeg valgte den narrative tilgang, som er anderledes end den semistruktureret tilgang, som de har valgt. Den narrative tilgang har været styrende for, hvordan jeg har konstrueret min interviewguide samt analyse, hvorfor særligt mine metodiske valg afspejles i mine resultater. Hvis mine analyse var baseret på eksempelvis en kvantitativ tilgang eller en anden kvalitativ tilgang, så er det ikke sikkert, at jeg havde opnået de samme resultater. Den narrative tilgang ligger op til en så lille indblanding fra forskerens side som muligt, hvorfor der stilles få spørgsmål. De få, men åbne, spørgsmål leder op til, at informanterne selv skal fortælle deres historier og oplevelser uden indblanding fra interviewerens. Min interviewguide bestod af få spørgsmål, som gav informanterne plads til at udfolde deres narrativer. Narrativerne bidrager til mine resultater i den forstand, at resultaterne er opstået på grund af narrativerne. Ud over narrativerne har teorien også

bidraget til at opnå mine resultater. De tre teorier har gjort det muligt at opnå en bedre forståelse for, hvilke bevæggrundlag, der ligger bag informanternes narrativer samt deres bevæggrundlag for at deltage i projektet og fortsætte med at cykle efterfølgende.

Samlet set har både litteratursøgningen, min metodiske tilgang og min teori bidraget til mine resultater. Der har dog været steder, hvor jeg har skullet tilpasse min teori til de forskellige narrativer og tematikker. Jain og Lyons teori beror eksempelvis på den rejsetid, der opleves med bil, fly, bus, tog og metro, hvorfor denne teori er blevet tilpasset mine informanternes narrativer om deres pendlertid på cyklen. Teorien er blevet anvendt, fordi især Jain og Lyons begreber *transition time* og *time out* tillægges de samme værdier og anvendelsesmuligheder af både de to forskere og mine informanter. Også Kahnemans teori om objektiv lykke kan for nogen synes som et utraditionelt valg, da han hverken falder inden for rammen af mobilitetsforskning eller sociologi. Selvom Kahneman hverken berører problemstillinger som mobilitet, økonomi eller bæredygtighed, så fungerer hans teori alligevel til at analysere informanternes narrativer om krop og sjæl samt de økonomiske og bæredygtige aspekter. Det kan derfor argumenteres for, at til trods for, at teorierne så at sige ikke har været 'skabt' til tematikkerne, så har de alligevel givet et væsentligt bidrag til at opnå resultater i form af en dybdegående analyse af mine informanternes narrativer.

8.5 Kvalitetskriterier

Nærværende speciale er, som beskrevet i afsnit 4.1 *Det kvalitative casestudium*, baseret på et casestudie. Ifølge Rasmus Antoft og Heidi H. Salomonsen har der længe hersket tvivl om, hvorvidt det er muligt at opnå generaliserbarhed ved et casestudie. Dog argumenteres der for, at der alligevel skelnes mellem to typer af generaliserbarhed ved et casestudie; *statistisk generaliserbarhed* og *analytisk generaliserbarhed* (Antoft og Salomonsen 2007:49). Jeg vil i dette afsnit beskæftige mig med den analytiske generaliserbarhed, da det er denne form for generaliserbarhed, som er relevant for mit studie. Den analytiske generaliserbarhed defineres af Antoft og Salomonsen således:

"(...) tidligere udviklet teori anvendes som en skabelon til sammenligning af de empiriske fund i casestudiet. Det betyder, at generaliseringerne sker gennem en proces, hvor man danner »slutninger ved at sammenkæde enkelte tilfælde med teoretiske forestillinger«"

(ibid.).

Dette betyder, at det vil være muligt at opnå analytisk generaliserbarhed i studiet, hvis man som forsker er opmærksom på datamaterialets pålidelighed og samtidig har de empiriske argumenter på plads (Antoft og Salomonsen 2007:50). Jeg har gennem udformningen af specialet haft den analytiske generaliserbarhed i baghovedet hele vejen igennem. Jeg har hentet inspiration fra den eksisterende forskning samtidig med, at jeg har forsøgt at afdække – fra hvad jeg kan se – et hidtil uudforsket område inden for mobilitetsforskningen. Ud over at hente inspiration til forskningsområde og metode, har den eksisterende forskning også bidraget med inspiration til teori. Selvom de anvendte teorier er udviklet i en anden og mere almen kontekst og måske også med et andet formål for øje, så ændrer det ikke på, at de fund jeg har gjort i min analyse på baggrund af teorien, godt kan bredes ud til andre lignende cases. Generelt kan der både samfundsmæssigt og individuelt ses en stigende interesse for at finde et alternativ til bilen. Gennem min litteratursøgning var det heller ikke svært at opstøve byer eller kommuner, som på den ene eller anden måde havde haft et elcykelprojekt kørende, hvorfor det er tydeligt, at der breder sig en vis samfundstendens i forholdt til at nedsænke privatbilismen. Ifølge Lise D. Nielsen m.fl. har mobilitetsforskningen netop lagt vægt på, at individerne skal løsrive sig fra hidtidige institutioner, rutiner og vaner for nemmere at kunne tilpasse sig det senmoderne samfund (Nielsen et al. 2010:196-197). Dette er elcykelprojekterne et godt eksempel på, da de er med til at få borgerne til at løsrive sig deres faste vaner og rutiner med at tage bilen. Mine informanternes glæde ved at tage elcyklen på arbejde i stedet for bilen er ikke et enestående tilfælde, det ses blandt andet i diverse evalueringer, som er lavet på baggrund af projekterne (Gate 21 2016; Aalborg Kommune 2019). Det kan derfor argumenteres for, at der via mine resultater findes en analytisk generaliserbarhed, da glæden ved elcyklen og narrativerne bag ikke er unikke for den enkelte case, men vil gøre sig gældende for andre elcykelprojekter i andre byer. Mit studie er heller ikke hæmmet af, at der blot har været fokus på et enkelt elcykelprojekt fra en enkelt by eller kommuner. Derfor kan der ikke være tale om en geografisk bestemt holdning til elcyklen, hvorfor jeg ikke antager, at resultaterne ville være meget anderledes, hvis studiet blev foretaget i fem nye byer. Dog kan der opstå et udsving, hvis undersøgelsen foretages i større byer såsom København, Odense og Aarhus, hvor der kan være en anden holdning til eksempelvis transportudfordringer og rejsetid. Jeg vil dog stadig mene, at mange af narrativerne vil

være gældende, da der især i storbyerne er udfordringer med kødannelse og øget rejsetid. Jeg vil mene, at jeg i nærværende projekt har opnået en vis analytisk generaliserbarhed. Det vil aldrig være muligt at opnå 100 procent, men ved at have en gennemsigtighed i forhold til metodevalg og anvendt teori gennem hele specialet, vil jeg mene, at dele af de resultater jeg har opnået, vil optræde igen, hvis en lignende undersøgelse udføres.

9. Litteraturliste

A

Aalborg Kommune (2019): *Elcykelforsøg i Vodskov*⁸. Udformet som et powerpoint af Aalborg Kommune, Trafik og Veje

Antoft, Rasmus og Salomonsen, Heidi Houlberg (2007): *Det kvalitative casestudium - introduktion til en forskningsstrategi*. Kapitel 1 i Rasmus Antoft; Michael Hviid Jacobsen; Anja Jørgensen og Søren Kristiansen (red.) "Håndværk og horisonter. Tradition og nytænkning i kvalitativ metode". Syddansk Universitetsforlag. Side 29, 32-35 og 49-50

Antoft, Rasmus og Lund, Trine Thomsen (2005): *Når livsfortællinger bliver en sociologisk metode – Introduktion til det biografisk narrative interview* i Michael Hviid Jacobsen; Søren Kristiansen og Annick Prieur (red) "Liv fortælling og tekst – Strejftog i kvalitativ sociologi". Aalborg Universitetsforlag. Side 154, 159, 160, 163 og 164.

B

Baker, Susan og Mehmood, Abid (2015): *Social innovation and the governance of sustainable places*. Routledge. Side 322, 323, 327, 328 og 330

Birkler, Jacob (2013): *Videnskabsteori. En grundbog*. Munksgaard. Side 103 og 104

Borg, Cathrine (2015): *Dobbeltcarportens domæne. Hverdagsmobilitet i mindre byer*. Aalborg Universitetsforlag. Side 17, 29-31 og 277

Bourdieu, Pierre (1977): *Outline of a Theory of Practice*. Cambridge : Cambridge University Press. Side 72, 80-82, 85 og 86

Bourdieu, Pierre (2003): *Den biografiske illusion – af praktiske grunde*. Hans Reitzels Forlag. Side 80-81

⁸ *Elcykelforsøg i Vodskov* er sendt personligt til mig af Trafik Og Veje og den er derved vedhæftet som et særskilt bilag.

Brinkmann, Svend og Tanggaard, Lene (2015): *Kvalitative metoder, tilgange og perspektiver: en introduktion*. Indledning i Svend Brinkmann og Lene Tanggaard (red.) "Kvalitative metoder". Hans Reitzels Forlag. 2. udgave, 1. oplag. Side 13 og 14

C

Cresswell, Tim (2006): *On the Move. Mobility in the Modern Western World*. Routledge. Side 2-4

Czarniawska, Barbara (2010): *Narratologi og feltstudier*. Kapitel 11 i Brinkmann, Svend og Tanggaard, Lene (red.) "Kvalitative metoder. En grundbog. Hans Reitzels Forlag. 1. udgave, 2. oplag. Side 239

D

de Vaus, David (2001): *Research Design in Social Research*. SAGE Publications Ltd. Side EP3

F

Freudendal-Pedersen, Malene (2007): *Mellem frihed og ufrihed. Strukturelle fortællinger om mobilitet i hverdagslivet*. Roskilde Universitetstryk. Side 10, 14, 15, 153 og 157

G

Gate 21 (2016): *Sund og aktiv hverdag på en elcykel*. Gate 21. Side 23

J

Jain, Juliet og Lyons, Glenn (2007): *The gift of travel time*. Elsevier Ltd. Side 81-84 og 86-89

Jensen, Hanne Louise (2012): *Emotions on the move: Mobile emotions among train commuters in the South East of Denmark* i "Emotions, Space and Society". Elsevier. Side 206

Juul, Søren (2012): *Fænomenologi*. Kapitel 3 i Søren Juul og Kirsten Bransholm Pedersen (red.) "Samfundsvidenskabernes videnskabsteori. En indføring". 1. Udgave, 1. oplag. Hans Reitzels Forlag. Side 65-71 og 74-76

K

Kahneman, Daniel (1999): *Objective Happiness*. Kapitel 1 i Daniel Kahneman; Ed Diener og Norbert Schwartz (red.) "Well-Being. The Foundations of Hedonic Psychology". Russell Sage Foundation. Side 4-8 og 13

Kvale, Steinar og Svend Brinkmann (2015): *Interview – Det kvalitative forskningsinterview som håndværk*. København: Hans Reitzels Forlag. Side 116-120, 209 og 238

N

Nielsen, Lise Drewes; Nielsen, Kurt Aagaard; Munk-Madsen, Eva og Petersen-Hartmann, Katrine (2010): *Fleksibilitet, flygtighed og frirum – en kritisk diagnose af det senmoderne arbejdsliv*. 1. udgave. Roskilde Universitetsforlag. Side 196-197

T

Thomsen, Trine Lund; Bo, Inger Glavind og Christensen, Ann-Dorte (2016): *Narrativ forskning: Tilgange og metoder*. Kapitel 1 i Trine Lund Thomsen; Inger Glavind Bo og Ann-Dorte Christensen (red.) "Narrativ forskning. Tilgange og metoder". 1. udgave, 1. oplag. Hans Reitzels Forlag. Side 13, 14 og 24

R

Randers Kommune (2017): *Klimaplan 2035*. Randers Kommune.

Region Hovedstaden (2019): *Trafik- og mobilitetsplan for hovedstadsregionen*. Region Hovedstaden.

Region Nordjylland og KKR Nordjylland (2020): *Masterplan for Nordjylland. Fælles om bæredygtig mobilitet*. Region Nordjylland og KKR Nordjylland

Rendtorff, Jacob Dahl (2009): *Fænomenologien og dens betydning. Videnskabsteori som improvisation til jazzmusik*. Kapitel 8 i Lars Fuglsang og Poul Bitsch Olsen (red.)

“Videnskabsteori. På tværs af fagkulturer og paradigmer i samfundsvidenskaberne”. 2. udgave, 4. oplag. Roskilde Universitetsforlag. Side 279, 280, 288, 297

Riessman, Cathrine Kohler (2017): *Narrativ analyse i samfundsvidenskaberne*. Kapitel 10 i Margaretha Järvinen og Nanna Mik-Meyer “Kvalitativ analyse. Syv traditioner”. 1. udgave. Hans Reitzels Forlag. Side 235 og 237

Riis, Ole (2012): *Kvalitet i kvalitative studier*. Kapitel 11 i Michael Hviid Jacobsen og Sune Qvotrup Jensen (red.) “Kvalitative udfordringer”. Hans Reitzels Forlag. Side 353 og 359

W

Wind, Simon (2014): *Making everyday mobility. A qualitative study of family mobility in Copenhagen*. Aalborg Universitetsforlag. Side 4, 5, 39, 164

Bilag 1 – Litteratur-review

Bæredygtig byudvikling

Den bæredygtige byudvikling har været i fokus de seneste mange år og bæredygtighedsprincippet står ofte højt på listen, når der skal omdannes og/eller opføres nye byområder. Susan Baker og Abid Mehmood advokerer for, at aspektet social innovation er en vigtig medspiller, når det kommer til byudvikling. Det er helt essentielt, at private, offentlige samt civile aktører samarbejder, hvis der skal opnås social innovation som resultat af byplanlægning, da det er igennem social innovation, at det bæredygtige aspekt fremmes (Baker og Mehmood 2015:322-323). Jonas Larsens studie af cykelforholdene i København beviser, at politikerne i byen netop har formået at inddrage det samspil, som Baker og Mehmood påpeger, er så vigtigt i forhold til at skabe en dynamisk by med social innovation og bæredygtighed i fokus (Larsen 2015:877). Både Baker og Mehmoods forskning, Københavns Kommunes fokus på cyklisterne, Larsens studie af netop samme samt meget andet forskning inden for samme område viser en stigende interesse for at 'mobilitetsplanlægge' fremfor at 'transportplanlægge'. I mobilitetsplanlægningen er der i højere grad fokus på rejsen fra A til B, hvor der tages højde for de sociale og kulturelle dimensioner frem for udelukkende at fokusere på infrastruktur og mobilitet af varer og mennesker, som det ses i transportplanlægning (Borg 2015:31).

'Det gode liv'

Ifølge mange forskere åbner mobiliteten op for nye muligheder samtidig med at den skaber vækst og frihed (Freudendal-Pedersen 2007:10). Malene Freudendal-Pedersen bærer det senmoderne samfund præg af, at individet i højere og højere grad stiller krav til deres daglige mobilitet. Her er det især automobiliteten, som udgør en vigtig rolle, når individet skal vurdere deres egen opfattelse af 'det gode liv'. Ofte bliver de negative sider ved bilkørsel - såsom miljøbelastning – ofte negligeret eller helt overset. Ifølge Freudendal-Pedersen vejer elementer som rejsetid, omkostninger, afstand og regularitet tungere, når individet skal sammensætte 'det gode liv' (Freudendal-Pedersen 2007:14-15). Hun advokerer ligeledes for, at individets søgen efter lykke og frihed i et senmoderne samfund i høj grad er styret af mobilitet og dennes fundamentale ret til at være mobil. Det senmoderne samfund tilbyder mange muligheder og valg og her er det ofte mobiliteten,

der kan binde de mange muligheder og valg sammen. Det er individets formåen med at skabe en balance via blandt andet mobilitet som skaber 'det gode liv' (Freudendal-Pedersen 2007:157). Tanken om 'det gode liv' findes i meget mobilitetsforskning, da spørgsmålet om, hvor stor en rolle mobiliteten spiller, ofte går igen.

Hverdagens mobilitet

En af de mobilitetsforskere, som beskæftiger sig med 'det gode liv' og 'det gode hverdagsliv' er Simon Wind. Han har med sin undersøgelse taget afsæt i 11 børnefamilier i Storkøbenhavn og ifølge ham er mobiliteten en vigtig komponent, når det kommer til at have et velfungerende hverdagsliv. Han advokerer ligeledes for, at børnefamiliernes mobilitet skal forstås som mere end blot en social praksis, da mange vigtige komponenter skal inddrages i planlægningen (Wind 2014:6). I både Simon Wind og Malene Freudendal-Pedersens afhandlinger er der fokus på de strukturelle fortællinger og sociale praksisser, hvor selve transportmiddelvalget ikke spiller en central rolle i deres forskning. Jeg fandt det derfor relevant at inddrage Cathrine Borgs PH. D afhandling, da hun i sin forskning i højere grad inddrager selve transportmiddelvalget. Cathrine beskæftiger sig også med tre mindre byer – i modsætning til Freudendal-Pedersen og Wind, som begge tager udgangspunkt i Københavnsområdet, og derfor er denne særlig relevant i forhold til dette speciale, da jeg også har valgt at rette mit fokus mod tre mindre byer. Hun tager i sin afhandling udgangspunkt i privatbilisme i tre mindre byer i Region Syddanmark, hvor bil nummer to ofte bliver et naturligt tilvalg, da hverdagen ellers ikke kan hænge sammen. Udfordringer med den offentlige transport giver en øget biltrafik på vejene, da de arbejdsrejsende anvender bilen i stedet for den offentlige transport (Borg 2015:29-30).

Bilag 2 - Interviewguide

Problemformulering	Forskningsspørgsmål	Interviewspørgsmål
<i>Hvilke narrativer ligger der bag børnefamilierne i Vodskovs til-og fravalg af elcykler?</i>	Hvilke narrativer ligger der bag jer som børnefamilies til- og fravalg af elcykler?	Hvordan oplever du jeres dagligdag i forhold til transport mellem arbejde, skole, fritidsaktiviteter og bopæl?
		Hvilke parametre spiller ind, når du skal vælge dit daglige transportmiddel?
		Hvilke tanker har I som familie gjort jer i forhold til at købe/ikke købe en elcykel?
		Tænker du, at en elcykel vil kunne opfylde dit nuværende transportbehov? - Hvorfor/hvorfor ikke
		Tænker du, at der vil være visse udfordringer forbundet med at bruge en elcykel som transportmiddel? - Hvilke?
<i>Hvilken effekt har elcykelprojektet haft på børnefamiliernes valg af et fremtidigt og mere</i>	Hvilken effekt har elcykelprojektet haft på jer som børnefamilies valg af et fremtidigt og mere	Hvordan oplevede du at være med i elcykelprojektet? - Fordele/ulempes

<i>bæredygtigt alternativ til bilen?</i>	bæredygtigt alternativ til bilen?	
		Hvad gav dig lyst til at være en del af projektet?
		Hvordan har det at være med i projektet påvirket dine og din families tanker omkring alternativer til bilen?
		Hvis du skulle tænke på det ideelle transportmiddel, hvor befinder elcyklen sig så i forhold til bilen?
		Hvilke tanker har du og din familie gjort jer om at skifte bilen (evt. bil nummer 2) ud med en elcykel?
		Har elcykelprojektet påvirket din tankegang om en fremtid med mere bæredygtige transportmidler? - Hvorfor/hvordan

Bilag 3 – Præsentation af informanter

Navn	Bopæl	Antal kilometer fra bopæl til arbejde	Antal børn og alderen på dem	Tidsperiode for deltagelse i elcykelprojektet
Anna	Vodskov	16 kilometer	Tre børn på 7, 12 og 15 år	1 ½ måned i 2018
Astrid	Lille by uden for Randers	9 kilometer	Tre børn på 15, 19 og 21 år	9 måneder fra 2018 til 2019
Cecilie	Tune	22 kilometer	To børn på 3 og 5 år	3 måneder i 2015
Kamilla	Lille by uden for Roskilde	10 kilometer	Tre børn på 6, 10 og 11 år	3 måneder i 2015
Katrine	Vodskov	12 kilometer	To børn på 2 og 5 år	1 måned i 2018
Malene	Sæby	13 kilometer	To børn på 3 og 6 år	10-14 dage i 2019
Marianne	Vodskov	10 kilometer	Ét barn på 2 år og et mere på vej	1 måned i 2018
Simone	Vodskov	11 kilometer	To børn på 12 og 14 år	1 måned i 2018

Bilag 4 – Transskribering

Ifølge Kvale og Brinkmann kan intervieweren vælge enten at optage sine interviews eller udelukkende stole på sin hukommelse og blot tage få noter undervejs. At vælge hukommelses-metoden kan dog have visse begrænsninger, da formuleringer som eventuelt skal bruges til citater ikke nødvendigvis vil blive husket ordret. Manglende detaljer og ikke-præcise citater vil skade analysen - og dermed hele undersøgelsens - validitet (Kvale og Brinkmann 2015:238). Det krævede derfor ikke mange overvejelser, da jeg valgte at lydoptage alle mine interviews, så de efterfølgende kunne transskriberes ordret og derved sikre en mere præcis og detaljeret analyse. Da mine interviews er foretaget på baggrund af den narrative tilgang opstår der i løbet af interviewene, hvor informanterne fortæller historier, som ikke er relevante for nærværende speciales problemstilling. Jeg er bevidst om, at dette kan stride imod metodens udgangspunkt med minimal inddragelse af forskerrollen, da jeg ubevidst kan risikere at frasortere datamateriale, som muligvis kunne have været brugbart i min analyse. Denne frasortering kan derfor skade specialets interne validitet, men jeg har dog vurderet, at de undladte historier udgør en mindre del af den samlede mængde data og, at de derfor ikke kan have været udslagsgivende for den endelige konklusion. I mine transskriberinger har jeg ligeledes medtaget mine informaners fysiske reaktioner i form af tænkepauser og latter, da disse reaktioner tilføjer en dybere mening til mine informaners udtalelser, hvilket er relevant i forhold til det videre analysearbejde.

Bilag 5 – Transskriberinger

Alle transskriberinger er vedlagt som særskilt bilag i henhold til reglen om max 10 siders bilag i selve opgaven.