

# Mobilitet og velfærd i børnefamiliers hverdagsliv

Trine Nordgaard Fotel

Gennem et studie af børnefamiliers mobilitet analyserer artiklen hvordan mobilitet er en af velfærdssamfundets vigtigste udfordringer.

Via en række begrebsdiskussioner opstilles en idealtypisk model over mobilitetsrelateret velfærd. Modellens dimensioner bygger på begreber om mobilitetsressourcer, økonomiske ressourcer og det fysiske byrum, og den kan anvendes til at analysere kompleksiteten i nutidens mobilitetsrelaterede uligheder og differentieringer.

Via planlægningen af byens fysiske rum kan planlæggere være med til at højne den mobilitetsrelaterede velfærd.

**D**enne artikel er et kritisk studie af begrebsudviklingen indenfor mobilitets- og barndomssociologien<sup>1</sup>. Begge forskningsfelter har været under kraftig udvikling i de seneste år, idet mobilitetssociologien er ved at blive etableret som et egentligt forskningsfelt (Urry, 2000) og barndomssociologien har udviklet nye perspektiver og paradigmer (Prout & James (red.) 1990; James et al. 1998). I begge forskningsfelter har der været forholdsvis få forsøg på både teoretisk og

empirisk at begrebsliggøre mobilitet og velfærd, hvilket denne artikel derfor søger at råde bod på.

Mobilitet er den måde vi bevæger os rundt på, det vil sige vores fysiske transport og den trafik der dagligt finder sted af varer, biler og personer, men det er også vores potentielle mobilitetsmuligheder, herunder visuel, forestillet og netværksmæssig mobilitet. Mobilitet er samtidig yderst ambivalent. På den ene side giver mobilitet adgang til en række goder i hverdagslivet, og på den anden side kan de mange mobilitetsmæssige muligheder blive for dominerende og opleves som en byrde i hverdagslivet.

I artiklen opstilles en model over fire idealtypiske former for mobilitetsrelateret velfærd og begrebet mobilitetsressourcer introduceres. Det er velegnet til at belyse de ulige objektive og subjektive ressourcer som forskellige børnefamilier har for at mestre hverdagslivets mobilitet. Rent fænomenologiske tilgange til studiet af parametre såsom tid, stress, idealet om den gode forældre samt risici-opfattelse er ikke tilstrækkelige, idet socio-økonomiske strukturelle uligheder, samt det fysiske byrum, også påvirker børne-

familiers mobilitet. Nutidens familier består ikke blot af travle voksne (Jensen, 2001) eller af reflekssive børn der transporteres rundt i bil af deres forældre (Fotel, 2003; Zieher, 2001; 2003; Hillman et al., 1990, Hillman (ed.), 1993). Børnefamilierne har en langt mere sammensat og kompleks konstellation af forskellige strategier for at takle hverdagens transport og i flere tilfælde fravælges travlheden og børns selvstændige mobilitet prioriteres højt.

Artiklen indledes med en diskussion af behovet for at nuancere eksisterende studier af bilkultur og bilpraksis. Derefter introduceres begrebet mobilitetsrelateret velfærd og efterfølgende diskuteres blandt andet forholdet til bystruktur og fysisk planlægning.

### Studierne af bilkultur

Ved første øjekast er bilen et materielt objekt som anvendes til transport mellem et sted i tid og rum og et andet. Spørgsmålet er dog ikke så simpelt. At være mobil med bilen er, ligesom mobilitet med alle andre transportmidler, ladet med betydning, mening, følelser og socialiteter. Disse knytter sig ikke kun til det at være i selve bilen, men også til det at være omkring bilen, reparere den, tale om den og så videre. Menneske og bil er en kontinuerligt foranderlig hybrid, hvor bilen ofte er en integreret del af menneskets personlighed.

Bilen knyttes ofte til modernitet og fremskridt og eksemplet per excellence er Ford-bilens fordistiske produktionsform og bilen som velfærdsgode for den brede middelklasse i efterkrigstiden (Flink, 1988). I dag forbindes flux og flow ofte med eliternes livsform, mens børn, ældre, handicappede og de generelt "stedbundne" og "immobile" grupper i samfundet, betegnes som taberne i senmodernitetens mobilitetssamfund (Bauman, 1998, 2000; Castells, 1996; Hillman et al., 1990, Hillman (ed.), 1993).

Fleer af de eksisterende mobilitetsstudier analyserer og diskuterer hvordan automobilitet åbner op for en lang række nye sanseindtryk, humaniteter og måder at være på (Bull, 2001; Miller (red.), 2001; Rajan, 1996; Sachs, 1992; Scharff, 1991; Scheller, 2002; Urry, 2002; Wachs & Crawford, 1992). Problemet er, at disse studier ofte tager et ensidigt fokus i den mandlige chauffør, men i den daglige praksis udfolder et langt bredere

aktør-galleri sig i og omkring bilen, hvilket skaber en række varierende og interaktive processer.

Fokus bør bredes ud og indbefatte de mange forskellige humaniteter og socialiteter der dannes i og omkring bilen, og som påvirkes af blandt andet etniske, socio-økonomiske og kulturelle aspekter. Barnet er en interessant aktør i denne sammenhæng, da det er en passager som ofte sidder på bagsædet af bilen og som ikke umiddelbart har indflydelse på bilkørslen. Barne-perspektivet på interaktion, følelser og identiteter i og omkring bilen kan derfor bidrage med interessante vinkler på hverdagslivets mobilitet.

I denne artikel foreslås det derfor at karakterisere alle disse processer med begrebet om de mangfoldige bil-socialiteter, samt at anvende begrebet det komplekse automobile aktør-galleri, som betegnelse for de mange forskellige aktører involveret i produktionen af auto-mobilitetens betydning. Sidstnævnte drejer sig for eksempel om de aktører som er i bilen, såsom børnene på bagsædet, bedsteforældrene, vennerne og veninderne, samt de aktører som indenfor stat, marked og civilsamfund, knytter sig til automobilitet i bred forstand. For eksempel det omfattende net af reklamefolk og bilfabrikanter samt hverdagens automekaniker, tankpasser og færdselspoliti. Mobilitets-sociologiens viden om den måde bilen indgår i hverdagslivet vil blive langt mere helstøbt ved at inkludere perspektiverne fra et bredt aktør-galleri.

Den generationelle produktion af betydning (Alanen, 2001), nemlig henholdsvis børns og forældres perspektiv på bilen, er i denne sammenhæng ofte forskellig. Ligeledes påvirker socio-økonomiske forskelle og byens struktur familiernes auto-mobilitet (Fotel, 2004). Der er meget få undersøgelser af dette og i indledningen til en engelsk antologi om bilkulturer, fastslås det da også at:

There is little empathetic treatment of the increasing association of the car with being caring parents, whether it is using the motion of the car to finally get an infant to sleep, or the sense at one stage in parenting that all one is doing is chauffeuring the kids to various friends and activities.

Miller (2001:12).

Ved at analysere børns perspektiv på automobilitet belyses perspektivet fra en hidtil ukendt aktør-gruppe, men det skal understreges at børn ikke nødvendigvis har anderledes perspektiver på automobilitet end voksne. Det er farligt a priori at forvente et kritisk perspektiv, og konstruere børnene som "de andre", blot fordi det er en ny og forholdsvis ukendt aktørgruppe. Børn er en heterogen gruppe med mange forskellige perspektiver på automobilitet, og flere af deres perspektiver vil ligne voksengenerationens, fordi børn jo påvirkes af de samme generelle diskurser og meningshorisonter.

### **Børn og (butler)forældre i et mobilt perspektiv – generelle tendenser**

Børn repræsenterer cirka 20 % af de dagligt rejsende i EU og mindst en femtedel af befolkningen i EU er derfor afhængige af cykel, gang, offentlig transport eller lift fra folk med bil (EU, 2002). Det er derfor overraskende at børns perspektiv ikke analyseres mere i mobilitets-sociologisk orienterede studier, såsom blandt andre Baumann, 2000; Beckman, 2001; Castells, 1996; Jensen, 2001; Scheller, 2002; Shove, 2002; Urry, 2000.

Pådenandensideharblandtandetdetnyebarndoms-forskningsparadigme, hvor barnets perspektiv tages alvorligt og barnet anerkendes som en ligeværdig social aktør, medført en række interessante studier af børns perspektiv på tid og rum, for eksempel Bjørklid, 2002; Carstensen, 2001; Christensen & O'Brien (red.) 2003; Hillman et al., 1990; Hillman (red.) 1993; Magelund, 1992; McKendrick, 2000; O'Brien, 2000; Philo, 2000; Valentine, 1997; Valentine & McKendrick, 1997; Wilhjelm, 1999; 2002; Zieher, 2001; 2003.

Flere af disse studier beskæftiger sig direkte eller indirekte med børns mobilitet og de er generelt præget af bekymring over konsekvenserne af nutidens stigende biltrafik og den øgede institutionalisering af børns hverdagsliv. Argumentet i denne artikel er dog at virkeligheden er langt mere kompleks. Familiernes socio-økonomiske ressourcer og det fysiske byrum, herunder lokale trafikreguleringer medfører, at børns mobilitet i flere tilfælde også kan være selvstændig og tryk.

En af årsagerne til at nogle børn har en mobilitet karakteriseret af automobilitet er, at mobiliteten og es-

kortering ofte bliver et element i det gode forældreskab. Begrebet "butler-forældre" kan anvendes til at beskrive denne forældretype<sup>2</sup>. Et dansk studie af mobilitet på landet fandt for eksempel tydelige eksempler på denne forældrestrategi:

Børnene er blevet et statussymbol hvis man bor på landet. Så skal man sørge for at børnene i hvert fald ikke bliver isoleret. Så man kører meget mere med dem...

(Mor på landet, citeret i Magelund, 2002:53).

En spørgeskemaundersøgelse blandt 931 forældre viste yderligere at fire ud af fem forældre så det som deres ansvar at køre børnene rundt og at dette samtidig fik dem til at føle sig som deres børns chauffører (Magelund, 2002). Kønsoptagningen i denne "chaufførpraksis" var ligeledes tydelig:

Der er masser af børn her, og vi er rigtig gode til at tage flere børn med. Hvis der nu er fire fodbold drenge er der to forældrepar der har en af dagene, vi er to par der har den anden dag... Nu siger jeg par, men det er ved gud altid mødrene der kører.

(Mor på landet, citeret i Magelund, 2002:59).

De ovenstående citater viser, at børns mobilitet ikke nødvendigvis hæmmes af den stigende biltrafik – i hvertfald ikke de børn som har forældre til at transportere dem rundt i bil.

I dansk sammenhæng mener Jensen og Hummer (2002) at der er statistisk belæg for at tale om en generational forandring i børns mobilitetsmønstre igennem 1990'erne. Især børns transport til og fra skole har ændret sig, idet antallet af 6–15 årige børn som køres til skole i bil er fordoblet fra 1993–2000. Andelen af børn som cykler til skole er mindsket med næsten 30 %, mens brugen af offentlig transport og gang er steget lidt i samme periode. I det totale rejsemønster målt fra 1978–2000 har 6–10 årige børn fordoblet det antal ture hvor de køres i bil og reduceret deres gå-ture med 40 %, mens 11–15 årige børn har tredoblet deres bil-ture.

Danske børns rejsemønster kommer derfor i stigende grad til at ligne børns rejsemønster i blandt andet England (EU, 2002; O'Brien et al., 2000; Hillman, et al. 1990; Hillman (ed.), 1993). I England er antallet af

børn der får lov at gå uafhængigt til og fra skole for eksempel faldet fra 94% i 1970'erne til 47% i 1998 (O'Brien et al., 2000).

Selvom det kan være behæftet med usikkerhed at lave statistik på årsagerne til at danske børn i stigende grad transporteres til skole i bil, så anfører Jensen og Hummer (2002:59f) at:

- 5–10 % af stigningen skyldes øget bilrådighed.
- 5–15 % af stigningen skyldes lukning af lokale folkeskoler.
- 24–30% af stigningen skyldes en lavere gennemsnitsalder blandt børnene.
- 55–60 % af stigningen skyldes ændrede opfattelser og holdninger.

At ændrede opfattelser og holdninger kan forklare størstedelen af forandringen, peger på behovet for kvalitative analyser af børnefamiliers mobilitetspraksis. Da familien hele tiden ændrer organisering (Aries, 1960), kan værdiforandringer i senmoderniteten formentlig forklare flere af de nutidige ændringer i børns mobilitet. Begge forældre pendler ofte over lange afstande til arbejde, børnene skal i institution og andre udenomsfamiliære pasningsordninger og generelt er den senmoderne familietype præget af individuelle livsprojekter (Giddens, 1991, 1992; Dencik, 1996; Dencik & Jørgensen, 1999; Beck & Beck-Gernsheim, 2002).

Samtidig er børnefamilier en af de mest tidspressede grupper i samfundet (Daly, 2001; Godskesen, 2002; Hochschild, 1997; Kristjansson, 1999). Begrebet "mobilitetsbyrde" er i denne forbindelse velegnet til at indfange mobilitetens bagside (Shove, 2002). I nogle situationer – og for nogle familier er hverdagen permanent præget af sådanne situationer – kan familiemedlemmerne ikke slippe for at være mobile. Selv når barnet blot skal besøge en ven eller forældrene skal handle ind, bliver de nødt til at overskue en kompleks mobilitetspraksis, der involverer detaljerede aftaler og koordinering (Fotel, 2004).

Et andet vigtigt element er børns og forældres konstruktion af risici. Selvom lange afstande eller store mængder trafik ofte vil resultere i større mobilitetsmæssig usikkerhed, er risici også socialt konstrueret. Selvom nabolagets trafikregulering tager hensyn til

svage trafikanter, vil flere forældre stadig opleve at der er en farlig vej i nabolaget og det er derfor vigtigt at være opmærksom på spændingsfeltet mellem objektive og subjektivt konstruerede risici (Fotel & Thomson, 2004).

### **En mobilitetspraksis – aktivitets-øer i tid og rum**

I det følgende fremhæves en af de tydeligste tendenser i aktuel barndoms- og mobilitetsforskning, nemlig den som beskæftiger sig med konsekvenserne af at børn i stigende grad transporteres rundt af deres forældre.

Barker (2003) anfører at årsagerne til at engelske forældre i stigende grad følger deres børn, primært skyldes stigende trafik, diskursen om det farlige ukendte og ændringer i familiernes livsstil. Institutionaliseringen af vestlige børns hverdagsliv er en af de aspekter der betyder at børnenes hverdag ofte er præget af en puslespils-lignende planlægning af forskellige aktiviteter som foregår på særskilte "øer" i tid og rum. Zieher (2003) analyser af børns hverdagsliv i et middelklassekvarter i Berlin sætter denne tendens på spidsen:

Thomas og hans venner havde lært at organisere deres egne sociale liv på tværs af rumlige afstande ved at involvere deres mødre. Middelklasse forældrene som boede i dette nabolag så det som deres pligt at give deres børn gode udviklings- og læringsmuligheder, hvilket inkluderede børnenes mulighed for at lege med deres venner. Da Thomas var yngre, bragte hans mor ham fra en ø til den næste, ofte med bil; til legepladser, organiserede legeaktiviteter, svømmehallen og hans venners hjem. Hans venners mødre gjorde det samme. Mødrene byggede netværk der sikrede at deres børn havde legekammerater og de arrangerede, at de kunne mødes. Siden da har Thomas i højere grad været vant til at bevæge sig på vejene som passager mellem sit eget hjem og de spredte øer hvor han møder sine legekammerater, end til at lege udendørs i umiddelbar nærhed af sit eget hus.

Zieher, 2003:77.

Zieher karakteriserer denne tendens som insularization, hvilket vil sige at børns mobilitet i stigende grad

indkapsles og afsondres, når de fragtes i bil fra den ene "aktivitetsø" til den næste. Det indbefatter ændringer i relationerne mellem børne- og voksengenerationen, idet børn aktivt og reflektivt integrerer forældregenerationen i planlægningen af deres hverdag. Selvom børn ikke kan lege frit i den umiddelbare nærhed af deres bolig, er de ikke nødvendigvis "sted-bundne" eller "immobiliseret" – i hvert fald ikke når de har butlerforældre til at transportere dem rundt i bil.

På den anden side er ø-mobiliteten blot én ud af flere mobilitetsformer. Det afspejler en mobilitetsform hvor familien har økonomiske ressourcer til at have en eller flere biler, og hvor forældrene har overskud til at investere omfattende tid og energi i at eskortere barnet.

Ulemperne ved ø-mobiliteten er, at den for både barn og voksen kan komme til at føles som en byrde fordi den komplekse koordinering af aktiviteterne i tid og rum, kræver et stort overskud. Ydermere kan både forældre og børn føle at den tætte koordinering antager karakter af overvågning, hvor grænserne for hvad barnet kan og må have af uafhængig mobilitet, konstant er oppe til forhandling (Fotel & Thomsen, 2004).

Nedenstående models idealtypiske karakteristik af fire mobilitetsformer er bygget op omkring forskelle i mobilitetsressourcer, økonomiske ressourcer, samt det fysiske byrum. Ø-mobilitetsformen er karakteriseret ved få mobilitetsressourcer og mange økonomiske ressourcer og den er at finde i modellens nederste højre hjørne.

### **En model over mobilitetsrelateret velfærd**

Traditionelt defineres velfærd som individets objektive ressourcer samt deres evne til subjektivt at anvende, mestre og handle på baggrund af disse ressourcer (Allardt, 1975; Doyal & Gough, 1991; Gough 2000; Hansen, 1978; Sen, 1992; Williams et al. 1999). På trods af den vestlige verdens stigende mobilitet og de polariseringstendenser den medfører, har der været få forsøg på at formulere et begreb om mobilitetsmæssig velfærd. Ofte præges den offentlige debat af et ensidigt fokus på bilejerskab som kilde til normal deltagelse og integration i samfundslivet.

I nedenstående model er mobilitetsressourcer, øko-

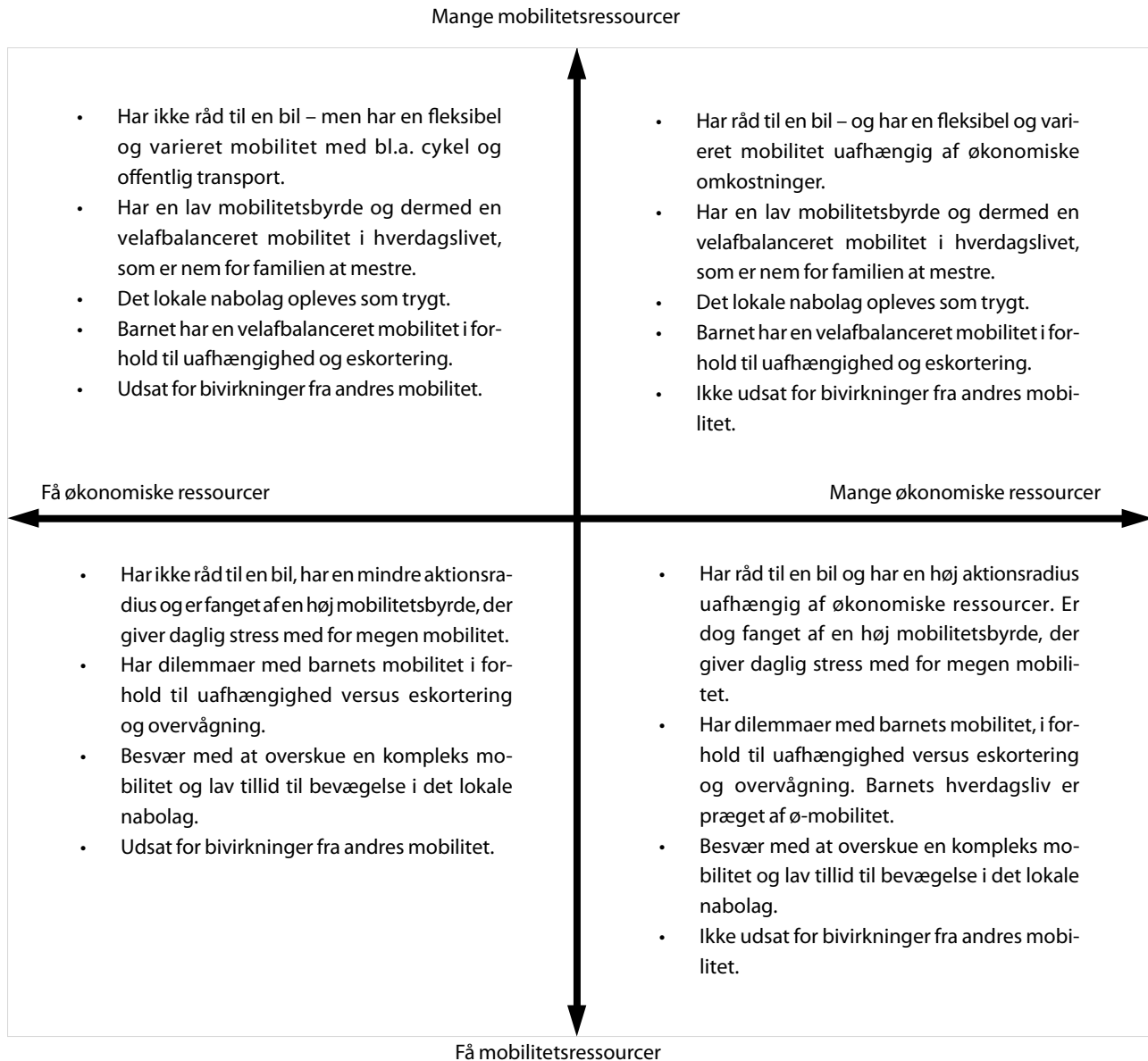
nomiske ressourcer og det fysiske byrum, de skillelinier som primært antages at påvirke børnefamiliers velfærd. Modellen bygger på et bredt udsnit af interviews med børnefamilier i to storkøbenhavnske skoleområder, som har forskellig fysisk planlægning og trafikbelastning. Karakteristikken af de forskellige mobilitetsstrategier indeholder implicit en normativ antagelse om det gode liv, der generelt ikke kan undgås i analyser af social ulighed og velfærd. For eksempel antages det at stress og overbeskyttelse af børn ikke er efterstræbelsesværdigt, ligesom livskvaliteten øges hvis der er et relativt højt niveau af oplevet trykthed i nabolaget.

1) Mobilitetsressourcer er den lodrette dimension i modellen. Det defineres som individets objektive mobilitetsressourcer, for eksempel det at have en cykel, bil eller adgang til offentlige transportmidler hvorved individet kan deltage i de aktiviteter det ønsker, samt individets subjektive handleressourcer til at mestre og takle egen og familiens mobilitet i hverdagslivet. Begrebet mobilitetsressourcer er således både struktureret og strukturerende, og dækker blandt andet hvad der i Bourdieus forstand forstås ved kulturel, social og symbolsk kapital (Bourdieu, 1979; Bourdieu og Wacquant, 1992).

Mange mobilitetsressourcer vil sige at hverdagens mobilitet takles og udføres på en tilfredsstillende måde for familien, hvad enten familien har mange eller få økonomiske ressourcer. Familien har et vist niveau af trykthed og tillid til det lokale nabolag og der er formentlig en høj social kapital i nabolaget (jf. Putnam, 2000). Forældre og børn har en selvsikker og tryk mobilitet og et godt tidsherredømme i hverdagen. Der er tilfredshed med niveauet af mobil tilgængelighed og barnet har en afbalanceret mobilitet, der hverken er for uafhængig eller for beskyttende og overvåget.

Få mobilitetsressourcer findes i modellens nederste halvdel og findes ligeledes i familier med både mange eller få økonomiske ressourcer. Familien er for eksempel stresset og har svært ved at overkomme at planlægge, koordinere og udføre hverdagens mobilitet. Mobiliteten kan føles som en byrde. Familiens trykthed og tillid til det lokale nabolag er lille, og forældrene er enten meget beskyttende og overvåger barnet eller

I det følgende illustreres modellen over mobilitetsrelateret velfærd:



giver barnet for meget frihed. De overbeskyttende forældre bliver nødt til at investere meget energi i barnets transport, mens forældrene til barnet med for meget frihed og selvstændighed ikke tager optimalt vare på barnets transportmæssige sikkerhed.

2) Den vandrette dimension i modellen er de økonomiske ressourcer. Ligesom mobilitetsressourcer betragtes de økonomiske ressourcer som en strukturel ulighedsskabende faktor der sætter rammerne for familiens mobilitet. For eksempel om de er henviste til at tage det offentlige transportsystem eller om de har råd til en el-

ler flere biler samt til at tage en taxa ind i mellem. Mange økonomiske ressourcer kan også bidrage til at bivirkningerne fra andres mobilitet minimeres, idet familien for eksempel har råd til at bosætte sig i et velhavende kvarter med et lavt niveau af gennemkørende trafik. Familiens samlede mobilitetsrelaterede velfærd afhænger dog helt af hvordan familien takler deres mobilitet i hver-



dagslivet. Økonomisk stærke familier kan således også opleve deres daglige mobilitet som en uoverskuelig og kompleks byrde, måske netop fordi deres økonomiske situation gør at de også får flere muligheder for mobilitet. Dette bevirker at familiens mobilitetsrelaterede velfærd bliver lav på trods af deres økonomiske ressourcer.

3) Den tredje dimension i modellen er det fysiske byrum. En fragmenteret bystruktur og en trafikregulering der ikke tager hensyn til svage trafikanter, vil ofte være medvirkende til at give byens børnefamilier en øget mobilitetsbyrde og blandt andet indebære at de fleste børn eskorteres. Der findes dog også enkelte eksempler på forældre som mener at deres børn er vant til trafikken og således sagtens kan gebærde sig alene. Dette skyldes at konstruktionen af risici er forskellig og at forældrene har forskellige opfattelser af hvad god mobilitetsmæssig opdragelse er. Karakteren af det fysiske byrum er derfor ikke synligt i modellen.

Modellen er en idealtypisk beskrivelse over nogle af de uligheder- og differentieringer der forekommer i børne-



familiers hverdagsliv. Dens antagelser er inspireret af de typologier og kategoriseringer der laves af blandt andre Bauman (2000), Berge (1999), Bonke (2002) og Dencik (1996) samt af eget interview- og spørgeskemamateriale med børnefamilier i to forskellige lokalområder i Storkøbenhavn (Fotel, 2004). Ved mine interview og i spørgeskemaundersøgelsen har de metodiske retningslinier i det som ofte kaldes den nye barndoms-sociologi (James et al., 1998) fungeret som inspiration. Børnene, som var omkring 11–12 år, tog blandt andet fotografier og skrev en dagbog over deres mobilitetsoplevelser.

Modellen illustrerer især de mobilitetsrelaterede uligheder og differentieringer som stammer fra generelle senmoderne risiko-konstruktioner, normer om forældreskab og hverdagspraksis. Som nævnt kan bystrukturen og rationalerne bag trafikreguleringen samt den generelle karakter af det fysiske byrum også styrke eller svække mobilitetsrelateret velfærd. Følgende fotos illustrerer blandt andet dette:

På fotoet ses en demonstration på en skolevej i København. Vejen, hvor der daglig kører over 50.000 biler, har indtil for nylig været trafikreguleret med 60 km/t og skole og fritidshjem ligger på hver sin side af vejen. Beboerne i området er stærkt generet af den gen-

nemkørende trafik og meget utrygge for deres børns trafiksikkerhed. Områdets trafikregulering og fysiske planlægning er generelt med til at påvirke beboerne til at have få mobilitetsressourcer. Forældre, ældre og andre svage trafikanter er nervøse og bruger lang tid på at planlægge deres mobilitet og der er mange børn som følges til og fra skole og fritidsaktiviteter (Fotel, 2002; 2004).

Det næste foto er fra en forstad til København. Det er taget af et skolebarn på 11 år og illustrerer en cykel- og gangsti som løber over en overordnet vej, hvor der kører biler og anden motoriseret trafik.

Hele skoleområdet er planlagt så svage trafikanter kan færdes til alle de nødvendige daglige aktiviteter uden at færdes på veje med biler. De fleste børn i området får lov at færdes på deres cykler allerede fra 1. klasse, og det lokale nabolag opleves generelt som trygt.

På trods af, at det sidstnævnte område generelt indbyder til at beboerne har en høj mobilitetsrelateret velfærd, er der stadig enkelte familier som er præget af en høj mobilitetsbyrde og deraf få mobilitetsressourcer. Nogle af årsagerne til dette skal findes i de førnævnte senmoderne tendenser til individuelle livsprojekter, tidspres, samt en forældrepraksis der ofte har karakter af "butlerforældreskab".

Der er mange elementer i samspillet mellem byrum og social praksis som vi stadig mangler at forstå. At nogle børn eskorteres, selv i et lokalområde med god trafikregulering og et selvstændigt stinet, bør ikke betyde at forestillingen om fysisk planlægning af gode lokalområder forkastes. En ulige rumlige afspejling af samfundsressourcerne er ikke et acceptabelt velfærdspolitisk mål og bæredygtig planlægning må til stadighed søge at skabe optimale vilkår for børns selvstændige mobilitet. Alt andet lige, vil der være bedre muligheder for mobil velfærd i et område som er vel-forsynet med cykelstier, kollektiv trafik og en lav hastighed på de overordnede veje.

## Konkluderende betragtninger

Sammenhængen mellem mobilitet og velfærd bliver i artiklen diskuteret som en af velfærdssamfundets vigtigste udfordringer og der opstilles en model som anskueliggør kompleksiteten i forskellige konstellationer af mobilitetsrelateret velfærd. Modellen understreger at børnefamiliers mobilitet er varieret og ikke kun præget af den aktuelle tendens til at børn i stigende grad eskorteres i bil. Afhængig af familiens mobilitetsressourcer, økonomiske ressourcer samt det fysiske byrums karakter, vil børns mobilitet antage vidt forskellige former og den nmerer fordele og ulemper i fire



Trine Nordgaard Fotel, PhD-Stipendiat  
Roskilde Universitetscenter  
Institut for Samfundsvidenskab og Erhvervsøkonomi  
trinen@ruc.dk  
[www.ssc.ruc.dk/homepages/trinen/](http://www.ssc.ruc.dk/homepages/trinen/)

idealtypiske former for mobilitetsrelateret velfærd.

Studiet af børnefamiliers mobilitet rammer lige ned i en række centrale aspekter af velfærdssamfundet og der er argumenteret for at begrebet om mangfoldige bil-socialiteter og det komplekse automobile aktørgalleri, kan anvendes til at nuancere forståelsen af de processer der udspiller sig i og omkring bilen i hverdagslivet.

Mobilitetsrelateret velfærd består både af objektive ressourcer til at være mobil, for eksempel det at have en cykel, bil eller adgang til offentlige transportmidler, samt af subjektive handleressourcer til at mestre og takle familiens og ens egen mobilitet i hverdagslivet. Det drejer sig blandt andet om forældre og børns risiko-opfattelse samt hvorvidt forældrene føler det nødvendigt at følge og overvåge barnet eller om bar-



net færdes mere uafhængigt. Begrebet om mobilitetsrelateret velfærd kombinerer således en fænomenologisk, konstruktivistisk og en strukturalistisk tilgang til studiet af uligheder og differentieringer.

Børnefamiliers mobilitetsressourcer påvirkes samtidig af det fysiske byrums karakter, og det er klart at den aktuelle tendens til øget spredning af aktiviteter i tid og rum samt et generelt øget bilejerskab, vil forstærke tendensen til det der i artiklen er blevet karakteriseret som ø-mobilitet. Det skaber flere udfordrende forskningsspørgsmål, som blandt andet: Hvordan påvirker børns mobilitet deres oplevelse af offentlige rum? Og hvordan indvirker mobilitetsformen på børns sans for demokrati samt deres evne til at acceptere og mestre uforudsete begivenheder i byens rum? Det er indlysende at børn som transporteres af butler-forældre i bil mellem aktivitets-øer i tid og rum har en helt anden, og måske kvalitativt ringere, oplevelse af disse aspekter end børn som dagligt bevæger sig rundt i nabolaget på cykel. Derfor bør spørgsmålet om den rumlige indretning af lokalområder og samspillet mellem mobilitet og velfærd være et centralt element i diskussion af fremtidens velfærdssamfund.

## Notes

1. Artiklen indgår i PhD projektet "Børn og Biler – mobilitetsrelateret velfærd i børnefamiliers hverdagsliv", Roskilde Universitetscenter og bygger blandt andet på empirisk materiale indsamlet blandt børnefamilier i to forskellige skoleområder i Storkøbenhavn. Metodisk blev benyttet interview, spørgeskema, dagbøger og engangskameraer (Fotel, 2004).
2. Begrebet kan selvfølgelig anvendes overfor mange aspekter af det senmoderne forældreskab og er blandt andet anvendt af den danske psykolog Finn Andersen til at beskrive en generel børne-centreret forældrepraksis (Thorsen, 2002).

## Litteratur

Alanen, L., 2001, Explorations in generational analysis, In Alanen, L. & Mayall, B. (red.) *Conceptualizing Child-Adult Relations*. Future of Childhood Series. London and New York: Routledge/Falmer.

Allardt, E., 1975, *Att ha Att Älska Att Vara*. Om välfärd i

Norden, Lund: Argos Förlag AB.

Ariana(2003) *Fototaget med engangskameraer*. Skoleområde i Storkøbenhavn.

Aries, P., 1970, *Centuries of Childhood. A Social History of Family Life*. New York: Alfred A. Knopf.

Barker, J., 2003, *Passengers or Political Actors? Children's participation in Transport Policy and the Micro Political Geographies of the Family*. Forthcoming in *Space and Polity*, Vol. 7, No. 2.

Bauman, Z., 1998, *Globalization: the human consequences*, Cambridge: Polity Press.

— 2000, *Liquid Modernity*, Cambridge: Polity Press.

Bourdieu, P., 1979, *Distinction: a social critique of the judgement of taste*, London: Routledge & Kegan Paul.

Bourdieu, P. & J. D. Wacquant, 1992, *Invitation to reflexive sociology*, Cambridge: Polity Press.

Beck, U. & Beck-Gernsheim, E., 2002, *Individualization*, London: Sage.

Beckman, J., 2001, *Risky Mobility, The filtering of automobility's unintended consequences*, Ph.D.-dissertation, University of Copenhagen: Department of Sociology.

Berge, G., 1999, *Mobilitet og velfærd. Analyse av ulike mobilitetssegmenter i befolkningen*, in *Trafikdage i Aalborg Transportrådet og Aalborg Universitet*.

Björklid, P., 2002, *Parental restrictions and children's independent mobility*. Paper presented at IAPS 17 A Coruña, 23–27 July, 2002. Available at: The Stockholm Institute of Education. Department of Educational Research.

Bonke, J., 2002, *Tid og Velfærd*, København: Socialforskningsinstituttet 02:26.

Bull, M., 2001, *Soundscapes of the Car: A Critical Ethnography of Automobile Habitation*, In Miller, D. (red.) *Car Cultures*, Oxford, New York: Berg.

Carstensen, T. A., 2001, *Børns transportvaner – trafikstrukturer og børns selvstændige mobilitet*, In Lohmann-Hansen, A. & Nielsen, J. (red.) *Trafikdage på Aalborg Universitet*, Aalborg Universitet: Transportrådet og Trafikforskningsgruppen.

Castells, M., 1996, *The rise of the Network Society, The Information Age Vol. 1*. Massachusetts/Oxford: Blackwell Publishers.

- Christensen, P. & O'Brien, M. (red), 2003, *Children in the City: Home, neighborhood and community*, London and New York: Routledge Falmer.
- Daly, K. J., 2001, *Deconstructing Family Time: From ideology to Lived Experience*, In *Journal of Marriage and Family*, 63 May 2001 283–294.
- Dencik, L., 1996, *Familjen i välfärdsstatens förvandlingsprocess*, In *Dansk Sociologi*, nr. 1/7 årg.
- Dencik, L. og Schultz Jørgensen, P. (red.), 1999, *Børn og familie i det postmoderne samfund*, Hans Reitzels Forlag.
- Doyal, L. and Gough, I., 1991, *A Theory of Human Need*, London: Macmillan.
- EU, 2002, *Kids on the move*, Environment Directorate-General. Luxembourg: Office for official publications of the European Communities.
- Flink, J., 1988, *The automobile age*, MIT Press.
- Fotel, T. N., 2002, *Rum, magt og mobilitet; et studie af trafik- og bypolitiske forandringsprocesser i Kgs. Enghave*, Speciale ved geografi og socialvidenskab, Roskilde Universitetscenter. Workingpaper ved Institut for Samfundsvidenskab og Erhvervsøkonomi, [www.s.s.c.r.u.c.dk/workingpapers](http://www.s.s.c.r.u.c.dk/workingpapers).
- 2003, *The Sociology of mobility in a welfare perspective – the need of revising central concepts*. Fremlagt på Dansk Sociologkongres, 20.–22. februar, Aalborg Universitet. [www.sociologi.dk/kongres03/wsdetail.asp?wid=8](http://www.sociologi.dk/kongres03/wsdetail.asp?wid=8).
- 2004, *Børnefamiliers mobilitet i to udvalgte skoleområder*. Arbejdsrapport fra PhD-projektet *Børn og Biler – mobilitetsrelateret velfærd i børnefamiliers hverdagsliv*. Forthcoming. Roskilde Universitetscenter.
- Fotel, T. N. & Thomsen, T. U., 2004, *The Surveillance of Children's Mobility*. Forthcoming in *Surveillance & Society*.
- Giddens, A., 1991, *Modernity and Self-Identity. Self and Society in the Late Modern Age*, Cambridge: Polity Press & Oxford: Blackwell Publishers.
- 1992, *The Transformation of Intimacy; Sexuality, Love & Eroticism in Modern Societies*, Cambridge: Polity Press & Oxford: Blackwell Publishers.
- Godskesen, M., 2002, *Rutiner og brud i hverdagens transport. Et teknologisociologisk studie af børnefamiliers transport*. PhD Afhandling. Kgs. Lyngby: Institut for Produktion og Ledelse, Danmarks Tekniske Universitet.
- Gough, D., 2000, *Global capital, human needs and social policies*. Palgrave.
- Hansen, E. J., 1978, *Fordelingen af levkårene*, Bind 1. Teori, metode og sammenfatning. Socialforskningsinstituttet. Publikation 82. København: Teknisk Forlag.
- Hillman, M. et al., 1990, *One False Move: A Study of Children's Independent Mobility*, London: Policy Studies Institute.
- Hillman, M. (red.), 1993, *Children, Transport and the Quality of Life*, London: Policy Studies Institute.
- Hochschild, A. R., 1997, *The time bind: when work becomes home and home becomes work*. New York: Metropolitan Books.
- James, J. et al., 1998, *Theorizing Childhood*, Cambridge: Polity Press.
- Jensen, M., 2001, *Tendenser i tiden: en sociologisk analyse af mobilitet, miljø og moderne mennesker*, Frederiksberg: Samfundslitteratur.
- Jensen, S. U. & Hummer, C. H., 2002, *Sikre Skoleveje: en undersøgelse af børns trafiksikkerhed og transportvaner*, Danmarks Transportforskning.
- Kristjánsson, B., 1999, *Hverdagslivet og tidens problematik. Nogle erfaringer fra en nordisk undersøgelse af børns opvækstvilkår*, In *Børn og familie i det postmoderne samfund* (red) Dencik, L. og Jørgensen, P. S. Hans Reitzels Forlag.
- Leonardsen, L. (2001) *Demonstration i skoleområde i Storkøbenhavn*.
- Magelund, L., 2002, *Kollektiv Transport på landet – børn, unge og ældres perspektiv*, København: Transportrådet. Rapport nr. 02–03.
- 1992, *Børn og trafik*, Rapport: 65 og 66. Lundtofte: DTH, Institut for Veje, Trafik og Byplan.
- McKendrick, J. H., 2000, *The geography of children, An annotated bibliography*, In *Childhood* 7(3):359–387.
- Miller, D., 2001, *Car Cultures*, Oxford, New York: Berg.
- O'Brien, M., 2000, *Children's independent spatial mobility in the urban public realm*, In *Childhood*, Vol. 7, no. 3. pp. 257–277.

- Philo, C., 2000, The corner-stones of my world. Editorial introduction to special issue on spaces of childhood. In *Childhood* 7(3):243–256.
- Prout, A. and James, A. (red.), 1990, *Constructing and Reconstructing Childhood*. Contemporary Issues in the Sociological study of Childhood, London: Falmer Press.
- Putnam, R. D., 2000, *Bowling alone: the collapse and revival of American community*. New York: Simon & Schuster.
- Rajan, S. C., 1996, *The Enigma of Automobility*. Democratic Politics and Pollution Control, Pitt Series in Policy and Institutional Studies. University of Pittsburgh Press.
- Sachs, W., 1992, *For Love of the Automobile*, Looking back into the history of our desires, Berkeley, Los Angeles, Oxford: University of California Press.
- Scharff, V., 1991, *Taking the Wheel*, Women and the Coming of the Motor Age. Albuquerque: University of New Mexico Press.
- Scheller, M., 2002, *Automotive Emotion: Sensual Velocities and the Ethics of Car Consumption*, Department of Sociology, Lancaster University.
- Shove, E., 2002, *Rushing around: coordination, mobility and inequality*. Paper for the Mobile Network, October 2002. Department of Sociology, Lancaster University.
- Thorsen, L., 2002, *Det gode børneliv findes*, In *Politiken Plus*. København.
- Urry, J., 2002, *Mobility and proximity*, In *Sociology* 36:255–74.  
– 2000, *Sociology beyond society: mobilities for the twenty-first century*, London: Routledge.
- Wachs, M. & Crawford, M. (red.), 1992, *The Car and the City*. The automobile, the built environment, and daily urban life, Ann Arbor: The University of Michigan Press.
- Valentine, G., 1997, "Oh yes I can" "Oh no you can't": Children and Parents' understandings of kids' competence to negotiate public space safely, In *Antipode* 29(1): 65–89.
- Valentine, G. & McKendrick, J., 1997, *Children's outdoor play: Exploring Parental Concerns About Children's Safety and the Changing Nature of Childhood*, In *Geoforum* 28(2): 219–235.
- Williams, F. et al. 1999 *Welfare Research, A critical perspective* UCL PRESS, London. Taylor & Francis Group.
- Wilhelm, H., 1999, *Hvor har du vært? – ingen steder*. Miljøtilknyttede infrastrukturer og barns hverdagsliv – En kunnskapsoversikt. Rapport nr. 52. Norge: Norsk Senter for Barneforskning (NOSEB).
- Wilhelm, H., 2002, *Barn og omgivelser – virkelighet med flere fortolkninger*, Afhandling 8, Oslo: Arkitektthøgskolen i Oslo, AHO.
- Zieher, H., 2003, *Shaping daily life in urban environments*, in Christensen, P. & O'Brien, M. (red.) *Children in the City: Home, neighborhood and community*, London and New York: Routledge Falmer.
- 2001 "Children's Islands in Space and Time: The Impact of Spatial Differentiation on Children's Ways of Shaping Social Life". In M.S. Bois-Reymond et al., (red.) *Childhood in Europe, Approaches – Trends – Findings*. New York: Peter Lang.