

Superpendlerne

Et pilotprojekt med kombinationsrejsen i fokus

1. Introduktion

1.1 Rammer og formål

"Superpendlerne" er blevet til i et samarbejde mellem projekt Smart mobilitet ved Aarhus Kommune, Midttrafik og en gruppe på 16 omstillingsparate borgere fra Beder-Malling. Superpendlerne er et borgerrettet projekt, der har til formål at indsamle viden om konkrete vanebrud, barrierer og drivere i forbindelse med kombinationsrejser fra forstad til midtby. Projektet vil bidrage ind i Smart mobilitets arbejde med at håndtere udfordringer og indsamle viden omkring transportvaner og trængsel i Aarhus Kommune.

Smart Mobilitet er et treårigt udviklings- og innovationsprojekt, som løber frem til 2017. projektet arbejder i denne periode med at indsamle viden og ændre trafikale vaner. Smart mobilitet er finansieret af Aarhus Kommunes Innovationspulje, Trafik- Bygge og Boligstyrelsen og Teknik og Miljø, Aarhus Kommune. Projektet vil bidrage ind i arbejdet med at håndtere udfordringer omkring trængsel samt til et bedre bymiljø.

Projektet kørte 9. september til 9. december 2015, hvor deltagerne i projektet skiftede bilen ud med foldecykel og periodekort til Midttrafiks busser og toge mellem Beder-Malling og Aarhus. Deltagerne lånte i perioden foldecykler af mærket Strida, der blev leveret med lygter, lås og uden gear. Smart mobilitet valgte modellerne uden gear på baggrund af deltagerens beskrivelser af deres ruter samt ud fra et mål om at tilbyde så lette cykler som muligt. Alle superpendlere bloggede ugentligt om deres erfaringer med at skifte bilen ud med tog/bus og foldecykel på www.superpendlerne.smartmobilitet.dk.

1.2 Rekruttering

Smart mobilitet rekrutterede deltagere via Facebook og fysiske opslag, hvor der henvistes til en ansøgningsformular på Smart mobilitets hjemmeside. Derudover benyttede Smart mobilitet snowball-sampling¹ altså yderste dele af eget netværk af borgere i Beder-Malling til at brede budskabet om superpendler-projektet i lokalområdet.

Der var i rekrutteringsfasen fokus på at nå alle omstillingsparate bilister, derfor var rekrutteringen ikke målrettet målgrupper i en bestemt aldersgruppe eller livsfase. Derimod var det et krav, at alle deltagere før projektet skulle have brugt bilen som primært transportmiddel i hverdagen og have lyst til at afprøve bus og tog sammen med foldecykler så ofte som muligt i 3 måneder og fortælle om deres erfaringer på bloggen.

Det var svært at tiltrække deltagere. Det kan skyldes flere faktorer; lysten til at tage den kollektive transport kan være mindre i efterår og vinterperioderne, da der forekommer mere ventetid udendørs. Det kan handle om, at vores rekrutteringsstrategi ikke har nået ud til alle bilister i Beder-Malling og endelig kan det have noget at gøre med, at den kollektive transport for mennesker, der bruger bilen som primært transportmiddel ikke umiddelbart anses som et reelt alternativ til deres hverdagstransport.

1.3 Deltagere

Ti af deltagerne i projektet var en del af børnefamilier med børn under 13 år, tre deltagere havde børn over 13, en havde hjemmeboende barn over 18, én var ung (18-35 år) uden børn og én var enlig over 35.

Gennemsnitsalderen i deltagergruppen var 39,6 år og 11 ud af de 16 deltagere var mænd. Deltagerne havde i gennemsnit 14,9 km fra deres hjem til arbejde, den med korteste afstand skulle køre 11 km, den med længst afstand havde 18 km til arbejde.

Projektet endte med at rumme en meget homogen gruppe af deltagere, hvor mange var yngre børnefamilier. Noget kan tyde på, at netop denne gruppe af borgere med mange udfordringer, der bevirker, at hverdagen opleves presset, i høj grad har et ønske om at gøre noget andet, der kan give dem mere tid og luft i en travl hverdag. Generelt gennemsyndes ansøgningerne af drømmen om en anden måde at strukturere hverdagen på.

Evalueringen skal ses i lyset af, at gruppen af deltagere hører til et segment med særlige behov og problematikker i hverdagen, især i forhold til at få en hverdag med aflevering og afhentning af mindre børn, indkøb og arbejde til at hænge sammen. Nedenfor beskrives deltagernes motivationer for at være med i projektet mere detaljeret.

1.4 Deltagernes motivation og ønsker for projektet

Inden superpendler projektet gik i gang, bad Smart mobilitet alle deltagere reflektere over, hvorfor de havde meldt sig, og hvad de ønskede sig af forsøgsperioden. Generelt set var alle deltagere motiverede af at undgå at sidde i myldretidskø, der blev beskrevet som stressende, tidsrøvende og irriterende. Mange udtrykte lysten til at udfordre sig selv, hverdagsrutiner og fastgroede vaner². En deltager beskrev det således:

”Jeg håber at få erkendelsen af, at der er andre måder at gøre hverdagstingene på – herunder transporten til og fra arbejde, som måske kan give nogle andre fordele eller oplevelser. Ikke bare for mig selv men også for resten af familien. Måske er der et lille eventyr, man kan støde på derude i verden på den anden side af bilruderne.”

Mange udtrykte inden opstart centrale bekymringer, der primært centrerede sig om frygten for at miste den oplevede frihed og fleksibilitet, som bilen giver mulighed for:

At køre i bil giver mig frihed til at kunne bestemme over min tid selv – men jeg håber – og tror lidt på, at det er noget som jeg bilder mig ind – og, at jeg vil opdage, at jeg med et pendlerkort og en cykel vil kunne have samme frihed.

Deltagerne udtrykte yderligere ønsker om at få motion, ro og tid til dem selv som gevinst ved deres kommende vaneændring, og det var for mange hovedmotivationen for at give livet som superpendler en chance:

”At skulle bruge bussen fremover vil gøre, at jeg får rørt mig mere på daglig basis samt muligheden for at tjekke mails i bussen på vej på arbejde. [...] Ved at skifte bilen ud, håber jeg at få noget af min daglige motion på foldecyklen [...] Ved at skifte bilen ud med tog, får jeg: Frisk luft om morgenen/eftermiddagen, lidt ekstra motion og lidt mindre forurening og INGEN KØ”

2. Metodisk tilgang

Smart mobilitet skabte Superpendlerprojektet ud fra et ønske om at få indsigt i enkelte menneskers handlingsstrukturer, vaner, drømme og hverdagsliv, projektet har derfor igennem brugerdrevne blogs genereret en indsigt

² Citater afsnit 1.4 er alle fra <http://superpendlerne.smartmobilitet.dk/hvem-er-superpendlerne/>

i brugeradfærd og oplevelser i den kollektive transport på strækningen Beder-Malling og Aarhus. Kvalitativ empiri bliver på den måde det bærende element, og Smart mobilitet får der igennem en dybere indsigt i barrierer og drivere forbundet med at være pendler og bruger af kollektive transporttilbud.

Der har i projektet været et klart fokus på at skabe bruger-genereret data, som optimalt set kunne generes både før, under og efter deltagerens transport, så de i mødet med både barrierer og drivere hurtigt og smidigt har kunnet komme af med deres tanker.

Superpendlerne har som nævnt i sidste afsnit blogget ugentligt om deres erfaringer. De er blevet guidet med meget åbne inspirationsspørgsmål, således de selv har haft mulighed for at skrive om det, der fyldte for netop dem. De er blandt andet blevet spurgt om hvilke værdier de oplevede at få ud af projektet, hvad de savnede mest fra transporten i bilen, hvordan omgivelserne reagerede, hvordan vejret påvirkede deres oplevelser, hvordan familielivet blev påvirket af deres vaneændringer, og hvad der bevirkede valg af bilen i forsøgsperioden.

I nærværende evaluering er deltagerens blogindlæg er blevet gennemgået og kategoriseret for at kortlægge pendlerens oplevelser med og holdninger til kombinationsrejser.

Der fokuseres på det diskursive felt på bloggen. I denne sammenhæng skal diskurs forstås som en metode, der søger at kaste lys over menneskers måde at tale om tingene på og forstå verden igennem. Diskursanalytisk tilgang trækker på strukturalistisk og poststrukturalistisk sprogteori, der hævder, at menneskets tilgang til virkeligheden altid går gennem sproget. Derfor bliver det i denne kvalitative evaluering vigtigt at kigge på de enkelte blogindlæg i dybden og søge at finde mønstre og tematikker. Det betyder rent praktisk, at der er kigget på sætninger, ordvalg og deres værdiladning i forhold til, hvordan fortællingerne om kombinationsrejsen fremstår.

3. Centrale tematikker

3.1 Interaktion med cyklen

3.1.1 Cyklernes fysiske karakteristika

Efter et kort introduktionsmøde ved projektopstart kom alle deltagere hurtigt om ved at folde Strida cyklerne ind og ud. De var på den måde fra projektets start helt klædt på til at benytte foldecyklerne i situationer, hvor tiden kan være presset ved for eksempel ind og udstigning af tog og bus.

Cyklerne fungerede bedst på korte, lige strækninger med asfalt eller anden jævn belægning. To fysiske mangler, der besværliggjorde brugen af cyklen blev påpeget af mange deltagere:

- Manglende gear på cyklen
- Manglende bagagebærer

3.1.2 Myldretid

Alle deltagere bemærkede gennem hele forsøgsperioden, at myldretiden også påvirker både busser og toge fra Beder-Malling, en deltager beskriver det således:

"Jeg oplever, ligesom øvrige bloggere herinde, også et øget pres på den offentlige transport i takt med at efteråret sætter ind. Det er ofte svært at få plads til cyklen! Min vanlige bus er håbløs, så jeg eksperimenterer lidt med afgang, Jeg tager senere af sted – og kommer senere hjem. Pt. prøver jeg toget af. Også her er der ofte pres på om morgenen".³



Nogle deltagere lod som konsekvens af pladsmangel cyklen blive hjemme, da oplevelsen af kaos og af ikke at kunne være der, overskyggede komforten ved at have cyklen med:

*"De sidste par dage, har jeg taget bussen og ladet cyklen stå i Malling, det er faktisk mere afslappende." ... "Jeg har droppet cyklen i bussen, det er for bøvet, da halvdelen af busserne ikke har plads til cyklen – og i takt med at det bliver mørkt ser det ud til at alle busser mellem 7 og 8 er næsten fulde."*⁵

Andre forsøgte at planlægge sig ud af det, så de kunne tage andre mindre belastede afgange, men det bevirkede for mange, at følelsen af selvbestemmelse og fleksibilitet ikke var til stede, når de transporterede sig.

3.1.3 Flow

Oplevelsen af en gnidningsfri ind og udstigning viste sig at være central for deltagernes oplevelse af cyklens anvendelighed som bindeled mellem hjem, arbejde og stoppested. Centrale problematikker omkring bussen identificeres som:

1. Pladsproblemer og følelsen af at genere medpassagerer
2. Trappetrin
3. Manglende parkeringsmuligheder under transporten

Transporten med toget oplevedes generelt mere positivt særlig på grund af de niveaufrie indgange og muligheden for mere plads at parkere cyklerne på.

3.1.4 Bytransport og shopping



I bynær kontekst er cyklerne blevet brugt flittigt af deltagerne, der har haft dem med i både København C og Aarhus C. Her oplevedes cyklerne som handy, praktiske og fleksible transportmidler, der nemt og bekvemt kunne tages med rundt og parkeres alle steder også direkte foran mindre butikker.

Flere deltagere fremhævede København som det gode eksempel, hvor det oplevedes positivt, at der er gjort god plads til cyklende pendlere i blandt andet S-tog.

3.1.5 Anbefalinger til fremadrettet brug af foldecykler i bus og tog

De fysiske rammer i bus og tog har været helt afgørende for hvorvidt deltagerne oplevede foldecyklen som et værdifuldt transportmiddel. Som nævnt var særligt niveaufri indstigning og nem parkering centrale for, hvorvidt

⁴ Bilag 1, nr. 82 s. 54

⁵ Bilag 1, nr. 118 s. 80

foldecyklerne blev opfattet som realistiske bindeled mellem hjem og stoppested. Derfor vil letbanen være et oplagt bud på en arena, hvor foldecyklerne kunne blive en merværdi for passagerer, der nemt vil kunne tage cyklen med ind i togene og derefter have den med mødeaktivitet i større erhvervsområder som for eksempel Skejby.

Brug af foldecyklerne til transport i bynære områder er generelt beskrevet positivt af deltagerne særligt fokuseres der på, at cyklen er let og god til korte distancer og områder hvor, der er lidt plads til cykelparkering. Skal man længere distancer eller igennem bakket terræn, er det forbundet med langt større problemer og ubehag for deltagerne særligt på grund af manglende gear og uvant kørestilling.

3.2 Medpassagerer

Der herskede hos deltagerne i superpendlerne en stor bevidsthed om ikke at være til gene eller fylde for meget i tog og busser. Flertallet ytrede, ønske om at vise hensyn og var i forhold til medpassagerer meget fællesskabsorienterede.

Deltagerne blev ligeledes kun mødt af nysgerrige, positive og spørgelystne medpassagerer:

”Medpassagererne har gennem hele projektforsøget været meget nysgerrige og interesseret i den ”mærkværdige” cykel. De har været positive over at den fylder forholdsvist lidt, og de gode intentioner om at reducere trafikken på vejene.”

Videre beskrev en deltager:

”Jeg husker tydeligt de første dage med toget, hvor man slet ikke var i tvivl om at folk var interesserede, og de var meget spørgelystne. I den sidste del af forsøget synes jeg interessen er faldende, men spørgsmålene har også skiftet karakter fra ”Hvad er det du har med?” – til ”Nu har jeg set den cykel nogle gange, hvad koster den?” og ”Når jeres forsøg stopper, er det så stadig gratis at tage den med?”.

Interessant at bemærke er også, hvordan cyklen fordrer social interaktion, samtale og smil, hvilket kan være medvirkende til at understøtte en god stemning blandt pendlere i tog og bus:

Det har været morsomt at konstatere, at dialogen opstår ved at skille sig ud – en foldecykel på slæb skaber ganske enkelt samtale og smil i det offentlige rum⁸.

Foldecyklen kan altså ud over at binde hjem og stoppested sammen binde passagerer sammen og skabe en konstruktiv stemning.

⁶ Bilag 1, nr.147, s.97

⁷ Bilag 1, nr. 140 s. 94

⁸ Bilag 1, nr. 145 s. 97

3.3 Chauffører

At blive taget godt i mod og føle sig velkommen i bussen har vist sig at være afgørende for oplevelsen af at være bruger af de kollektive transporttilbud. For de fleste deltageres vedkommende har mødet med chauffører været overvejende positivt. Mødtes deltagerne af smil og følelsen af at være velkommen blev rummet i bus og tog oplevet som et rart, behageligt sted:

"Sidder nu i bussen godt tilfreds med mig selv og min hoppende cykel. Igen kom vi med uden problemer. Chaufføren smiler til mig, når jeg står med cyklen og prøver at vende og folde mit buskort ud. En rigtig god oplevelse. Jeg var med en af de gamle busser hvor der er et lille område hvor barnevogne og nu min cykel kunne stå, mens jeg sad et andet sted."

Mødtes deltagerne derimod af modstand, eller decideret skæld ud, blev ubehaget for enkelte så stort, at man på trods af øget ventetid valgte at stå af bussen, der frem for frirum oplevedes som værende chaufførens ejendom, som han havde fuld råderet over:

*"Sikke en velkomst jeg fik da jeg ville ind i din bybus, og skynde mig hjem til min syge datter. Du nærmest råbte til mig at du nægtede at køre nogle som helst steder før end jeg var stået af igen med min foldecykel. Det var ikke fordi der manglede plads da bussen kl. 11.30 var halv tom. Syntes det var synd for dine kunder, mine medpassagerer, derfor hoppede jeg af igen men her har du den info som du åbent bart ikke har fået, har glemt at læse, eller har glemt at du har læst, og ikke ville høre fra mig."*⁹

Det er i deltagernes fortællinger på bloggen tydeligt, at chaufføren spiller en vigtig rolle; det er den første, de møder ved indstigning, og vedkommende har stor mulighed for at sætte scenen for bus og tog-turen i både positiv og negativ retning.

3.4 Logistik og tid

Der blev især af børnefamilierne italesat mange barrierer i forbindelse med overgangen fra bil til kollektiv transport. Særligt mandage og fredage blev på bloggen beskrevet som problematiske, da der på disse dage skal meget opbakning med på cyklerne til og fra institutioner.



Samtlige deltagere har igennem hele forsøget primært haft fokus på, hvor meget de taber i tid ved at tage bus og tog. At opleve ventetid, kø eller forsinkelser bevirkede, at deltageren hurtigt hoppede over i bilen igen for at komme hurtigere hjem. Det blev beskrevet, at hverdag tit hang sammen med benhårde prioriteringer, hvor bilen blev limen, der fik det hele til at hænge sammen:

⁹ Bilag 1, nr. 5, s. 3

¹⁰ Bilag 1, nr. 153 s. 101

"Lange og sene arbejdsdage i kombination med få og ufleksible afgangstider om aftenen har gjort at cyklen har stået i skuret flere af dagene i den forgangne uge... Det blev simpelthen for tidskrævende med offentlig transport når jeg i forvejen skulle være meget fraværende i familien pga. arbejde. Håber fortsat på flere jævnt fordelte afgang om aftenen!"¹¹

At bruge ekstra tid på koordinering og transport beskrives med ord som: mega træls, ufleksibelt, stort afsavn, at lide under, irriterende.¹²

Noget tyder på man bedre kan tolerere ventetid i bilen, når man holder i kø. Forskellen kan ligge i, at man er i sit eget "space", hvor man kan tænde varmen, ikke skal foretage skift, er uafhængig af vejret og ikke er underlagt, hvad der kan opleves som uforudsigelige og usikre ventetider.

3.4.1 Tidsoplevelse i relation til vejret

Oplevelser med vejret har gennem hele forsøget indvirket på deltagernes oplevelser af tid. Nedenstående citat rammer ind, hvor stor indvirkning vejret, har på hvor acceptabelt, det opfattes at vente:

"Regner det – ja så føles det som spildtid, men når solen skinner, varmer og jeg mærker den skønne efterårs duft, som er helt unik – ja så kunne jeg blive stående og bare nyde og være til – refleksionstid."¹³

Dette er en faktor, som man måske i høj grad kan tage op til overvejelser, hvis man påtænker lignende forsøg som superpendlerne. Det kan med fordel lægges i forårs og sommermånederne, hvor man som deltager kan få muligheden for at få erfaringer med kombinationsrejser uden at opleve benspænd i form af dårligt vejr i opstarten.

3.5 Showstoppers og centrale barrierer

Tid og oplevelsen af ikke selv at kunne bestemme, hvornår man vil af sted er de mest markante grunde til at hverdagen, som superpendler for mange deltagere ikke betragtes som et reelt alternativ til bilen som primært transportmiddel:

"Hovedårsagen til at det gik galt var den ekstra rejsetid samt planlægningen.

Når jeg fx møder på en 15-23 vagt og får overarbejde til kl. 01 (hvilket desværre ikke er usædvanligt) er der ingen muligheder for off. transport.

Bare det at vide det, gør at det stresser mig. Desuden har vi en lille søn, og friheden ved at sætte sig i bilen eller på 45 knallert og komme hjem med det samme gør, at jeg fravælger bus/tog¹⁴."

Ekstra rejsetid og planlægning er altså kilde til følelsen af stress og mangel på frihed. Dette bevirkede for ovenstående deltager, at han stoppede, før projektet var slut. Citatet nedenfor skitserer, hvordan kombinationen af forlænget rejsetid og lav praktiske forhindringer i forhold til håndtering af cyklen og bagage fik en anden deltager til at stoppe før tid:

Kære alle – jeg har smidt håndklædet i ringen – og afleveret min cykel m.m. tilbage.

Det er der flere årsager til. Prøver at remse dem op her:

1. Normalt tager det mig 25-30 minutter at komme til og fra arbejdet. Som superpendler kunne jeg lægge 40 minutter ekstra til hver vej – det betyder ganske meget for mig i min hverdag

¹¹ Bilag 1, nr. 39, s. 29

¹² Bilag 1, nr. 14, 24, 76 s. 8-50)

¹³ Bilag 1, nr. 33, s. 24

¹⁴ Bilag 1, nr 58 s. 40

2. Jeg synes, at cyklen er uhandy og tung at have med i bussen.

3. Jeg har hver dag en skuldertaske med min bærbær og mine arbejdssting – skulle jeg så have min træningstaske med også, så var det nærmest umuligt med foldecyklen¹⁵”

En tredje deltager har på samme måde beskrevet forlænget rejsetid som en central barriere og reflekterede ligeledes over, om andre alternativer til bilen kunne være mere relevante for hende:

”Min rejsetid til arbejde og hjem er blevet fordoblet, så i stedet for at bruge 1 time i alt om dagen bruger jeg nu mindst 2 timer. Mit formål med projektet var også at få noget mere motion til hverdag, og på denne måde kombinere det med transporttiden. Men det bliver til for lidt. I foråret har jeg prøvet at cykle hjem et par gange, og turen på cykel tager ca. 1 time. Det er det samme som min hjemtur med foldecykel og bus tager. Jeg har ikke prøvet at cykle på arbejde, for jeg ønsker ikke at møde på arbejde svedig og træt. Men med hjælp fra en motor tænkte jeg at det kunne være ok, derfor har jeg udnyttet cykelbiblioteket, og lånt en elcykel. Jeg må tilstå jeg er begejstret for elcyklen. Rejsetiden blev ikke synderligt forlænget i forhold til bus/foldecykel, og jeg fik masser af motion uden at blive alt for træt. Det var dejligt fleksibelt i forhold til om jeg lige kom afsted til det rette klokkeslæt.”¹⁶

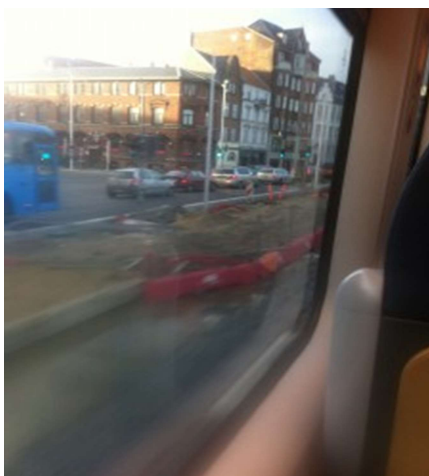
Her bliver elcyklen beskrevet som et mere realistisk alternativ end foldecykel kombineret med bus og tog, fordi elcyklen kan give deltageren motion og samtidig ikke forlænger rejsetiden betydeligt. På elcyklen oplevede deltageren altså at få en merværdi ud af transporten, der bidrog til følelsen af at kunne beholde fleksibilitet og samtidig få motion indpasset i en travl hverdag.

Mange deltagere ytrede ønske om et mere hurtigt flow i bussen. Det oplevedes som frustrerende at være underlagt de mange stop inde i byen, når man kørte hele vejen til fra Aarhus C til Beder-Malling. Et eksempel på denne frustration ses i nedenstående citat:

”Jeg kommer ikke til at savne offentlig transport overhovedet! Jeg er helt enig i, at buslinje 100 burde starte fra rutteren som i gamle dage så man kan komme lidt hurtigere hjem. Alle de stop driver en til vanvid og man føler der går en evighed inden man er nået hen til Strandvejen.”¹⁷

3.6 Motivationsfaktorer

I forhold til motivationsfremmende elementer og drivere ved at benytte foldecykel i kombination med kollektiv transport brugte superpendlerne primært ord som: Ro, afstressende, frisk luft, natur, fællesskab, at overhale køen:



”Jeg fik en lift hjem af min kollega den anden dag, første tur i bil i rigtig lang tid. Jeg blev endnu engang mindet om, hvor afstresset togturene er fremfor turene i bil. Billedet illustrerer hvad jeg kommer til at savne når projektet stopper. At sidde i toget, alt imens jeg kan sidde og kigge ud på trafikken, ved havnen, der bare snekler sig frem...”¹⁸

Særligt toget, hvor man er uafhængig af køer og ligefrem kan overhale bilister, virkede motiverende på deltagerne.

¹⁵Bilag 1, nr. 122, s. 82-83

¹⁶Bilag 1, nr. 48 s. 34

¹⁷Bilag 1, nr. 123 s. 83

¹⁸Bilag 1, nr. 32 s. 89

4. Konklusion

4.1 Loss Aversion; frygten for at miste

Alle deltagere har efter superpendlerprojektet valgt at vende tilbage til bilen som primært transportmiddel i hverdagen. Også de deltagere, der italesatte positive oplevelser såsom ro, at slippe for at sidde i kø, at overhale bilerne og at få frisk luft, har fastholdt valget af bilen som primært transportmiddel. Skal man prøve at give en forklaring på dette, bliver det relevant at bringe begrebet *Loss aversion* på banen.¹⁹

Den nobelprisvinderne Daniel Kahneman og Amos Tversky gav i et klassisk forsøg forsøgspersoner 20 dollars og spurgte dem, hvor mange penge de ville have for at sætte dem på højkant i et spil plat eller krone. Deltagerne krævede i gennemsnit det dobbelte, altså ca. 40 dollars for at spille med.

Kahnemann og Tversky definerede på baggrund af en række lignede forsøg begrebet: Loss Aversion, der betyder, at vi mennesker finder større motivation i at arbejde for at undgå at miste noget end at arbejde for at få det

Vi mennesker vil altså have udsigt til noget, der er mindst dobbelt så godt som status quo, før vi er villige til at sætte det over styr. Transportløsninger skal altså ikke bare være bedre end dem folk allerede benytter sig af. Alternativet skal være mindst dobbelt så godt, end hvad du har nu, før du reelt vil sætte det på spil. Man skal altså som trafikelskab og kommune kunne tilbyde gnidningsfrie transportløsninger, der tilbyder oplevelser, der hvis man sætter det på spidsen skal være dobbelt så gode som dem man får i bilen, på bloggen beskrives centrale ønsker som: høj frekvens, ingen ventetid, ingen forsinkelser, ingen kø, få stop og gratis transport, hvilket er en utopi at få opfyldt også som bilist, hvor man jo som bussen havner i kø, har ventetid og betaler for sine ture i form af udgifter til forsikringer, benzin og reparationer.

Loss Aversion er ikke rationelt, men det kan forklare, hvorfor forandringsforsøg er så svære at implementere også inden for mobilitet. På grund af Loss aversion kan folk i nogle tilfælde altså vælge at holde fast i status quo – i superpendlernes tilfælde bilen, også selvom gevinsten helt logisk og indlysende i nogle situationer er større ved at gøre noget nyt og andet. Status quo er nemlig ufarlig, ukompliceret og kræver ingen mental energi. Så hvis vi kan slippe for at træffe en beslutning, så gør vi det gerne.

4.2 Worklife balance og drømmen om et bedre liv

Blogindlæggene peger i høj grad på mange udfordringer, der handler om samfundsmæssige problematikker, der ikke nødvendigvis er udfordringer, der udelukkende kan løses ved bedre mobilitet. I dag vil vi gerne bruge den uddannelse, vi har gennemført, og realisere os selv privat og gennem udfordringer på jobbet. Derudover vil vi gerne have en ordentlig bolig, råd til fritidsaktiviteter og ferier og sidst men bestemt ikke mindst tid og overskud til børn og partner. Vi er selvsagt alle et produkt af den tid, vi lever i, og dermed påvirket af normer og krav, der kan gøre det svært for den enkelte at vriste sig ud af den gængse ramme. Der er noget interessant i at se superpendlerevalueringen i lyset af, at det netop er yngre børnefamilier, der har leveret inputtene. Blogindlæggene peger på samfundsmæssige strukturelle problematikker og prioriteringsproblematikker i de enkelte familier, der måske handler mere om stress og forventningspres, end det måske handler om det produkt, den kollektive transport har at tilbyde. Vi så, som nævnt i afsnit 1.4, i deltagernes ansøgninger til superpendler projektet en tendens til, at de søgte efter forandring i hverdagen og drømte om at få mere ro, mindre tid i kø og mere motion ud af projektet. Det leder selvsagt til stor frustration ikke at opleve at få drømmen om et mindre presset hverdagsliv indfriet. Ventetid og manglende fornemmelse af flow og fremdrift gør ondt, når man i forvejen er tynget af fornemmelsen af at være for fraværende i familien.

Smart mobilitet har ikke ramt et godt tilbud til målgruppen med superpendler projektet, og vurderer derfor det vil være givtigt at eksperimentere videre med kollektive transporttilbud også målrettet børnefamilierne, der fortsat fylder meget på vejene fra forstad og midtby i myldretiden.