

Moderne mennesker og mobilitet

Mobility climbs to the rank of the uppermost among the coveted values - and the freedom to move, perpetually a scarce and unequally distributed commodity, fast becomes the main stratifying factor of our late-modern or postmodern times.

All of us, willy-nilly, by design or by default, on the move. We are on the move even if, physically, we stay put: immobility is not a realistic option in a world of permanent change.¹

Moderne samfund og mobilitet hænger uløseligt sammen. Mobiliteten antager mange former og udtryk, men har også nogle fællestræk. Mobilitet i et moderne samfund er baseret på teknologi og teknologisk udvikling hvor hastigheden hele tiden øges. Det gælder både hastigheden af informationer der sendes over store afstande via internet, PC'ere, TV skærme m.v., og den fysiske hastighed hvor mennesker og varer bringes stadigt hurtigere frem v.hj.a. kørrerøjer på stadig flere og mere sammenhængende veje, højhastighedstog på lange lige skinnestrækninger, moderne fly som reducerer tidligere tiders enorme afstande til korte ensartede rejser. Moderne mennesker underlægger sig og underlægges denne stigende hastighed på alle planer med det resultat at tempoet hele tiden øges. Og det gælder ikke kun arbejdstempoet, men også tempoet i familien og fritiden ligger under for dette tidspres.

Udviklingen, den stigende hastighed på alle niveauer og i alle sammenhænge, betyder også at mobiliteten hele tiden øges. Man bevæger sig over stadig større afstande fordi det efterstræbes og fordi det er muligt - både virtuelt og fysisk/kropsligt. Den voksende mængde transport, det stigende transportarbejde og den miljøbelastning det medfører, er udgangspunktet for at Danmarks Miljøundersøgelser har igangsat et sociologisk forskningsprojekt som ser nærmere på transportadfærd og forandringspotentialer. Undersøgelsen bygger videre på et tidligere studie af transportadfærd og holdninger til transport² og tager udgangspunkt i den fysiske/kropslige transport af mennesker i et moderne hverdagsliv. Den er udformet som et casestudie i Vanløse i Københavns udkant og består empirisk af såvel en kvalitativ som en kvantitativ interviewundersøgelse. Papiret her er et første ufærdigt og helt foreløbigt bud på nogle resultater af de kvalitative interview. Fodnoter, referencer og litteraturliste er mangelfulde og skal derfor tages med et gran salt.

For at belyse transporten og dens betydning i hverdagslivet må man forinden forsøge at indkredse det moderne menneske/samfund. Sociologien har i mange år beskæftiget sig med

¹ Bauman (1998), p.2

² Forskningsprojektet Altrans (Alternative Transportsystemer) blev gennemført i afdeling for Systemanalyse ved Danmarks Miljøundersøgelser fra efteråret 1994 - foråret 1997. Projektet var en såvel kvalitativ som kvantitativ analyse af befolkningens transportadfærd og holdninger til transport og resulterede i rapporterene Benzin i blodet, kvalitativ del og Benzin i blodet, kvantitativ del.

modernitet som begreb og med moderne samfundsudvikling. Jeg vil i dette projekt inddrage Ulrich Beck og Anthony Giddens og deres tanker om det moderne (risiko)samfund, Zygmunt Bauman og hans diskussion både af moderniteten og af globaliseringen og dens menneskelige konsekvenser, Arlie Hochschild og hendes problematisering af moderne menneskers forankring i og identitet gennem arbejdet og Richard Sennett som i sin seneste bog diskuterer hvordan kravet om fleksibilitet i arbejder gør at det breder sig ud i alle hjørner af tilværelsen. Georg Simmel og Paul Virilio vil blive brugt i en diskussion af mentaliteten hos og tilværelsen/hastigheden blandt moderne bymennesker. Nogle af de tilgange disse sociologer (og Paul Virilio som er arkitekt og filosof) har til det moderne samfund og -menneske vil, sammen med en del af analysen af det empiriske materiale i undersøgelsen, udgøre en ramme om transporten og dens betydning i et fortravlet hverdagsliv.

Transporten forbinder hverdagens aktiviteter så de hænger sammen og udgør et hele. Aktiviteterne er spredt over et stort område og den afstand der tilbagelægges for at nå det hele, bliver større og større. Transportarbejdet vokser til stadighed.³ Når tidspresset vokser tilsvarende, med udgangspunkt i arbejdslivet, men dermed også i familie og fritidslivet, er der en tendens til at transporten, og det vil som oftest sige bilen, ikke mere er noget man stiller spørgsmålstejn ved; den er simpelthen blevet afgørende for at få hverdagen til at hænge sammen. Og derved bliver det stadig vanskeligere at finde nogle realistiske alternativer til den voksende bilisme - og som følge deraf at pege på løsninger på transportens miljøproblemer

De her skitserede problemstillinger er udgangspunktet for casestudiet om transportadfærd og forandringspotentialer i det moderne samfund.

Lidt om fokus og metode

Når ambitionen er at undersøge moderne menneskers transport og mulighederne for forandring, falder det naturligt at sætte fokus på folk i byen. Dels fordi bylivet i sig selv er moderne⁴, dels fordi det oftest vil være i byerne der vil være en god og udbygget kollektiv transport. Dette sidste er vigtigt fordi der i forhold til valg af bil som transportmiddel skal være nogle mulige alternativer, for at man kan fastholde at der er tale om netop et valg.

Vanløse blev valgt fordi det er en bydel i København som er livlig, men også fredelig, med gode kollektive transportmidler, med en varieret boligsammensætning, med industri- og serviceerhverv samt gode indkøbsmuligheder. Der er tale om et almindeligt byområde med såkaldt almindelige mennesker.

Til det sidste kan jeg ikke lade være med at bemærke at jeg efterhånden har interviewet en hel del såkaldt almindelige mennesker og egentlig aldrig har fundet nogen almindelighed blandt mine interviewpersoner; i hvert fald ikke i den forstand at de har været mere ens eller grå end de mennesker der ikke betragter sig som almindelige. Jeg har derimod fundet det unikke, eller enestående i hver enkelt person jeg har interviewet. Ikke sådan at de har været særligt gode eller onde, kloge eller dumme, smukke eller grimme, men blot at de har været hver deres. Denne erkendelse er vigtig og kan kun blive tydelig i kvalitative undersøgelser hvor man står

³ Se f.eks. Trafikministeriet (1999), p. 11

⁴ Simmel (1992), p. 78

ansigt til ansigt med de mennesker man skal undersøge. Arbejder man kun kvantitativt får man netop sløret det unikke og gør folk til ensartede størrelser der ganske vist kan deles op i segmenter og fordeles på procenter, men til gengæld ophører med at være mennesker af kød og blod . Når jeg nævner det her er det fordi jeg mener det er vigtigt at fastholde det forskellige ved mennesker - samtidig med at man som forsker naturligvis ser og danner sig nogle mønstre i al mangfoldigheden - når man skal udforske et nyt område, som transport i det moderne samfund har været indtil videre. Forskellighederne kommer frem som overvejelser man gør sig og refleksioner over tilværelsen som moderne menneske, og kan der igennem pege frem mod nogle muligheder for forandringer. Og jeg vil påstå at man finder nogle forandringspotentialer, men naturligvis kun hvis man leder efter dem. Det vil jeg se nærmere på i undersøgelsen.

Ved projektets begyndelse var det hensigten at undersøge to befolkningsgrupper som kunne være interessante i forhold til forandringer. Unge som bærere af fremtiden, som en gruppe i bevægelse, endnu ikke etableret og dermed heller ikke med faste rutiner. P.gr.a. disse egenskaber betragtes unge ofte i sociologisk forskning som en relevant gruppe når man vil undersøge social forandring. Desuden blev de valgt fordi nogle af de unge som blev interviewet i Altrans' kvalitative del var de, blandt alle de interviewede, som formulerede sig mest visionært om fremtiden. Nogle af de unge så og argumenterede for forandringer i både transportadfærd og -systemer.

Den anden befolkningsgruppe som blev udvalgt var ældre som bærere af en nøjsomhedskultur. De ældre var de eneste i Altrans interviewene som udviste det man med en del forsigtighed og forbehold kunne kalde bæredygtighed i deres faktiske levevis. Tilsammen kunne disse to grupper udgøre grundlaget for et studie af forandringspotentialer. Det viste sig dog efter de første interview med nogle ældre ægtepar, at de ikke var specielt nøjsomme, og det til trods for at de var omhyggeligt udvalgt til at skulle være det. Det var simpelthen ikke muligt at finde ældre i byen som var nøjsomme i praksis - og slet ikke i forhold til deres transport.

Da fokus på det tidspunkt samtidig var skiftet i retning af 'det moderne' resulterede det i at ældregruppen blev erstattet med 'moderne mennesker' som siden blev til 'travle voksne'. Dette 'moderne' pressede sig på fordi det blev mere og mere tydeligt at bilismens betydning i hverdagslivet kun kunne forstås i sammenhæng med det moderne liv i al dets mangfoldighed og kompleksitet. Moderne mennesker ses i undersøgelsen som bærere af tendenser i tiden.

Interviewene kom således til at omfatte tre interview med ældre ægtepar som var blevet taget inden afgørelsen om at ændre fokus fra 'ældre' til 'travle voksne' var truffet, og de vil indgå i analysen som en reference til de to hovedgrupper. Desuden blev taget ti interview med syv unge og syv travle voksne. Det blev til i alt 13 interview med en samlet varighed på omkring 30 timer - og adskillige hundrede siders båndudskrift.

Ambitionen blev herefter i al sin enkelthed at indkredse det moderne liv, mobilitetens og bilismens betydning for tilværelsen i det moderne samfund og pege på eventuelle forandringspotentialer. I ydmyg erkendelse af mine og projektets begrænsninger har jeg efterfølgende indset at det er ikke sikkert at jeg når hele vejen rundt om problemstillingen,

men det er ikke desto mindre stadig min ambition at gå et skridt - eller måske flere - ad vejen mod dette mål.

Papiret her er ment som et oplæg til diskussion af nogle foreløbige bud på en analyse af de kvalitative interview. Det vil som nævnt tage udgangspunkt i de indsamlede interview og vil dreje sig om det moderne liv - set nedefra, dvs. i et hverdagslivsperspektiv. Det vil sætte fokus på moderne menneskers tidspres, arbejde og ønsker om forandring samt på unges optagethed af storbylivet og deres syn på omskifteligheden i en moderne tilværelse. Det vil desuden kort komme ind på mobiliteten og miljøet, men vil ikke tage hul på diskussionen af hvilke forandringspotentialer der kunne dukke op til overfladen ved en nærmere granskning af interviewene. Det vil heller ikke definere det moderne, hverken i almindelig 'hverdags'-forstand eller i sociologisk betydning. Det vil altsammen blive behandlet i den eller de rapporter der kommer ud af projektet engang i løbet af år 2000.

Moderne liv

I de kvalitative interview er gjort et forsøg på at konkretisere det moderne liv ved at spørge interviewpersonerne om hvad det moderne menneske er, om de selv anser sig for at være moderne, hvad et moderne samfund er, om de lægger vægt på arbejde eller familie i deres livsstrategi etc. Det var med nogen bekymring og en del skepsis at jeg - og min studentermedhjælp - gik ud med disse vage og temmelig ukonkrete spørgsmål og interviewede de første personer i undersøgelsen. Vi tog to pilotinterview for at finde ud af om folk overhovedet kunne svare på disse ret abstrakte spørgsmål, og om vi kunne bruge svarene til noget. Det gik over al forventning, og vi fortsatte, efter nogen justering, med at stille disse vanskelige spørgsmål til samtlige interviewpersoner i den kvalitative interviewrunde. Disse meget åbne spørgsmål udløste, ofte efter nogen tøven, en lang række overvejelser og refleksioner over tilværelsen som den former sig i netop et moderne samfund. Det var karakteristisk at travlhed og tidspres i både arbejds- og familieliv og nødvendigheden af at være mobil var emner der engagerede og som de fleste interviewpersoner havde gjort sig mange overvejelser over i forvejen. Tilsammen karakteriserer disse refleksioner over tilværelsen nogle væsentlige aspekter ved det moderne liv. I det følgende vil der være nogle eksempler på nogle af de svar de gav.

Tidspres, arbejde og ønsker om forandring.

Den belgiske filminstruktør Jean-Pierre Dardenne som står bag en film om en arbejdsløs teenagers kamp for at få arbejde, blev interviewet i dagbladet Information den 25. maj 1999, hvor han bl.a. sagde:

“Kampen for at få et arbejde er den krig, folk fører i dag. Uden arbejde mister man sin indre struktur, ved ikke længere hvor ens plads er i livet eller om man overhovedet har én. Arbejde er blevet så svært opnåeligt, at man kan være parat til at gå til yderligheder for at få det.”

Arbejdet er blevet en afgørende faktor i moderne menneskers liv, ikke kun som en kilde til at opretholde livet rent materielt, men også som en forudsætning for at skabe sig en identitet og være aktiv deltager i det moderne samfund.

Uden arbejde er man således ikke kun dårligt stillet materielt set, men man risikerer også at blive identitetsløs. Ulighederne i moderne samfund går mellem de der arbejder og de der ikke gør det. Og de der ikke arbejder omfatter derved ikke kun de registrerede arbejdsløse, men også de mennesker der er på forskellige former for overførselsindkomst, dvs. på førtidspension, bistandshjælp, aktivering og lignende. Tidligere tiders proletariat af ufaglærte arbejdere og arbejdsløse, er blevet afløst af talrige befolkningsgrupper på overførselsindkomst med det til fælles at de ikke har (løn)arbejde. Til forskel fra tidligere er de ikke mere en reservearme som skal holdes nogenlunde intakt i tilfælde af bedre tider med mere arbejde. I nutidens moderne samfund er de udstødte overflødige, og dermed en belastning man fra samfundets side ønsker at spilde så få ressourcer på som muligt⁵. Disse grupper udgør i dagens Danmark knap 900.000 mennesker⁶. Hvis tallet sammenholdes med de ca. 2,5 millioner danskere i arbejde⁷ får man måske ikke helt det såkaldte totrediedels samfund, men noget der ligner. En meget stor gruppe uden for arbejdslivet med for meget tid og godt tre gange så mange som befinder sig i 'orkanens øje' og som arbejder mere og mere⁸. Hvis man tilhører majoriteten med arbejde kan det være vanskeligt at sætte tempoet ned eller arbejde mindre, fordi faren for at ryge over på 'den forkerte side' hænger latent over de travle. Man kan ikke individuelt skrue ned for blusset uden fare for at blive sat uden for indflydelse eller helt ryge ud af arbejdsmarkedet. Udsigten til et liv på overførselsindkomst sætter nogle skarpe grænser for hvad den enkelte kan - og vil - forsøge sig med overfor moderne arbejdsgivere og deres krav om fleksibilitet, engagement og vilje til omskiftelighed.

Måske er frygten for arbejdsløshed ikke den mest iøjnefaldende grund til at tilpasse sig kravene på arbejdsmarkedet - i hvert fald ikke i dagens danske samfund. Ønsket om at gøre karriere og behovet for identitet gennem arbejdet, som vil blive behandlet i det følgende, er også væsentlige drivkræfter bag manges lyst til at arbejde og tilpasse sig arbejdets krav. Men frygten for at stå uden arbejde ligger bag ved og lur. I et interview i det seneste nummer af djøf-bladet⁹ siger sociologen Ulrich Beck, som sidder i en Fremtidskommission som skal rådgive den tyske regering om fremtidens arbejde, om baggrunden for kommissionens nedsættelse: *"...at arbejdsløshed ikke længere kun rammer de svageste i samfundet. Usikkerhed på arbejdsmarkedet er ikke kun et problem for de dårligt uddannede. I stedet er det blevet kendetegnende for vores tid. Arbejdsløshed kan potentielt ramme os alle."*

Opskriningen af arbejdstiden og -tempoet på moderne arbejdspladser har som konsekvens at tidspresset i familierne øges. Gennem de seneste mange år er familierne blevet tømt for en stor del af sit indhold; fremstilling, bearbejdning og opbevaring af fødevarer, tøjvask, rengøring og ikke mindst børnepasning er blevet rationaliseret og/eller lagt udenfor hjemmet og underlagt arbejdsmarkedets betingelser. Det betyder at arbejdet i familierne er indskrænket og tidspresset har som tendens gjort at livet i familierne er udsat for et voksende stres. Der er ikke tid nok til børn, venner, ægtefæller, gamle etc.

I en undersøgelse af de ansatte i en moderne og familievenlig amerikansk virksomhed har sociologen Arlie Hochschild forsøgt at kortlægge hvorfor moderne mennesker, i hendes

⁵ Bauman, 1998

⁶ Finansministeriet, 1999, p. 13

⁷ Danmarks Statistik, 1997

⁸ Finansministeriet, 1999

⁹ djøfBladet nr. 13, 18. juni 1999

tilfælde amerikanere, vælger at arbejde mere og mere¹⁰. Hendes konklusion er at det gør de fordi de altovervejende henter deres identitet gennem arbejdet, i modsætning til tidligere hvor de i ligeså høj grad hentede deres identitet i familien, i lokalområdet, i foreninger etc. I sin seneste bog diskuterer Richard Sennett den samme problemstilling ud fra et lidt andet perspektiv. Han har iagttaget at arbejdspladserne flyder ud over en større og større del af livet og dermed kommer til at dominere alle relationer som moderne mennesker indgår i¹¹. Arlie Hochschild fandt i sin undersøgelse at arbejdspladsen og familien havde skiftet karakter fordi tiden i familien var blevet så presset at den fik mere og mere karakter af en arbejdsplads hvor alting skulle nås indenfor et kort og afmålt tidsrum. Omvendt fandt hun at arbejdspladsen var blevet en slags erstatning for hjemmet, det var her man havde de nære kontakter, her man havde de interessante diskussioner, her man fandt sin identitet. Det betyder at den enkelte arbejder mere og mere med det resultat at tidspresset, og de problemer dette medfører, stadig forstærkes. Det skaber en ond cirkel som det kan være vanskeligt at bryde.

Vanløse interviewene bekræftede på mange måder Arlie Hochschilds beskrivelse af udviklingen. Arbejdet i familien kan føles så presset, særligt når der kommer børn, at man kan føle trang til at flygte fra det.

En af de interviewede, Mathilde på 36, med et chefjob i edb-branchen, en mand med en selvstændig virksomhed han er ved *“at løbe i gang”* og en søn på tre et halvt, beskriver hvordan hun havde det under sin barselsorlov tre år tidligere:

“Jeg gik jo hjemme med ham et halvt år, og jeg tænkte virkelig at den barselsorlov ‘Hold da kæft, hvor skal jeg bare nå en hel masse, og ej hvor bliver det fedt’. Og da der var gået fire måneder da havde jeg det sådan at jeg tænkte ‘Gud, skal jeg ikke snart på arbejde igen?!’. For jeg synes ikke... jeg fik ikke det - jeg fik selyfølgelig et skønt lille væsen, som var et mirakel, og som jeg elsker overalt på jorden, men det indfriede ikke mine forventninger.” *“Jeg kom fra et meget udadventt job med en stor berøringsflade, og så sad jeg lige pludselig hjemme i Vanløse med et spædbarn som jeg grundlæggende ikke havde en skid forstand på.”* *“Jeg kan godt sige dig - det var den største krise jeg har haft i mit liv, det var at tackle det der.”*

Hun beskriver videre familiens nuværende arbejdspress som meget hektisk, og forklarer hvordan de forsøger at lette lidt på den manglende tid med barnet ved at købe sig til et par gange om ugen at få hentet ham lidt tidligt i institutionen:

Mathilde: *“Han (hendes mand) arbejder også i edb-branchen, har sit eget edb-firma, og hvis jeg arbejder 45 timer, så arbejder han i spidsbelastede perioder et sted imellem 70 og 80 timer om ugen. Det betyder selyfølgelig også at vi er nødt til at have to biler.”* *“Den der henter, den der skal tidligt hjem har et problem. Måske ikke så meget om morgenen, for da kunne man bare stå op noget før, men vi synes det er en meget lang dag for vores dreng at skulle blive afleveret kl. 8 om morgenen og blive hentet kl. 17. Så vi prioriterer det på den måde at vi afleverer lidt i 9, og så henter vi kl. 17. Og jeg har så en dame til at hente på mine dage, så han ikke skal være så længe i institution.”*

¹⁰ Hochschild, 1997

¹¹ Sennet, 1998

Mathilde og hendes mand er glade for deres søn, de elsker ham og ønsker at han trives, men selvom hun siger at de prioriterer ham, har de for travlt med deres arbejde til at der bliver ret meget tid til overs til barnet. Selvom hun ikke siger det direkte får man det indtryk interviewet igennem at tiden i familien er blevet så presset at den er blevet en belastning frem for et frirum.

En anden af de interviewede, Flemming, er en 50årig travl mand med en ligeså travl kone og to børn. Han fortæller hvordan han generelt er tilfreds med sin tilværelse, med sit udfordrende og krævende job og sin familie. Men han kunne også drømme om at de i familien fik lidt mere tid til sig selv og hinanden. På spørgsmålet om han troede det kunne lade sig gøre i praksis, svarer han:

“Det er spændende at se om vi reelt kan. Vi ser lidt frem til at få mindre travlt. Men de der arbejdsgivere har det med at æde sig ind på én og tage lidt mere af ens tid, og sådan er det også blevet i Gertruds job. Og i hvert fald kan vi konstatere at vi har mange ting i det her halvår. Vi går bevidst mod at sige at vi ved at det er for meget. Og det har vi vidst et par år, og sagt at nu må vi skære ned. Det går ud over, selvfølgelig, kvaliteten i dagligdagen - hvis man nu kommer smadret hjem og ikke har tid til børn og sådan nogle ting. Og i relation til venner som man ikke rigtig føler at man dyrker nok - så det skal laves om. Det er vi meget bevidste om og ser lidt frem til at om et halvt års tid er tingene meget, meget bedre.”

Han ser frem til at om et halvt år har de fået mindsket tidspresset og *‘tingene er meget, meget bedre.’* Men forinden fortalte han også at de (han og hans kone) i et par år har sagt at *‘nu må vi skære ned’* og at de *‘i år startede med at sige at hun skulle på halv tid på sit job, og så skulle de andre ting være oveni.’* Man kunne få den tanke at drømmen om at sætte tempoet ned er et længe næret ønske, men at det simpelthen er svært at realisere indenfor de rammer der er om familiens liv. Placeringen af konens forskellige arbejder langt fra hinanden og hendes skiftende arbejdstider gør at hun er nødt til at køre i bil for at nå det hele. Uden bilen kunne det slet ikke lade sig gøre at arbejde som hun gør det.

På spørgsmålet om han mente man kunne forestille sig en samfundsudvikling der gjorde at tempoet blev dæmpet, svarer han:

Det er ikke det jeg har lagt mærke til. Tværtimod, det er jo gået den anden vej. Og somme tider kan jeg godt sidde og undre mig og sige: Jamen, det er jo ikke kun mig, det er ikke kun Gertrud - det er jo alle i samfundet der har skiftet gear. Vi kører i et andet højt tempo nu. Alle presser på en eller anden måde citronen for at køre hurtigere, hurtigere og hurtigere. Og så kører de hurtigere, så er der nogle andre der også må køre hurtigere, og så bliver vi ved med at kræve mere og mere af arbejdslivet. Og da kan man godt tænke på: Er det sundt? Altså, hvor ender det?

SPM: Man kan ikke forestille sig at det generelt gik langsommere?

Flemming: *Jamen... på et eller andet tidspunkt må det jo stoppe eller i hvert fald tage en mindre brat kurve, men... samfundet bliver jo utrolig effektivt og effektiviseret hele tiden, og der kræves simpelthen resultater, resultater og resultater. Og jeg tror at det er den enkelte der skal gøre det (sørge for at tingene går langsommere). Men jeg tror da på at om nogle år så vil jeg vælge et andet job i virksomheden, og så vil jeg sige ‘Nu vil jeg noget andet’, og det skal være et job hvor jeg ikke skal brænde mit lys i begge ender. Det bliver mig der vælger det her, men virksomheden kører jo nok videre i det hæsblæsende tempo som den er i gang med. Men det bliver os selv der simpelthen vælger fra.*

SPM: Det bliver et individuelt valg?

Flemming: *Det gør det.*

Mathilde og hendes mand har en konkret plan for hvordan de skal slippe ud af tidsfælden:

Mathilde: *“Ja, vi har en aftale om at når vi bliver 50, så skal vi ikke arbejde mere. Det tror jeg heller ikke vi kommer til med det tempo vi har på nu. Det er vores klare ambition at flytte over på en gård på Fyn når vi bliver 50 og så sige ‘Tak for denne gang!’. Og så bare gå og hygge os derovre. Og så leve billigt. Det vil vi gerne.”*

“Det jeg mener med det er at jeg synes at tid er en knaphedsfaktor, og jeg er faktisk ved at være skidetræt af altid at hænge i en klokkestreng. Altså, jeg synes faktisk at jeg skal skynde mig altid - jeg har altid travlt, nogle gange kan jeg ikke nå at gå på toilettet på mit job, fordi jeg skal skynde mig hele tiden.” “Det taler vi utrolig meget om, at vi synes at vi har for lidt tid til ting der også optager os.”

SPM: Hvem er det der sætter dagsordenen?

Mathilde: *“Det gør vi selv. Det gør vi jo. Vi kan jo bare stå af. Det er det der er så mærkeligt ved det - det er den der skizofrene holdning at det er enormt spændende at have et krævende job og være regnet for noget og tjene masser af penge og føle man bruger hovedet, for det er jo en meget turbulent branche vi er i. En rimelig hård branche også, meget arbejdstung branche. Det er en del af det, det er skidespændende, og man har været der så mange år, og man kender alle i branchen, og man er sådan, du ved, det er sådan et socialt sammenhold også der er spændende. Og på den anden side så er det det der andet med ‘Øj, hvor jeg kaster op mand, nu er det mandag morgen! Nu starter toget igen.’ Så det er sådan en skizofren med at hver anden uge kommer man hjem og siger ‘Nej, nu skal du høre et spændende møde jeg havde!’ . Og hver anden uge er det sådan at jeg nærmest skal trække mig op ved de små nakkehår for overhovedet at komme ud af døren.”*

SPM: Kunne du forestille dig at man bare satte tempoet ned i det job du har?

Mathilde: *“Det kan man ikke. Det mener jeg seriøst ikke at man kan, for normerne i vores branche er at man arbejder meget, arbejder længe og arbejder hårdt.”*

Tilliden til at tempoet generelt nedsættes i de virksomheder de arbejder i eller generelt i samfundet, kan være på et lille sted hos både Flemming og Mathilde. Deres egne løsninger på problemerne går ud på at de skal træffe nogle individuelle valg. Valg som er radikale fordi de enten indebærer at de holder op med at arbejde, eller i nogle år får et job uden udfordringer og indflydelse, inden de holder helt op med at arbejde; eller som Flemming siger det, “Et job hvor jeg ikke skal brænde mit lys i begge ender”. Der er ikke nogen gylden middelvej, som de ser det. Enten arbejder man med fuld fart på eller også holder man helt op eller sættes ud på et sidespor. Projektet ser nærmere på denne problemstilling også i den kvantitative del af undersøgelsen.

Omskiftelighed og byens fascination

De unge i undersøgelsen oplevede (endnu) ikke tidspresset så voldsomt som de voksne. De var optaget af det moderne liv på en anden måde. For dem var det et liv med store valgmuligheder og chancer for at skifte undervejs.

Susanne på 20, med en et år gammel studentereksamen og et arbejde i en vuggestue, formulerede det på denne måde:

Susanne: *“Men det tror jeg, nu vi er ved det moderne menneske eller det moderne liv, så er det netop også noget som nok adskiller sig fra før i tiden, med at vi i højere grad er parat til en omskiftelighed, at gå fra det ene til det andet.”*

Den yngste af de interviewede, en 17årig gymnasieelev, siger det samme på en lidt anden måde:

Rasmus: *“Jeg tror folk er meget forskellige i dag. Jeg tror at der er folk der følger trends, og så er der folk der ikke følger trends, og folk er meget forskellige.” “Før i tiden kunne man ligesom sige - ungdommen, den er enten ekstremt venstreorienteret eller højreorienteret - det kan man ikke sige nu, synes jeg. Jeg har venner i begge kanaler, begge lejre”*

Udover de forskellige valgmuligheder og omskifteligheden er et andet karaktertræk ved moderne mennesker at de bor i byerne. Bylivet er for mange identisk med et moderne liv. Susanne og Rasmus beskriver deres fascination af byen - i dette tilfældet København:

Susanne: *“Når jeg er i byen, så føler jeg at jeg er hjemme samtidig med at jeg er fremmed, hvis man kan sige det sådan. Og det synes jeg er enormt rart. Altså jeg - nu kan man selvfølgelig godt støde ind i folk man kender, men det er ikke nødvendigvis noget du gør. Jeg interesserer mig ikke specielt for hvordan folk ser mig, eller hvordan jeg er. På den måde er jeg anonym, jeg får den der anonymitet. Det kan jeg godt lide, bare at kunne være mig selv, altså ikke at behøve at tage stilling til andre folk.”*

Rasmus: *“De mennesker der er derinde (i byen) - der er så mange forskellige mennesker, og jeg har altid haft sådan et trip med at jeg kan godt lide at glo på folk, jeg kan godt lide at se på folk - herude i Vanløse da er det jo de samme man sidder og glor på hver eneste gang. Så det der med at man kan sidde inde ved Storkespringvandet og spise en is eller en shawarma, og sidde og glo på en familien Danmark fra Birkerød der kommer gående i konditøj.”*

På spørgsmålet om det er det at mennesker i byen er fremmede, der fascinerer ham, svarer Rasmus:

“Det tror jeg nok. Ja, det at det er fremmede mennesker gør det mere spændende - klart. Fordi man ser noget nyt, hvor herude kan det hurtigt komme til at køre i den samme bane, hvor der der sker noget nyt hver eneste gang man kommer ind til Strøget - der er altid gang i den.” “...ting der løber sammen og bliver til ét punkt, et sted hvor det bare syder af liv. Det synes jeg er utroligt.”

Deres begejstring for og fascination af byen kan være et udtryk for den frihed de oplever ved at tage ind til København (storbyen) i forhold til den begrænsning de oplever ved livet i Vanløse (lillebyen). De tiltrækkes af storbylivets anonymitet og den frihed det giver¹².

Mobilitet

Som Zigmunt Bauman sagde i indledningscitateret er mobilitet både efterstræbt og ulige fordelt. Det at være immobil er simpelthen ikke en realistisk mulighed i en verden i permanent

¹² Simmel (1992), p. 78ff

forandring¹³. Mobilitet er som nævnt afhængig af forskellige teknologier. Og den centrale teknologi her er bilen som igen er udgangspunktet for bilismen som socialt fænomen. Betydningen af mobilitet og bilisme er centrale i en forståelse af dynamikken i det moderne samfund og hverdagsliv.

I den tidligere omtalte undersøgelse af transportadfærd og holdninger til transport¹⁴ var der et interview med en familie uden bil, men med en aktiv tilværelse i både arbejds- og fritidslivet. Vi talte om mulighederne med og uden bil. Både mand og kone deltog i interviewet og de mente at det i forhold til dagligdagen var en fordel ikke at have bil, fordi man simpelthen ikke kunne presse så meget ind i dagens program når man ikke havde bil. De mente simpelthen at hverdagen ville blive mere anstrengende hvis de anskaffede sig en bil, og at bilerne var med til at øge tidspresset. Konen formulerede det på denne måde: *“Det er derfor folk er så stressede, det er alt det de skal ud at køre.”* De mente helt enkelt at man ikke kunne nå så meget forskelligt på så kort tid hvis man ikke havde bil, og at det var et spørgsmål om at indrette sig efter det. Dermed fik man efter deres opfattelse en roligere tilværelse uden end med bil. Deres egen beskrivelse af hverdagen bekræftede at det var muligt at have et aktivt liv uden bil - og måske **var** den manglende bil medvirkende til at de ikke var så stressede.

I interviewene med de travle voksne gik respondenternes refleksioner ikke i retning af at tidspresset i hverdagen kunne løses eller reduceres ved at afskaffe bilen. Tværtimod beskrives udsigten til en hverdag uden bil som skræmmende:

På spørgsmålet om hvad ville det betyde for hendes hverdag ikke at have bil, svarer Mathilde:

Mathilde: Det ville være forfærdeligt! Jeg ville opleve det som ganske forfærdeligt. De gange hvor min bil har været på værksted, så prøver vi at få det koordineret, så jeg kan køre med et eller andet sted ind til byen og blive smidt af, og så skal jeg videre derfra med en taxa. Og det - jeg kan godt sige det rent ud hvordan det foregår: Hvis ikke jeg har min bil, og den er på værksted, så kører jeg taxa, fuldstændig uhæmmet, indtil jeg har fået min bil tilbage fra værksted. Altså forestille sig at tage bussen, det er helt... jeg kan ikke engang få det ind på nethinden, fordi jeg ville ikke ane hvordan jeg skulle få det til at hænge sammen.” “Så et liv uden bil, det kan jeg slet ikke forestille mig lige nu.”

Heller ikke Flemming ser det at undvære en bil som en mulighed for at nedsætte tempoet, men kun som noget der ville umuliggøre tilværelsen.

Miljø

Hvordan kommer en diskussion om miljø og miljøbelastning overhovedet ind i et moderne hverdagsliv? Vil diskussionen have en tendens til at forsvinde? Eller vil den antage nye former? I givet fald hvilke?

I interviewene med de travle voksne gik det igen og igen at miljø af de fleste blev opfattet som vigtigt, men at man mente noget meget forskelligt når talen faldt på miljø. For nogle var det et spørgsmål om at leve sundt, spise sunde fødevarer, dyrke motion etc. For andre drejede diskussionen sig om drivhuseffekten og økonomiske virkemidler og den slags mere

¹³ Bauman (1998)

¹⁴ Jensen (1997a)

overordnede sager. Fælles for de travle voksne var, uanset om de så med alvor eller lethed på miljøproblemerne i forbindelse med transporten, at de ikke hverken kunne eller ville forbinde diskussionen med deres egen transport. Bilen er en given ting i hverdagen og ikke noget man kan sætte et spørgsmålstegn ved. Bilismen som sådan var noget de måtte og kunne leve med. Som nævnt var bilen kun et problem når den ikke var der, dvs. var på værksted eller lignende.

Men selvom bilen er uomgængelig i hverdagen, er det klart at forsvarsberedskabet går i gang når man interviewes af en forsker fra Danmarks Miljøundersøgelser:

Mathilde: Og det fjerde argument for at jeg ikke cykler, det er at jeg har simpelthen en oplevelse af at når man cykler inde i København, så tror jeg næsten at det er mere skadeligt at køre ind over Rådhuspladsen hver dag end det er at ryge cigaretter. Jeg synes der stinker derinde, jeg synes der lugter, og jeg synes der er møghamrende forurenet. Det er ikke sådan jeg føler 'Gud, hvor ville jeg blive sund hvis jeg cykler!'"

Selvom der er et miljømæssigt argument for at cykle er der mange argumenter for ikke at gøre det, bl.a. at den luft man ville indånde på en cykeltur gennem byen ville være 'møghamrende forurenet'. Det væsentligste argument blandt de travle voksne mod at ændre transportvaner var at deres individuelle bidrag næppe ville redde verden. Enkelte mente end ikke det ville have nogen særlig betydning selvom hele Danmarks befolkning holdt op med at køre bil, det ville være som en dråbe i havet.

At ville det hele og ikke give afkald

Et andet mønster i interviewene - og det gjaldt både de unge og de voksne - var at moderne mennesker vil det hele her og nu, samtidig med at mange ikke vil give afkald på noget. Selvom de er reflekterende og godt kan se at andet end det rent materielle er vigtigt, at miljøproblemerne er påtrængende og at det er nødvendigt med nogle løsninger, så er deres ønsker og behov meget ofte rettet mod ting der koster penge, mod at forbruge, med den belastning på miljøet det medfører:

Mathilde: Og det der er galt med vores generation det er at vi ikke kan forstå at vi ikke kan få i både pose og i sæk. Vi skal have både fuld hammer på jobbet, vi skal have et velfungerende familieliv, og vi skal have alting til at køre, og det kan man ikke altid. Vi vil det hele. Vi har haft alle muligheder, vi har altid kunnet rive varer ned af hylderne, og nu står man så lige pludselig - og hvad så?

Samtidig med at hun giver udtryk for at hun vil det hele, og har været vant til at få det hele, kan hun også godt se problemerne ved det.

Udover at have været vant til at få det hele, vil hun også nå det hele, men er kender dog at det ikke kan lade sig gøre:

Mathilde: Vi er jo sådan nogle mennesker der gerne vil opleve en hel masse ting, med os selv også. Vi kan godt lide at male, jeg kan godt lide at sy, jeg elsker min have, og jeg går op i rhododendrum - jeg har så mange ting som jeg synes er spændende. Så kan du så sige 'Men hvorfor får du så ikke et halvtidsjob, så får du tid til nogle af de ting?' Men det gør man jo ikke, for hvis jeg fik et halvtidsjob, så ville jeg hente Marius kl. 14, og så ville jeg lave en

masse sammen med ham, og så ville dagen fortsætte op imod aftenstunden, og badningen og alt det man også skal, og så havde jeg ikke fået en skid mere tid til mig selv af den grund.

Mathilde kan på mange måder siges at være et moderne menneske med moderne behov: Hun vil have sine materielle behov dækket her og nu, hun interesserer sig for en hel masse og vil opleve al muligt forskelligt, hun vil have et udfordrende arbejde, hun vil have et harmonisk familieliv med *“et spændende barn”* (som hun selv udtrykker det), og det er desuden vigtigt for hende at have tid til sig selv. Hun kan godt se at hun ikke kan få opfyldt alle sine ønsker, af den simple grund at hun ikke kan nå det hele. En løsning på miljøproblemerne interesserer hende, men når ikke til på nogen måde at få en betydning for hende i hverdagen. Hun har for travlt.

Både de unge og de voksne i interviewrunden udtrykte alle større eller mindre interesse for miljøproblemerne. De mente også at der burde gøres noget ved dem, og nogle af dem mente at nogen burde træffe de nødvendige beslutninger for at løse problemerne. Nogle af de unge syntes også at det var væsentligt hvad den enkelte gjorde i forhold til miljøet.

Janus er en 23årig ingeniørstuderende som udtrykker generel bekymring for miljøet og for fremtiden og han ser gerne en løsning på problemerne. Han foretrækker teknologiske løsninger, men ser ingen umiddelbar mulighed for en løsning af teknologisk karakter. Han tror derfor ikke rigtig på at miljøproblemerne kan løses v.hj.a. teknologi, men ser nødvendigheden af adfærdsændringer. Dette mener han delvist kan ske ved afgiftsforhøjelser, som han dog heller ikke mener der er nogen videre udsigt til. Frivillige adfærdsændringer tror han ikke på. Selv taler han om sande værdier som *“naturen og kærlighed og venskaber - det er trods alt de ting der bærer det hele”*.

Men i hans egne planer og drømme for fremtiden findes ingen afkald eller tanker om et liv hvor miljøproblemer eller -belastning overhovedet indgår:

På spørgsmålet om hvilket arbejde han kunne tænke sig at få når han blev færdig med sin uddannelse, svarer Janus:

Janus: *“Jeg skal helt sikkert være selvstændig. Men hvad det bliver, det er ikke så vigtigt. Det skal bare være noget hvor jeg kan få en virksomhed til at fungere, så jeg er fri for selv at være der og kan koncentrere mig om at leve.”*

SPM: Hvad vil det betyde - vil du godt tjene mange penge?

Janus: *“Ja, rigtig mange penge.” “Jeg tror at hvis jeg får et firma, så kan jeg ikke lade være med at arbejde meget, men - der skal bare være den mulighed i det at jeg kan sige at nu har jeg ikke lyst til at arbejde i tre måneder, nu vil jeg godt til Indonesien og dykke eller hvad ved jeg.”*

SPM: Hvad vil du bruge pengene til?

Janus: *“Godt spørgsmål. Til at gøre de ting jeg har lyst til. Jeg har ikke brug for flere penge, men jeg har en idé om at jeg godt kunne tænke mig at være så økonomisk uafhængig at jeg kunne gøre lige nøjagtig hvad jeg havde lyst til.”*

SPM: Hvad med hus og bil og børn?

Janus: *“Jo, det kunne da også være dejligt at have en behagelig bil med et godt udseende.” “Jeg skal have rimelig fred og rimelig med plads.”*

Det er ikke et liv i nøjsomhed Janus drømmer om. Og miljøproblemerne er heller ikke fremherskende i hans forestillinger om hvad fremtiden skal bringe.

Forandring i transportadfærden i retning af mindre bilkørsel kan ud fra de foretagne interview umiddelbart ses som en temmelig nedslående affære. Den måde jeg tænker at gribe diskussionen om forandringspotentialer an på er derfor foreløbig blevet til nogle tanker om at jeg ud fra interviewene vil diskutere det gode liv/det gode samfund. Og så se om det ikke ville indebære en hel del færre kørte kilometer. Som nævnt er det ikke en diskussion jeg vil føre her i papiret - den må vente til analysen bliver mere færdig og projektet afsluttes engang til næste år.

Litteratur

- Bauman, Zygmunt (1998): *Globalization - The Human Consequences*, Columbia University Press, New York.
- Beck, Ulrich (1997): *Risikosamfundet - på vej mod en ny modernitet*, Hans Reitzels Forlag, København.
- Beck, Ulrich, interview i *djøfBladet* (1999): *Borgerarbejde under kapitalisme*, *djøfBladet* 13/23, København.
- Brügger, Niels et.al. (1994): *Paul Virilio - Krigen, Byen og det politiske*, Rævens Sorte Bibliotek, Forlaget politisk revy, København.
- Danmarks Statistik (1997): *Statistisk Årbog*, Danmarks Statistik, København
- Finansministeriet (1999): *Arbejde og Service*, J.H. Schultz Grafisk, København.
- Giddens, Anthony (1995): *Sociologi - En kort, men kritisk introduktion*, Hans Reitzel, København.
- Hochschild, Arlie Russel (1997): *The Time Bind - When Work Becomes Home and Home Becomes Work*, Metropolitan Books, Henry Holt and Company, New York.
- Jensen, Mette (1997): *Benzin i blodet - kvalitativ del*, Faglig rapport nr. 191, Danmarks Miljøundersøgelser, Roskilde
- Jensen, Mette (1997): *Benzin i blodet - kvantitativ del*, Faglig rapport nr. 200, Danmarks Miljøundersøgelser, Roskilde
- Sennett, Richard (1998): *The Corrosion of Character - The Personal Consequences of Work in the New Capitalism*, W.W. Norton & Company, New York London.
- Simmel, Georg (1992) [1903]: *Storbyerne og det åndelige liv*, *Kultur og klasse*, årg. 19, nr. 1: 73-84.
- Trafikministeriet (1999): *Begrænsning af transportsektorens CO2-udslip - debatoplæg*, Trafikministeriet, København