



Hverdagshåndteringer

En undersøgelse af bæredygtighed og mobilitet i hverdagslivet

Nina Moesby Bennetsen & Julie Overgaard Magelund
Speciale i Geografi og Plan, By & Proces
ENSPAC, Roskilde Universitet
Juni 2015

Hverdagshåndteringer

En undersøgelse af bæredygtighed og mobilitet i hverdagslivet

Forfattere:

Nina Moesby Bennetsen – studienummer: 42678

Julie Overgaard Magelund – studienummer: 42494

Vejledere:

Malene Freudendal-Pedersen

Peter Hegelund Skriver

Speciale i Geografi og Plan, By & Proces

Institut for Miljø, Samfund og Rumlig Forandring (ENSPAC)

Roskilde Universitet

Juni 2015

Omfang:

125 normalsider á 2400 anslag inkl. mellemrum

Hverdagshåndteringer

En undersøgelse af bæredygtighed og mobilitet i hverdagslivet

TAK

...til de mange mennesker, der har gjort det muligt for os at begynde, skabe og afslutte specialet!

De ni interviewpersoner for at invitere os indenfor i deres hjem, fortællinger og tankestrømme

Malene Freudendal-Pedersen for konstruktiv vejledning, for at give os et skub når vi havde brug for det, for skarpe observationer, for interessante diskussioner og for at tro på os

Peter Hegelund Skriver for konstruktiv vejledning, for at give os et skub når vi havde brug for det, for skarpe observationer, for interessante diskussioner og for at være kritisk på de helt rigtige tidspunkter

Emmy Laura Perez Fjalland for deling af deleøkonomiske tanker, for faglig inspiration, for interessante diskussioner og for at tro på os

Aslak Aamot Kjærulff for rejsen ind i det antropocene, for faglig inspiration, for interessante diskussioner og for at tro på os

Katrine Hartmann-Petersen for faglig inspiration, for nye perspektiver og for at tro på os

Sven Kesselring for believing in us and for helping out even when our questions weren't that clear

Thomas Skou Grindsted for tankemæssige udfordringer, for faglig inspiration og for at tro på os

Jonas Egmosen for at få os til at tænke på nye måder og for faglig inspiration

Heine Bø for at åbne Cykelbibliotekets døre

Ane Bagger for at skabe specialets visuelle univers

Birgit Overgaard for et skarpt øje for grammatik og for en pædagogisk fremgangsmåde

Ina Marie Ernø Jacobsen for et skarpt øje for grammatik og for at have de journalistiske briller på

Arbejdsfællesskabet RumOs for at skabe inspirerende arbejdsrammer, for gode frokostsnakke og for grin i kaffepauser

Specialenetværket på Plan, By & Proces og Geografi for faglige input, rum til bekymring og fornyet energi efter hvert møde

Plan, By & Proces for at skabe et trygt og inspirerende læringsmiljø

Vores familier, kærester, venner og veninder for at være, når vi ikke har været så meget

Abstract

Everyday life is today characterised by endless choices, paradoxes and dilemma, especially concerning sustainability and mobilities. This thesis studies different ways of handling everyday life in late modernity to understand where cracks of sustainability in everyday life might appear. We develop four different condensations of stories about everyday life handlings, which we term *Everyday Handlings*. Everyday Handlings is a concept, which can be used as a methodological tool to understand the differentiated ways that individuals explain their handlings of everyday life in late modernity.

The theoretical starting point for this thesis is presented through the mobilities paradigm and a sustainability paradigm. We understand mobilities as fundamental for everyday life and social activities in late modernity and therefore that social sciences must understand the importance of mobilities to understand societies. The question of sustainability is more present than ever and we argue that sustainability must be part of social sciences because of the consequences of human behaviour such as climate change. Through qualitative interviews with nine members of two organisations based on sharing economies, LetsGo and The Bicycle Library, we gain insight to the choices, dilemmas and paradoxes the interviewees experience on a daily basis and into their views on sustainability and mobilities and how they think about this in everyday life. We use the four condensations to understand the different ways these individuals handle the complexity of everyday life and the dilemmas concerning sustainability and mobilities. Furthermore, we discuss how economy and new forms of politics and communities of sharing economy can be seen as cracks of sustainability in everyday life. Through these stories of everyday life we find that individuals handle the specific problems they encounter in everyday life before the abstract or global problems such as climate change. On this basis we conclude that it is necessary to gain insight to the different arguments and stories individuals tell to find solutions that meet the challenges in everyday life.

Indholdsfortegnelse

1. Indledning	7
Problemfelt	8
Problemstilling	10
2. Videnskabsteoretiske refleksioner	11
Det senmoderne samfund	12
Relation mellem individ og samfund i det senmoderne	13
Hverdagslivet som genstandsfelt	16
Hverdagshåndteringer og konstruerede forståelser af virkelighed	17
Forandringspotentialer	18
3. Empirisk og metodisk værktøjskasse	21
Specialets relevans for planlægningsfeltet	22
Det empiriske grundlag	23
Metodisk fremgangsmåde	27
Undersøgelsesdesign	31
4. Paradigmer og inspirationer	33
Et mobilitetsparadigme	35
Et bæredygtighedsparadigme	39
Opsamling	50

5. Fortællinger om håndteringer i hverdagslivet	51
Det senmoderne hverdagsliv	53
Hverdagshåndteringer i det senmoderne hverdagsliv	71
Fire hverdagshåndteringer: Et analytisk greb	83
1. Komplexitetsreduktion	85
2. Værdiforhandling	87
3. Ressourceforbrugsminimering	90
4. Ansvarsforskydning	93
Delkonklusion	97
6. Mulige sprækker for bæredygtighed i hverdagslivet	99
Økonomi og etik	100
Nye politikformer og deleøkonomiske fællesskaber	109
7. Konklusion	123
8. Perspektiver	129
9. Litteratur	133
10. Figuroversigt og bilagsoversigt	139

Forord

I København – henholdsvis 190 og 260 kilometer fra vores barndomshjem; et parcelhus i Vejle, hvor affaldssortering har været en del af kommunens miljøpolitik siden 1985, og et aftægthus udenfor Esbjerg midt i et økologisk landbrug - har vi nu sat sidste punktum for kandidatstudierne fra Roskilde Universitet. Med specialets fokus på bæredygtighed og mobilitet synes der på forunderlig vis at være bundet en sløjfe tilbage til rødderne trods den store geografiske afstand.

Vores fælles interesse for samfundsforhold har ført os begge på en (ud)dannelsesrejse rundt i samfundsvidenskaberne – for én af os med en mellemlanding i socialvidenskaben – inden slutdestinationen på Geografi og Plan, By & Proces blev nået. Vi har gennem studieårene med samfundsvidenskabelige betragtninger af forskellige problemstillinger begge fået interesse for den måde, byer og hverdagsliv skabes og opretholdes gennem mobiliteter. Bæredygtighed og måden, mennesket på bekostning af naturen har indrettet samfund på, er blevet en stigende interesse i løbet af vore sidste studieår, hvor vi særligt har beskæftiget os med mobiliteter, cyklisme og bæredygtighed med byen som omdrejningspunkt.

Specialet her er skrevet med ønske om at rette fokus på det ansvar, vi som samfundsvidenskabelige kandidater og byplanlæggere har for at søge at forstå de tanker og fortællinger, der skabes i hverdagslivet, og at søge at forstå de mennesker, der planlægges for.

God læselyst,

Nina Moesby Bennetsen og
Julie Overgaard Magelund



Indledning

Problemfelt

”Danskerne bekymrer sig om klimaet, men ændrer ikke vaner”

(Information 2015)

Sådan lyder overskriften i en artikel bragt d. 19. maj 2015 i Dagbladet Information. I artiklen kan man læse, at en undersøgelse foretaget af analyseinstituttet YouGov viser, at 70% af danskerne er bekymrede over klimaforandringer, men at det kniber med villigheden til at ændre på de vaner, vi har i hverdagen (Information 2015). Særligt er villigheden til at spise mindre kød, køre mindre i bil og flyve mindre lav (Information 2015). På trods af bekymringer om klimaforandringer tyder noget på, at det er svært at ændre på de ting, vi gør i hverdagen; særligt de vaner vi har i forhold til mobilitet og bevægelse, som det at køre i bil og at flyve.

Bæredygtighed og bevidsthed om klimaforandringer fylder stadig mere i den offentlige debat, og bæredygtighedsinitiativer dukker op i byer og landområder. Flere og flere steder opstår forståelser af, at forandring er nødvendigt (Nielsen 2012:11). På samfundsmæssigt såvel som individniveau er bæredygtighed blevet et interessepunkt og noget, der vinder stadig større opmærksomhed i politik, medier og den videnskabelige debat. Mere end 90% af verdens klimaforskere er i dag enige om, at klimaforandringer er menneskeskabte (Klein 2014:31). Fordi de samfundsmæssige udfordringer, vi i dag står overfor, i høj grad er konsekvenser af menneskelige handlinger, er der behov for at bæredygtighed er noget ikke bare forskere, medier og politikere beskæftiger sig med, men at det også bliver en del af hverdagen hos befolkningen. På den måde bliver bæredygtighed både et socialt og kulturelt anliggende, der berører de handlinger, mennesker foretager sig.

Ifølge Klima-, Energi- og Bygningsministeriet bestod 24,3% af Danmarks samlede energiforbrug i 2012 af vedvarende energi (Klima-, Energi- og Bygningsministeriet 2015), og energi fra sol, vind, jord og biomasse benyttes stadig oftere som kilder til at producere grøn energi, der ikke udleder CO₂ eller andre drivhusgasser. Vindmøller er blevet en selvfølgelig del af Danmarks kystlinje og landskab, ligesom solceller er at finde på tage og i store anlæg rundt om i landet. I Københavns Kommune er klima og bæredygtighed også et vigtigt politisk emne, og kommunen har en vision om at blive den første CO₂-neutrale hovedstad i verden i 2025 (Københavns Kommune 2012:4). Politisk er der således skabt resultater og nye visioner hvad angår bæredygtighed, men når det

gælder ændringer i hverdagen, synes det at være sværere at implementere bæredygtige løsninger, fordi dette ofte indebærer ændring af vaner.

I byplanlægningen skabes planer og visioner for fremtidens byer, og i disse år er resultatet af det øgede fokus på bæredygtighed, at planlæggere søger at skabe byer, der er gode at leve i (liveable) for mennesker, som er grønne og kan stå imod og ikke bidrage yderligere til de klimaforandringer, vi står overfor. Med bæredygtig byudvikling som mål søger planlægningen at skabe rammer for bæredygtig adfærd og hverdagslige vaner og rutiner fra et udgangspunkt om, at bæredygtighed ikke blot må skabes ovenfra gennem eksempelvis grøn energi, men også kræver, at de menneskelige handlinger bliver bæredygtige, hvis målet om bæredygtige byer og samfund skal nås. Udover politiske og planlægningsmæssige tiltag opstår i disse år forskellige internationale, nationale og lokale organisationer og initiativer med fokus på bæredygtighed og forskellige bud på, hvordan bæredygtighed kan blive en del af hverdagen for større eller mindre grupper af mennesker.

De hverdagslige rutiner og vaner for mobilitet og bevægelse såsom bilkørsel og flyrejser synes, ifølge undersøgelsen fra YouGov, at være nogle af de vaner, danskerne har sværest ved at ændre.

Hverdagslivet i dag er muliggjort på grund af bevægelse, og det er en så essentiel del af menneskers sociale liv, at det sociale liv ikke kan opretholdes eller forstås uden bevægelse af mennesker, objekter og informationer (Urry 2000:2; Sheller & Urry 2006:212). Fordi hverdagslivet ikke kan forstås eller opretholdes uden disse mobiliteter, bliver det tydeligt, at mobilitetsvaner særligt er svære at ændre, og netop derfor finder vi dette område interessant.

I de seneste år er forskellige organisationer og fællesskaber baseret på deleøkonomiske principper dukket op verden over, og opmærksomheden på og populariteten af disse initiativer er stadig stigende. Baseret på tanker om deling og adgang frem for ejerskab bringes ydelser og objekter i spil på initiativ af privatpersoner, virksomheder eller organisationer. På mobilitetsområdet finder vi de to non-profit-organisationer delebilsorganisationen LetsGo og Bicycle Innovation Labs Cykelbibliotek i København interessante, fordi de begge tilbyder deleøkonomiske alternativer til privatbilismen. Netop fordi hverdagslivet muliggøres og opretholdes af mobilitet, er mobilitet en interessant indgang til at undersøge, hvordan hverdagslivet rummer dilemmaer og valg, når det handler om bæredygtighed. Derfor søger vi gennem interviews med medlemmer af LetsGo og Cykelbiblioteket at åbne for nogle af de fortællinger, der skabes i hverdagslivet.

For at forstå hvordan det kan være muligt at skabe rammer for mere bæredygtige handlinger i hverdagslivet, har vi sat os for at undersøge, hvordan vi kan forstå disse fortællinger og hverdagshåndteringer i det senmoderne hverdagsliv hos en udvalgt gruppe mennesker. Hvilke forestillinger og forklaringer er det, vi alle gør os om hverdagsliv og bæredygtighed? Hvordan kan mobilitet være den indgangsvinkel, der kan åbne for at tale om de måder, vi agerer på i hverdagen, som ellers ikke er noget, vi taler om, men forstår som selvfølgelig? Og hvilke sprækker kan findes for mere bæredygtighed i hverdagslivet på baggrund af de måder, vi håndterer hverdagslivet?

Forud for det at skabe initiativer, der kan ændre menneskers vaner, går forståelsen af, hvorfor mennesker gør, som de gør; hvilke forskelligt rettede og ofte paradoksale handlinger og fortællinger mennesker skaber i deres hverdag. Med dette udgangspunkt ønsker vi at undersøge følgende:

Problemstilling

Hvilke fortællinger om håndteringer af mobilitet i det senmoderne hverdagsliv kan findes, og hvilke sprækker for bæredygtighed bliver synlige på baggrund af disse fortællinger?

Uddybning af problemstilling

Vi anvender begrebet hverdagshåndteringer til at undersøge problemstillingen. Hverdagshåndteringer er et analytisk begreb, vi har udviklet gennem processen med at kondensere interviewpersonernes fortællinger. Hverdagshåndteringer definerer vi som fortællinger om håndteringer og måden, vi forholder os til de mange informationer, valg og risici, vi hver dag står overfor i det senmoderne hverdagsliv.



Videnskabsteoretiske refleksioner

Forud for undersøgelsen går ontologiske og metodiske refleksioner, som præsenteres i de følgende kapitler. Specialets teoretiske grundlag udgøres dels af to paradigmer, vi indskriver os i; et *mobilitetsparadigme* og et *bæredygtighedsparadigme*, og dels af vores forståelse af det senmoderne hverdagsliv og hvordan individet håndterer risici og dilemmaer om mobiliteter og bæredygtighed i hverdagslivet. Det ontologiske udgangspunkt findes mellem moderat konstruktivisme og kritisk realisme, og hvordan dette udgangspunkt udmøntes beskrives i det følgende.

Vores ønske om at undersøge bæredygtighed og mobiliteter i hverdagslivet udspringer af en forståelse af, at individet i det senmoderne samfund konstant mødes af en overflod af informationer. Individet bliver dagligt både frivilligt og ufrivilligt mødt af informationer, som det nødvendigvis må forholde sig reflektivt til og derfor tage stilling til forskellige dilemmaer og valg. Interessen for denne undersøgelse findes i, hvordan forskellige individer forstår de udfordringer, samfundet står overfor, og hvordan individet på forskellig vis håndterer disse udfordringer og begrundet valg i det senmoderne hverdagsliv.

Det senmoderne samfund

Termen *det senmoderne* anvender vi til at beskrive det samtidige samfund. Hvordan individer, informationer og sociale relationer er til stede i et samfund, der ikke længere er kendetegnet af det industrielle arbejde, er behandlet på forskellig vis i samfundsvidenskaberne. Udviklingen fra det moderne til samtiden er beskrevet med betegnelser som *(verdens)risikosamfundet* (Beck 2009), *flydende modernitet* (Bauman 2009) og *det postmoderne samfund* (Harvey 1989).

Det senmoderne benyttes blandt andre af Giddens (1996), og det er denne term, vi her benytter til at beskrive samtidens samfund. Det senmoderne samfund er en betegnelse for et samfund, der ligger i forlængelse af det moderne samfund, og dermed betegner det senmoderne en udvikling snarere end et opgør med det moderne (Giddens 1996:40). Det senmoderne samfund er blandt andet karakteriseret af individualisering og refleksivitet, ændringer af betydningen i tid og rum og en række risici og dilemmaer for individet (Freudental-Pedersen 2007:59). Derudover er et essentielt kendetegn for vores forståelse af det senmoderne samfund, at mobilitet og bevægelse er et grundvilkår, og at samfundet derfor må forstås gennem mobiliteters betydning (Urry 2007:18). Hvordan dette speciale yderligere indskriver sig i mobilitetsparadigmet uddybes i et senere afsnit.

Relation mellem individ og samfund i det senmoderne

Begrebet det senmoderne rummer ikke blot en beskrivelse af udformningen af de samfundsmæssige eller institutionelle rammer, der kendetegner det senmoderne, men netop også disse rammers indflydelse og det gensidige interaktionsforhold mellem individ og de sociale relationer og dynamikker i samfundet (Freudendal-Pedersen 2007:59). Dette ligger i tråd med vores ontologiske forståelse, idet vi forstår, at strukturelle betingelser har betydning for individet. Således forstår vi et gensidigt påvirkningsforhold mellem individ og samfund.

Med den kritiske realisme gives et værktøj til at forstå, hvordan strukturelle betingelser har betydning for individets handlinger, og at individets handlinger er strukturelt betingede, men ikke strukturelt determinerede (Buch-Hansen & Nielsen 2005:52). Her hjælper den kritiske realisme os til at forstå, at den sociale virkelighed, udover hvad vi kan se med det blotte øje, også består af strukturer med betydning for individet.

Når vi finder belæg for at sammensætte dette ontologiske udgangspunkt med det konstruktivistiske, er det, fordi vi forstår, at de strukturelle betingelser også er skabt af mennesker; skabt som produkter af menneskelige aktiviteter (Buch-Hansen & Nielsen 2005:51). Dette sammenholdes her med Berger og Luckmanns tanke om, at samfundet er et menneskeligt produkt (Berger & Luckmann 2003:99). Netop derfor er hverdagslivet interessant at undersøge; strukturerne individet oplever skabes netop i hverdagslivet og er således ikke faste rammer, men skabes af individet selv og er derfor til stede i tid og rum gennem individets praksisser og påvirker individets handlinger (Freudendal-Pedersen 2015:40).

Det betyder, at individet handler som tegneren, der fører den første blyantstreg på papir, der allerede er skåret til og defineret, hvorfor tegnerens streg må føres indenfor nogle på forhånd givne rammer. Ligesom at papiret ikke er naturgivet, men skabt og defineret af mennesker, er samfundet et produkt af menneskelige handlinger. Ved at forstå, at de strukturer, der findes i samfundet, er menneskeskabte, ser vi altså en sammenhæng mellem den kritiske realisme og konstruktivismen. Buch-Hansen og Nielsen går så vidt at argumentere for, at den kritiske realisme kan forstås som en moderat form for konstruktivisme, idet der i den kritiske realisme forstås, at viden er et socialt produkt, der undersøger den sociale virkelighed ud fra sociale interaktioner. Dog med en erkendelse af, at der findes strukturer (Buch-Hansen & Nielsen 2005:85).

I forhold til vores problemstilling er det en interessant forståelse, at de handlinger, mennesket foretager, har betydning for kommende generationer og for mennesker i andre dele af verden. Dermed har en række risici afgørende betydning for menneskers måde at handle og leve på, fordi vi lever i en tid med synlige konsekvenser af menneskelige handlinger (Beck 1997a:29-30) som for eksempel klimaforandringer, øget CO₂-udslip i atmosfæren og ændringer i biodiversiteten som konsekvens af den måde, mennesket har været i verden. De strukturer, mennesket lever under, er nogle, det selv har skabt – for 50, 100 eller endda 200 år siden. På den måde har nogle menneskers handlinger altså betydning for andre selv mange år efter. Ligesom hos Ulrich Beck er det vores forståelse, at mennesker er med til at skabe de vilkår, vi senere har:

”The world is not as it is; rather its existence and its future depend on decisions, decisions which play off positive and negative aspects against one another, which connect progress and decline and which, like all things human, are bearers of error, ignorance, hubris, the promise of control and, ultimately, even the seed of possible self-destruction.” (Beck 2009:4).

På den måde er mennesket betinget af de handlinger, mennesker før os har foretaget, og hvordan mennesket handler har store konsekvenser for samfundet, fordi utilsigtede konsekvenser af menneskets handlinger bliver tydelige flere år efter den egentlige handling.

Den kritiske realisme er altså med til at synliggøre, at strukturer har betydning for de muligheder individet har, og ligeledes hvordan bestemte mekanismer er transcenderende og ikke synes at begrænse sig til en kort periode. Argumentet er derfor, at der, selvom der findes et gensidigt påvirkningsforhold, og at individ og samfund begge udvikles i takt med at nye idéer, ny viden, teknologi eller nye bevægelser opstår, alligevel synes at være mekanismer, der gør sig gældende på tværs af tidlige perioder, som f.eks. menneskets behov for fællesskaber i den ene eller anden form (Bauman 2009:220). En anden mekanisme er kapitalismen, der synes at have transcenderende karakter og derfor er en underliggende struktur i flere tidlige perioder. Som konsekvens synes økonomisk tænkning fortsat at være en dominerende rationalitet, der indgår i samspil med andre refleksioner, også i det senmoderne samfund (Bauman 2009:11). Dette ses i måden hvorpå individet håndterer hverdagslivet og i måden hvorpå, individer forstår omverdenen (Nielsen 2012:102). Kapitalismen spiller i det senmoderne samfund en stor rolle i individets forståelse af frihed og identitetsskabelse (Freudental-Pedersen 2007:110-111). Således er det vigtigt at understrege, at vi forstår kapitalismen som et fænomen skabt i den menneskelige interaktion og ikke en iboende egenskab, mennesket er født med. Netop fordi blandt andet kapitalismen er et gennemgående træk i

både det moderne og det senmoderne samfund, må det forstås som en udvikling af det moderne, snarere end et opgør med det moderne. I kapitel 6 bringes diskussioner om sådanne transcenderende mekanismer og tanker i spil for at diskutere sprækkerne for forandring i det senmoderne hverdagsliv.

Når samfundet forstås som et menneskeligt produkt og mennesket som et socialt produkt (Berger & Luckmann 2003:99) ligger der således også en forståelse af, at det er i de sociale interaktioner og relationer, strukturer og opfattelser af selvfølgheder opstår. I mødet mellem mennesker opstår samfundet og samfundsideer altså. Dette kan også beskrives med den populære udlægning, at 2+2 er mere og andet end 4. På den måde bliver samfundet, som Collin påpeger, noget andet og mere end summen af samfundets individer (Collin i Berger & Luckmann 2003:12-13). Det betyder, ifølge Collin, at:

”Når et menneske indgår i en samfundsmæssig sammenhæng, hersker andre lovmæssigheder for dets adfærd, end når det optræder alene, eller i interaktion med blot én anden person. Lovene, der beskriver menneskelig adfærd, er forskellige alt efter karakteren af de sociale kontekster, som mennesker indgår i.” (Collin i Berger & Luckmann 2003:13).

Vores ontologiske forståelse lægger sig op ad denne udlægning, idet vi forstår de strukturelle betingelser og samfundsnormer som socialt konstruerede. Netop fordi disse opstår på forskellig vis i forskellige kontekster, er normer og viden kontekstafhængig, og epistemologisk får det den betydning, at viden her forstås som noget, der skabes i kontekster, og at der opstår selvfølgheder eller sandhedsforståelser i forskellige sociale kontekster.

Nogle opstår som lokale selvfølgheder, mens andre vil have transcenderende form som beskrevet ovenfor. Således vil der både i genstandsfeltet og i den viden, vi frembringer, være såvel lokale som transcenderende socialt skabte selvfølgheder. Således lægger vores forståelse sig op ad Berger og Luckmanns udlægning af, at strukturelle betingelser og samfundsnormer er socialt konstruerede; denne udlægning beskæftiger sig således med det, der konstitueres socialt. Berger og Luckmann er også inspireret af fænomenologien, som beskæftiger sig med virkeligheden sådan som den opleves, erfares og formes af individer (Zahavi 2003:83). Berger og Luckmanns videnssociologi beskæftiger sig med det individerne forstår som virkelighed; denne virkelighed konstituerer viden (Zahavi 2003:85). Også fænomenologien ser, at den sociale verdens meningsfuldhed konstitueres af individer; for at forstå og undersøge denne verden er det nødvendigt at rette fokus på de individer, som verden netop er til for (Zahavi 2003:82). Denne fænomenologiske forståelse ligger til grund for

Berger og Luckmanns tilgang til, hvordan strukturelle betingelser og samfundsnormer konstrueres og er derfor også vigtig for vores forståelse. Således finder vi inspiration i fænomenologiens fokus på livsverdenen, som den verden, eller virkelighed, individet tager for givet og ikke stiller spørgsmålstejn ved (Zahavi 2003:30; Berger & Luckmann 2003:57-58). Det er således denne livsverden, vi beskæftiger os med, når vi fokuserer på individernes hverdagsliv og den virkelighed, der konstrueres i deres bevidsthed.

Hverdagslivet som genstandsfelt

Den virkelighed, individet oplever, har udgangspunkt i hverdagslivet, og vores undersøgelse tager udgangspunkt i hverdagslivet, netop fordi det er her, de konstruerede forståelser og hverdagshåndteringer udvikles og udspilles. Hverdagslivet som fænomen er undersøgt af mange og i denne undersøgelse tages udgangspunkt i den udlægning af hverdagslivet, som Birte Bech-Jørgensen (1994) præsenterer, forstået som: *"Hverdagslivet er det liv, vi lever, opretholder og fornyer, genskaber og omskaber hver dag."* (Bech-Jørgensen 1994:17). Hverdagslivet kan ikke defineres med sociologiske begreber, men det kan derimod hverdagslivets betingelser og måden disse betingelser håndteres på (Bech-Jørgensen 1994:17). Berger og Luckmann (2003) sætter også hverdagslivet som ramme for analyse med fokus på den virkelighed, der danner udgangspunktet for individets handlinger i hverdagslivet (Berger & Luckmann 2003:57). Den hverdagslige omverden opleves som en selvfølgelighed og som den selvfølgelige virkelighed for individet (Bech-Jørgensen 1994:142-143; Berger & Luckmann 2003:61). Hverdagslivet er individets primære møde med omverdenen og er præget af en række selvfølgeligheder som grundlæggende betingelse (Bech-Jørgensen 1994:142). Disse selvfølgeligheder genskabes og omskabes af upåagtede aktiviteter, som individet foretager i hverdagslivet; de upåagtede aktiviteter, som individet ikke selv lægger mærke til, genskaber og omskaber hverdagslivets betingelser og dermed selvfølgelighederne (Bech-Jørgensen 1994:17). Netop derfor er hverdagslivet interessant for denne undersøgelse. Gennem interviews har det været det muligt for os at åbne nogle af de selvfølgeligheder, lokale sandheder og upåagtede aktiviteter, der ligger bag de handlinger, interviewpersonerne foretager.

Hverdagslivet består af de sociale møder og relationer, individet har i forskellige sammenhænge hver dag. Derfor kan hverdagslivet ikke forstås som en objektiv størrelse, men må i stedet forstås som en fortolket og subjektivt meningsfuld og sammenhængende verden (Berger & Luckmann 2003:57). På samme tid er hverdagslivet et processuelt begreb, som opretholdes, fornyes, genskabes

og omskabelses; vekselvirkningerne mellem betingelserne i hverdagslivet og måden disse håndteres på betyder, at begrebet er i evig bevægelse (Bech-Jørgensen 1994:18). De selvfølgeligheder, der skabes i hverdagslivet, skabes altså i mødet med andre i den specifikke kontekst, individet er i, men tages med af individet, og derfor er det interessant at undersøge hvilke hverdagshåndteringer, der gør sig gældende hos en gruppe mennesker. Fordi håndteringerne opstår på grund af selvfølgeligheder i hverdagslivet, bevæger de sig ud over den kontekst, de er opstået i, når individet tager disse med i mødet med samfundet og andre individer. Samtidig betyder det også, at vi i denne undersøgelse ikke definerer eller kategoriserer én bestemt forståelse eller definition af hverdagslivet, men at vi, med de teoretiske begreber vi undersøger, bliver i stand til at forstå en del af hverdagslivet ved at sætte fokus på forskellige måder at håndtere hverdagslige dilemmaer og valg.

Hverdaghåndteringer og konstruerede forståelser af virkelighed

Vores undersøgelse af forskellige fortællinger om håndteringer af det senmoderne hverdagsliv og den overflod af informationer, der hver dag møder individet, tager udgangspunkt i de fire analytiske kondenseringer af hverdagshåndteringer, vi har udarbejdet: *Kompleksitetsreduktion*, *verdiforhandling*, *ressourceforbrugsminimering* og *ansvarsforskydning*. Disse fire analytiske kondenseringer er udarbejdet på baggrund af empiriske erfaringer og skal forstås som analytiske modeller, der lægges ned over det empiriske felt som værktøj til at forstå, hvordan mennesker fortæller om hverdagslige handlinger og begrunder de handlinger, de foretager i deres hverdagsliv. På den måde repræsenterer de kondenseringer af en række konstruerede hverdagssandheder, der skabes af de mennesker, vi har interviewet. Udarbejdelsen af disse beskrives i kapitel 3. De fire hverdagshåndteringer benyttes til at forstå de konstruerede sandheder, mennesker gør brug af som argumenter for de valg, de træffer i hverdagslivet. Med disse kondenseringer gives et værktøj til at forstå individets handlinger og fortællinger. Undersøgelsens formål bliver på den måde at opnå indsigt i de lokale sandheder, der så at sige skabes mellem individ og samfund. Handlingerne og begrundelser for disse handlinger er for individet et udtryk og argument for de valg, der dagligt træffes.

De fire hverdagshåndteringer har udgangspunkt i en ontologisk forståelse, der netop fastsætter, at der ikke findes objektive sandheder og en epistemologisk forståelse af, at viden opstår i en interaktion mellem forsker og felt. Dette betyder dog ikke, at man ikke kan forstå dem som generelle trends, men i højere grad at de ikke er endelige, altomsluttende kategoriseringer, men derimod dynamiske og åbne kondenseringer. Som det er beskrevet af Collin, skal videnskabelige

begreber forstås som ”...menneskeskabte modeller, som vi lægger ned over virkeligheden, og som hjælper os til at orientere os i den og håndtere den på forskellige måder; men ingen af dem er afspejlinger af den i bogstavelig forstand.” (Collin 2003:27). Hermed følger denne undersøgelse en moderat udgave af konstruktivismen, fordi fænomener forstås at eksistere udenfor vores konstruktion af dem.

Forandringspotentialer

Som nævnt forstår vi, at de strukturelle betingelser, der har indflydelse på individets handlerum, også er menneskeskabte. At strukturelle betingelser og kulturelle normer er socialt skabt mellem mennesker giver os en forståelse af, at de derfor kan ændres, og at der kan skabes nye normer og strukturelle betingelser, fordi der i interaktionen mellem mennesker kan skabes nye selvfølgeligheder, idéer og bevægelser, hvis ny viden bringes i spil med handlinger.

Som det beskrives i kapitel 4 har bæredygtighedsbegrebet fået en fremtrædende rolle, ikke blot i naturvidenskaberne, men også i samfundsvidenskaberne og den offentlige debat. Dette forstår vi som et begyndende bæredygtighedsparadigme, hvor refleksioner om bæredygtighed for mange mennesker er blevet en vigtig del af det senmoderne hverdagsliv. Det har ikke altid forholdt sig sådan med bæredygtighed, og derfor forstår vi, at der findes et forandringspotentiale i måden, vi håndterer og begrundet valg i det senmoderne hverdagsliv. Her forstås, at tidligere ikke-betydningsfulde temaer kan få en vigtig andel i måden, vi forstår verden på. Når individet opnår viden om f.eks. bæredygtighed, opstår en mulighed for forandring, idet de selvfølgeligheder individet har, kan udfordres af ny viden, og disse kan gå fra at være ikke-bevidste til at være bevidste; fra praktisk bevidsthed til diskursiv bevidsthed (Kaspersen 2009:429). Det er vigtigt at understrege, at ny viden ikke per se fører til ændring i handlinger, men at vi forstår, at øget information og bedre mulighed for at handle anderledes, tilsammen udgør et forandringspotentiale. Det forstår vi som et udtryk for, at samfundet forandres, og det samme gør de selvfølgeligheder, vi konstruerer. I større grad end tidligere er der altså skabt opmærksomhed på de utilsigtede konsekvenser, som menneskelige handlinger medfører, og derfor bliver bæredygtighedsspørgsmål mere presserende.

Netop fordi det er i hverdagslivet, at mange selvfølgeligheder og lokale sandheder produceres og genskabes, findes der et forandringspotentiale her, og det er derfor muligt at diskutere sprækker for bæredygtige handlinger i hverdagslivet på baggrund af behandlingen af de fire hverdagshåndteringer. Sprækker og potentialer i hverdagslivet er behandlet af flere (Bech-Jørgensen 1994; Nielsen 2005; Egmose 2011; Freudendal-Pedersen 2007) og vi finder, at potentialet for

bæredygtighed skal findes i hverdagslivets dynamikker (Egmose 2011:75). Egmose argumenterer for, at det er nødvendigt at forstå hverdagslivet i et samfundsmæssigt perspektiv, og at der netop i hverdagslivet findes et potentiale for indsigt i samfundsmæssige problematikker (Egmose 2011:76). Forandringer i hverdagslivet sker, når der forekommer ændringer; her opstår sprækker i hverdagslivet, hvor der fremkommer et potentiale for forandring, idet selvfølgelighederne forandres (Bech-Jørgensen 1994:111). Bech-Jørgensen anvender tre forandringstyper; forskydninger, skred og brud (Bech-Jørgensen 1994:110-111). Forskydninger omhandler de forandringer i hverdagslivet, der er mindst omfattende, og som vi oplever hver dag, mens brud derimod berører de mest mærkbare forandringer; ”...en omstrukturering på en gang af hverdagslivets selvfølgelighed.” (Bech-Jørgensen 1994:111). Skred er processer, der foregår over længere tid; de betegner internt forbundne forandringer, som udløses, når der er sket et tilpas antal forskydninger i hverdagslivets selvfølgelighed (Bech-Jørgensen 1994:111). Skred kan forårsage nye forskydninger, skred og om muligt brud (Bech-Jørgensen 1994:111). Forandringspotentialet og de mulige sprækker i det senmoderne hverdagsliv diskuteres i specialets diskussionskapitel.

Den ontologiske forståelse, der er beskrevet i dette afsnit, danner således rammen for undersøgelsens opbygning og de konklusioner, vi drager. I det følgende afsnit beskriver vi de metodiske og empiriske overvejelser, der ligeledes er afgørende for specialets udformning.



Empirisk og metodisk værktøjskasse

I undersøgelsen og i udarbejdelsen af specialet har vi truffet valg og fravalg, der har givet specialet denne endelige form. Beslutninger om fremgangsmåde og vores perspektiv på problemstillingen har gjort, at specialet placerer sig i et mobilitets- og bæredygtighedsfelt indenfor planlægningsfaget. Det ontologiske udgangspunkt, det empiriske grundlag og den metodiske fremgangsmåde er de værktøjer, vi har brugt til at træffe valg i processen. Med et refleksivt metodevalg som udgangspunkt (Hartmann-Petersen 2009:27) har vi truffet bevidste valg og fravalg, der har betydning for problemstillingens afgrænsning og konklusionernes gyldighed. I det følgende gives et indblik i de empiriske og metodiske overvejelser vi har gjort os undervejs i processen for at skabe transparens af undersøgelses- og udarbejdelsesprocessen (Hartmann-Petersen 2009:23). Først beskrives specialets placering indenfor et samfundsgeografisk planlægningsfelt.

Specialets relevans for planlægningsfeltet

Planlægningsfeltets overskridelse af traditionelle faggrænser, blik for fænomeners forskellige betydning på forskellig skala og integration af sociale, rumlige, politiske og ressourcemæssige perspektiver gør det til et dynamisk felt. Vi forstår planlægning som en samfundsmæssig og social forandringsaktivitet (Jensen et al. 2009:9), og dermed rummer begrebet en forandringshorisont. Hvad end planlægning foregår på mikro- eller makroniveau, findes et behov for, at planlægningspraksissen har blik for den kompleksitet og foranderlighed, der præger den omgivne kontekst (Jensen et al. 2009:12).

Specialet her fokuserer på individers håndteringer af hverdagslivet og undersøger begreberne mobilitet, bæredygtighed og fællesskab i kontekst af hverdagslivet. Specialets relevans for en planlægningsmæssig kontekst er derfor ikke altid eksplicit, fordi vi ikke beskæftiger os med et konkret planlægningsproblem eller -projekt. Når specialet alligevel har relevans for planlægningsfeltet, handler det om, at vi beskæftiger os med problemstillinger og diskussioner, der går forud for selve planlægningen. Vi ønsker således at forstå en gruppe menneskers håndteringer og praksisser, fordi planlægning handler om at forstå de mennesker, der planlægges for. Planlægning som en social aktivitet handler om mennesker; at forstå byer handler om at forstå mennesker. Specialets fokus på individers hverdagshåndteringer skal således ses i kontekst af det planlægningsfaglige; det er nødvendigt for planlægningen at beskæftige sig med, hvilket hverdagsliv de mennesker, man planlægger for, lever og hvilke fortællinger om håndteringer, der skabes her. Vi ønsker med specialet at åbne hverdagslige perspektiver om mobiliteter og bæredygtighed for planlægningspraksissen, så

der her kan skabes mulighedsrum for bæredygtig udvikling i relation til det senmoderne mobile hverdagsliv (Hartmann-Petersen et al. 2009:400).

Det empiriske grundlag

Den anvendte empiri udgøres hovedsageligt af kvalitative interviews. Med de kvalitative interviews opnår vi viden om interviewpersonernes hverdagsfortællinger; en kontekstuel viden der opstår mellem os som forskere og de interviewede personer (Kvale & Brinkmann 2009:73). Dette har betydning for udformningen af specialet og problemstillingens udstrækning, og derfor præsenteres her de valg vi har truffet for udvælgelsen af det empiriske grundlag og perspektiver på empiriens begrænsninger og anvendelser. Udover de kvalitative interviews gør vi brug af rapporter, statistik og anden data for at lade analysen rumme flere analyseniveauer (Andersen & Hovgaard 2009:106).

LetsGo og Cykelbiblioteket

Specialets primære empiriske udgangspunkt er ni kvalitative interviews med personer, der enten er medlem af delebilsordningen LetsGo eller Bicycle Innovation Labs Cykelbibliotek (herefter: Cykelbiblioteket). Vi har udvalgt disse interviewpersoner, fordi de gennem deres medlemskab i én af de to organisationer har det til fælles, at de her gør brug en anden mobilitetsform end den privatejede bil.

Delebilsordningen LetsGo er en non-profit organisation. Overskuddet går til en fond, der har til formål at forbedre delebilsordningen og udbrede den i Danmark (LetsGo 2015). LetsGo har delebiler flere steder i Danmark, men i dette speciale tager vi udgangspunkt i København og har talt med personer, der primært benytter bilerne i København. LetsGo er en medlemsordning, hvor medlemmer døgnet rundt kan booke et udvalg af forskellige biler på nettet og afhente og aflevere bilen på en særligt afmærket p-plads, placeret forskellige steder i byen.

Cykelbiblioteket er et initiativ under Bicycle Innovation Lab; en non-profit organisation lokaliseret i København, der arbejder for at fremme cykelkultur både nationalt og internationalt. Udover Cykelbiblioteket, som er fysisk placeret på Amager i København, arbejder Bicycle Innovation Lab også med udvikling og afprøvning af nye cykelkoncepter og måder at bruge cyklen på (Bicycle Innovation Lab 2015). Cykelbiblioteket har et bredt udvalg af cykler, og medlemmer kan låne en

cykel i en uge ad gangen. Afhentning og aflevering af cykler sker på Cykelbiblioteket i et to-timers-tidsrum én gang om ugen.

Organisationerne er det led, der faciliterer delingen og er ansvarlige for det praktiske for cyklerne og bilerne. LetsGo og Cykelbiblioteket er vores udgangspunkt for at kunne tale med interviewpersonerne om deres hverdagslige erfaringer, men vi foretager ikke interviews med ansatte eller frivillige i organisationerne, og vi beskæftiger os ikke detaljeret med, hvordan organisationerne fungerer. Det interessante ved organisationerne i denne sammenhæng er, at de repræsenterer et alternativ til privatbilismen og er eksempler på deleøkonomiske initiativer, hvor ejerskab af en mobilitetsform bliver udskiftet med adgang. Det er således organisationernes funktioner og formål, der er interessante, fordi disse ligger i tråd med de refleksioner om social, miljømæssig og økonomisk bæredygtighed, der er grundlaget for dette speciale.

At vi netop har valgt LetsGo og Cykelbiblioteket er dog ikke tilfældigt; begge organisationer er non-profit og har base i København, hvilket var afgørende for udvælgelsen. Betydningen af den geografiske placering af organisationerne vender vi tilbage til i afsnittet om udvælgelseskriterier. Non-profit-elementet har betydning fordi, LetsGo og Cykelbiblioteket er organisationer, der arbejder indenfor en anderledes ramme end lignende virksomheder, der søger at tjene penge på deres ydelser, eller kommunale og statslige initiativer, der skabes på baggrund af politiske beslutninger. På den måde ligger LetsGo og Cykelbiblioteket et sted mellem det kommunale eller statslige niveau og det private niveau og er organisationer med interesse i at udbrede mulighederne for delebiler og -cykler uden bagvedliggende økonomiske incitamenter.

Udvælgelseskriterier

Interviewpersonerne er fundet ved hjælp af et opslag på LetsGos Facebookside, et besøg i Cykelbiblioteket og personlige kontakter. Nogle har således henvendt sig til os selv, andre har vi opsøgt i Cykelbiblioteket, da de hentede eller afleverede cykler, og andre igen har vi kontaktet gennem egne personlige kontakter. Ingen af de ni personer har vi dog en personlig relation til.

Interviewpersonerne udgøres af fem mænd og fire kvinder. Fem interviewpersoner er medlemmer af Cykelbiblioteket, mens fire er medlemmer af LetsGo. Aldersmæssigt er interviewpersonerne mellem 28 og 45 år gamle og har alle en mellemlang eller lang videregående uddannelse. Alle personer er

bosat i København-området med undtagelse af én, Karen, som bor udenfor Holbæk. Af de ni interviewpersoner har tre ikke børn, mens de resterende beskriver et familieliv med børn og ægtefælle. Om interviewpersonerne har børn eller ej har ikke været et udvælgelseskriterium, men det har vist sig i vores analytiske proces, at der ofte er forskel på, hvordan interviewpersoner med børn og interviewpersoner uden børn forholder sig til vaner og rutiner i hverdagen. Dette uddybes i analysen, hvor vi fremhæver eksempler på disse forskelle.

De udvalgte interviewpersoner er alle indenfor en afgrænset aldersgruppe, har alle en videregående uddannelse og er i beskæftigelse. På baggrund af dette finder vi, at de tilhører middelklassen, som indenfor rammerne af denne undersøgelse er et interessant fokus. Vi finder det interessant at undersøge netop denne gruppe, fordi de ofte overses som undersøgelsesfokus på trods af, at de udgør størstedelen af den danske befolkning. I relation til denne undersøgelse, hvor vi ønsker at undersøge hvilke selvfølgeligheder, der findes i hverdagslivet og hvilke hverdagshåndteringer individer handler på baggrund af, er det interessant at sætte fokus på interviewpersoner fra middelklassen, fordi de repræsenterer en stor del af befolkningen. I diskussionen af hvor der findes sprækker for bæredygtighed, er det ligeledes interessant at undersøge denne gruppe af mennesker, fordi der her kan åbnes for et stort potentiale.

Interviewpersonerne er udvalgt på baggrund af deres medlemskab af LetsGos afdeling i København eller Cykelbiblioteket på Amager. Det har ikke været målet, at interviewpersonerne skulle udgøre en mangfoldig eller repræsentativ gruppe, eller at deres udtalelser skulle kunne generaliseres, men at de skulle være informative til undersøgelsen af ”...*hvordan hverdagslige problemer hænger sammen med overordnede samfundsmæssige forhold...*” (Andersen & Hovgaard 2009:104) og altså hvordan *den store historie* kommer til udtryk i *den lille historie* (Andersen & Hovgaard 2009:104). På den måde er det hensigten at undersøge, hvordan samfundsmæssige forhold har betydning for måden, hvorpå en gruppe mennesker håndterer hverdagslivet. De hverdagslivsinterviews vi har foretaget, handler om interviewpersonernes virkelighed og tager udgangspunkt i deres hverdagsliv. Dette vender vi tilbage til i afsnittet om den metodiske fremgangsmåde.

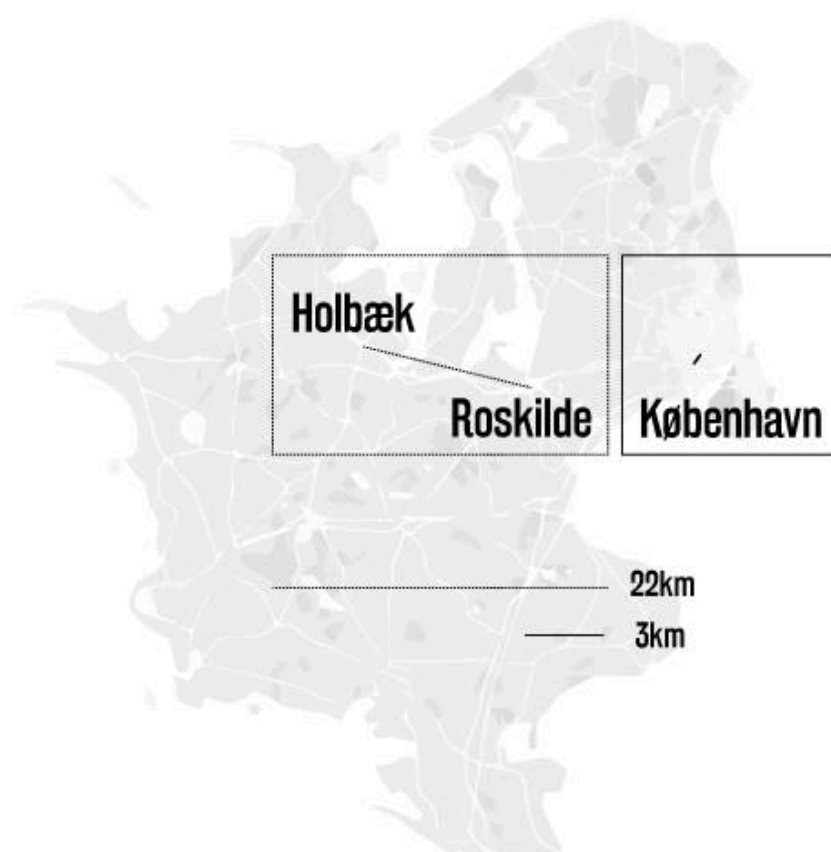
Specialets geografiske kontekst: København

Et vigtigt udvælgelseskriterium har således været den geografiske placering, idet vi har søgt individer med tilknytning til København. Baggrunden var et ønske om at undersøge mobiliteter og bæredygtighed i en hverdaglig, bymæssig kontekst. Både LetsGo og Cykelbiblioteket har afdelinger

placeret i København, og med dette område som geografisk interessefelt blev det muligt at finde interviewpersoner fra begge organisationer.

Vi har arbejdet ud fra en forventning om, at individer tilknyttet en delebilsordning eller et cykelbibliotek vil have gjort sig overvejelser om deres indmeldelse, idet der i København er en bred vifte af andre mobilitetsformer, de kan benytte sig af i deres hverdag; et større udbud end i andre byer eller landområder i Danmark.

Som nævnt adskiller én interviewperson sig fra de andre, idet hun ikke er bosat i København eller i et byområde, men derimod bor på landet udenfor Holbæk. Hun benytter sig dog af Cykelbiblioteket i København, og selvom hendes refleksioner om mobilitetsvalg til tider adskiller sig fra de andre interviewpersoners, fordi hun er bosat på landet og ikke i byen, har hun medlemskabet af Cykelbiblioteket til fælles med de andre interviewpersoner. Derfor er det ikke hendes bopæl, men tilknytning til organisationen, der har været udvælgelseskriterium. Som det er behandlet i analysen, ser denne interviewperson, i højere grad end de andre interviewpersoner, privatbilismen som en nødvendighed. Dette hænger sammen med de større afstande denne interviewperson har i hverdagslivet sammenlignet med de interviewpersoner, der er bosat og har arbejde i København (se figur 1).



Figur 1: Kortet viser forskelle i afstande mellem bopæl og arbejdsplads. Karen bor udenfor Holbæk, arbejder i Roskilde og har 22 kilometer mellem bopæl og arbejdsplads. Jens bor i Valby og arbejder på Frederiksberg og har 3 kilometer mellem bopæl og arbejdsplads.

Fordi interviewpersonerne alle har tilknytning til København, er det muligt, at undersøgelsen ville vise flere nuancer af fortællinger om mobilitet og bæredygtighed, hvis den var foretaget i en anden by eller i et landområde. Selvom Karen er bosat i et landområde og har lang afstand mellem bopæl og job, gør hun sig nogle af de samme refleksioner som de restende interviewpersoner.

Derfor er det vores forståelse, at spørgsmål om mobilitet og bæredygtighed fremkalder lignende refleksioner hos mennesker bosiddende i andre geografiske områder, selvom der her er færre forskellige mobilitetstilbud end i København, hvorfor disse også ville kunne kondenseres i de fire hverdagshåndteringer, vi har udarbejdet, om end med en formodet anderledes fordeling. Dette metodiske valg om et geografisk udgangspunkt i København har dermed givet os en vinklet viden (Hartmann-Petersen 2009:41) om de fortællinger, der går igen hos denne gruppe af mennesker, der alle har meldt sig ind i én af de to mobilitetsorganisationer, men som dog har forskellige mobilitetsbehov i hverdagen.

Som det uddybes i specialets ontologiske udgangspunkt, er det altså vores forståelse, at flere af de selvfølgheder og fortællinger, interviewpersonerne giver udtryk for, vil kunne findes i større eller mindre omfang hos en anden gruppe mennesker, fordi mobilitet og bæredygtighed er fænomener, der ikke blot er til stede i byerne.

Metodisk fremgangsmåde

Med hverdagslivet som omdrejningspunkt for undersøgelsen har vi behandlet empirien i en abduktiv erkendelsesproces, der har ledt til udvikling af analysens gennemgående begreber; de fire hverdagshåndteringer. I det følgende præsenteres nogle af de metodiske refleksioner, vi har gjort os.

Hverdagslivsfortællinger i interviews

Som nævnt ovenfor består specialets empiri hovedsageligt af ni kvalitative interviews. Interviewene er foretaget i interviewpersonernes hjem, på interviewpersonernes arbejdsplads eller i neutrale lokaler for at give interviewpersonerne mulighed for at vælge det sted, de foretrak. Interviewene tager udgangspunkt i interviewpersonens mobilitetsvaner, hverdagslige rutiner og tanker om fællesskab og bæredygtighed. Spørgeguide og interviews er semi-strukturerede, så det var muligt for os at tilpasse spørgsmålenes ordlyd, ændre rækkefølgen på spørgsmål, stille opfølgende spørgsmål til interessante pointer og følge de spor, interviewpersonerne lagde, indenfor rammerne af interviewet (Kvale & Brinkmann 2009:144). Vi har udarbejdet to spørgeguides; én for medlemmer af LetsGo og én for medlemmer af Cykelbiblioteket. Begge er vedlagt som bilag (Bilag 10; Bilag 11). Alle

interviewpersonernes navne er ændret i specialet, fordi vores fokus ikke er de enkelte interviewpersoners udtalelser, men de forskelligrettede fortællinger interviewpersonerne tilsammen udtrykker.

Interviewene tager udgangspunkt i interviewpersonernes hverdagsliv og virkelighed. Vi har spurgt til hverdagslige rutiner og vaner samt deres tanker om bæredygtighed og mobilitet for at få et indblik i, hvilke forestillinger de gør sig om hverdagslivet og hvilke selvfølgeligheder, de foretager deres hverdagslige handlinger på baggrund af. Disse hverdagslivsfortællinger, vi gennem interviewene får kendskab til, er således grundlaget for empirien; specialets analyse baseres på fortolkning af interviewpersonernes fortællinger og forestillinger om deres eget hverdagsliv.

At arbejde med denne slags empiri, hvor vi søger at forstå og fortolke interviewpersonernes virkelighed betyder, at vi udelukkende behandler deres udsagn og ikke deres handlinger. Vi søger at opnå indsigt i og forståelse for disse menneskers forestillinger om deres eget hverdagsliv – ikke at teste eller efterprøve om de i deres hverdag egentlig gør, hvad de giver udtryk for i interviewene. Det bliver således interviewpersonernes virkelighed, der er genstandsfeltet for analysen. Denne tilgang betyder også, at vi ikke stiller os kritiske overfor individernes udsagn i interviewsituationen eller stiller spørgsmålstejn ved gyldigheden af deres svar.

Det interessante ved hverdagslivsfortællingerne er netop, at de handler om menneskers forestilling om deres eget liv og ikke de konkrete handlinger og derfor ofte er selvmodsigende.

Udvikling af hverdagshåndteringer som analytisk greb

Specialets problemstilling besvares dels gennem en teoretisk funderet analyse af det senmoderne hverdagsliv og dels gennem fire hverdagshåndteringer, vi har udarbejdet på baggrund af empirien. Med interviewene har vi fået indsigt i de fortællinger og erfaringer, interviewpersonerne gør sig om mobilitet og bæredygtighed, og de begrundelser de bruger for, hvorfor de foretager bestemte handlinger og valg i hverdagslivet. De fire hverdagshåndteringer er kondenseringer af disse fortællinger og begrundelser, der er opdelt, og hver repræsenterer en hverdagshåndtering, der går igen hos én eller flere interviewpersoner.

Spørgeguiden for interviewene er teoretisk inspireret, og dermed er interviewene gennemført på baggrund af specialets ontologiske og teoretiske grundlag. Vi har foretaget en meningskondensering af alle interviews, hvor vi har inddelt interviewpersonernes fortællinger i temaer for at skabe struktur

i de mange fortællinger (Kvale & Brinkmann 2009:227-228). På baggrund af disse har vi udviklet de fire hverdagshåndteringer; *kompleksitetsreduktion*, *værdiforhandling*, *ressourceforbrugsminimering* og *ansvarsforskydning*, der tilsammen udgør analysens andel del, hvori vi søger at forstå de forskellige begrundelser for handlinger, interviewpersonerne fremstiller.

Således er hverdagshåndteringerne udarbejdet i en abduktiv proces; i en vekselvirkning mellem det empiriske og teoretiske grundlag (Hansen & Simonsen 2004:132). Kondenseringerne af hverdagshåndteringerne er ikke prædefinerede kategorier, som vi har lagt ned over empirien eller tilpasset empirien til, men udviklet på baggrund af empirien med fundering i teorien, og fungerer derfor som analytiske kondenseringer, vi anvender til at forstå interviewpersonernes håndteringer af det senmoderne hverdagsliv. Hvordan udviklingen af sådanne kondenseringer på grund af den vekslende behandling af empirisk og teoretisk materiale somme tider kan synes at forme sig selv, forklarer Hartmann-Petersen med: ”*Dette er formodentlig – og forhåbentlig – nærmere et spørgsmål om, at materialet kondenseres og formes i respekt for og i dialog med sine egne kontekster.*” (Hartmann-Petersen 2009:61). Denne type analytisk kondensering kan åbne for nogle af de dilemmaer og paradokser, individet står overfor i et mobilt senmoderne hverdagsliv (Hartmann-Petersen 2009:278).

For at få indblik i interviewpersonernes hverdagsfortællinger er vi gået åbent til interviewene. Vi var ikke bevidste om, at vi senere ville kondensere udtalelserne til hverdagshåndteringer. Interviewene åbnede dog for flere detaljer, end vi forventede, og vi kom tættere på interviewpersonernes personlige refleksioner, end vi troede var muligt. Det har givet os et større indblik i de tanker, interviewpersonerne gør sig i hverdagen, end vi forventede. Da vi bearbejdede interviewene fandt vi, at en række fortællinger gik igen. Det var interessant at se, at udtalelserne vækkede genklang i de forskellige interviews og hos os selv.

I den analytiske proces blev udtalelserne kondenseret til hverdagshåndteringer; analytiske kondenseringer, som interviewpersonerne ikke selv har beskrevet, og dermed resultatet af en analytisk proces, som interviewpersonerne ikke er blevet konfronteret med. Her er det vigtigt at understrege, at vi ikke placerer én interviewperson i én hverdagshåndtering, men at alle hverdagshåndteringer er sammendrag af flere interviewpersoners udtalelser. Derfor findes hverdagshåndteringerne ikke i ren form hos én eller flere af interviewpersonerne; det er derimod tanken, at det er muligt at genkende sig selv i alle fire hverdagshåndteringer.

Specialet; en erkendelsesproces

Gennem processen med at skrive specialet har vi – selvfølgelig – oplevet en erkendelsesmæssig udvikling. Den oprindelige motivation for arbejdet med dette speciale findes i mobilitetsteorien og en interesse for at arbejde med mobilitetsrelaterede hverdagslige problemstillinger og et stigende fokus på bæredygtighed i samfundet og samfundsvidenskaberne. Det er således en interesse for mobiliteter og bæredygtighed i hverdagslivet, der har drevet arbejdet. Gennem arbejdet med empirien er det blevet tydeligt, at når vi beskæftiger os med mobiliteter i hverdagslivet, åbnes der for mange andre hverdagslige problemstillinger; netop i arbejdet med mobiliteterne kommer nogle af hverdagslivets dynamikker frem. Det ser vi i empirien, når spørgsmål om hverdagslige mobiliteter åbner for en række dilemmaer, interviewpersonerne oplever i deres hverdagsliv.

Incitamentet for at spørge interviewpersonerne til deres opfattelse af bæredygtighed bundede i en interesse for at få indblik i, hvilken rolle bæredygtighed spiller i deres hverdag – både i forhold til deres mobilitetsvaner og deres egne forestillinger om, hvilke bæredygtige handlinger de foretager.

Vi har således ikke defineret et bæredygtighedsbegreb for interviewpersonerne, men ønsket at få indblik i interviewpersonernes forståelse af, hvad bæredygtighed er for dem, og hvad det betyder i deres hverdagsliv. Det er blevet tydeligt gennem interviewene, at forståelsen af bæredygtighed antager mange former og kan omhandle problematikker som økologi, transport, affaldssortering, dyrevelfærd og meget andet. Direkte adspurgt fremhæver mange af interviewpersonerne de miljømæssige aspekter af bæredygtighed og lægger i mindre grad vægt på de økonomiske og sociale aspekter af bæredygtighedsbegrebet. Dog findes disse aspekter i empirien, eksempelvis gennem interviewpersonernes omtale af deleøkonomi og fællesskaber, men at disse ikke italesættes gennem bæredygtighed. Således arbejder vi ud fra en bred forståelse af bæredygtighed, som begrundes i interviewpersonernes egen virkelighed – netop derfor er det vigtigt at understrege, at det er et bevidst valg, at vi ikke forholder os kritisk til interviewpersonernes forståelse af bæredygtighed i interviewsituationen; vi ønsker at opnå indblik i, hvad bæredygtighed er for dem og ikke hvordan, de forholder sig til en prædefineret udlægning af begrebet. Det kritiske blik har vi først tilført i den analytiske proces, hvor vi har fremhævet paradokser i deres fortællinger om bæredygtighed og mobiliteter i hverdagslivet.

En normativ tilgang

Når vi beskæftiger os med hverdagslivet og individers handlinger, er det svært at komme uden om normativitetens rolle i vores tilgang. Specialet er motiveret af en interesse for at forstå individers handlinger og bevæggrunde; det er individernes normativitet, vi ønsker at undersøge. Hverdagshåndteringerne er et udtryk for individernes normativitet, idet de omhandler, hvordan individerne håndterer hverdagslivet. Dette handler uundgåeligt også om vores egen normativitet – når vi taler med mennesker om deres hverdagsliv, spejler vi os i det og bliver bevidste om vores egne forestillinger om hverdagslivet. På den måde kan normativiteten inspirere til at forstå andre menneskers hverdagsliv (Freudendal-Pedersen 2007:35). At arbejde med hverdagslivet og opstille analytiske kondenseringer for hvordan andre menneskers handlinger kan forstås, kan være et vanskeligt område at beskæftige sig med; vi balancerer mellem at respektere interviewpersonernes håndteringer af hverdagslivet og sideløbende være kritiske overfor de selvfølgeligheder, de lever ud fra og de håndteringer, de beskriver (Freudendal-Pedersen 2007:34).

En anden vigtig overvejelse om en normativ tilgang er, at vi i interviewsituationen har søgt at tilpasse os for at undgå at lægge en bestemt normativitet ned over en interviewpersons udtalelser.

Undersøgesdesign

Vores undersøgelse af fortællinger om håndteringer af det senmoderne hverdagsliv og sprækker for bæredygtighed udfoldes i specialets analyse og diskussion. De metodiske og empiriske valg og fravalg har haft afgørende betydning for, hvordan undersøgelsen er struktureret. Figur 2 er en visuel fremstilling af undersøgelsesdesignet.

Den indledende del af analysen omhandler *det senmoderne hverdagsliv* og hvordan den samfundsmæssige udvikling har betydning for dette. Denne første del omhandler de informationer, valg og dilemmaer, individet møder i hverdagslivet. Herefter undersøger vi i analysens anden del, hvordan individet håndterer disse og hvilke selvfølgeligheder der gør, at individet har et sammenhængende hverdagsliv. Undersøgelsen af *håndteringer i det senmoderne hverdagsliv* rummer de fire hverdagshåndteringer; *kompleksitetsreduktion*, *værdiforhandling*, *ressourceforbrugsminimering* og *ansvarsforskydning*. Disse håndteringer er kondenseringer, vi har udviklet på baggrund af undersøgelsens empiri og teoretiske fundering. Vi har givet disse fire hverdagshåndteringer meget plads i analysen for at udfylde hver kondensering grundigt og tydeliggøre håndteringernes forskellige træk samt hvordan de kommer til udtryk i hverdagslivsfortællingerne.

I specialets diskussion behandler vi to gennemgående temaer, der går på tværs af de forskelligrettede håndteringer af hverdagslivet. Temaerne *økonomi og etik* og *nye politikformer og deleøkonomiske fællesskaber* er udgangspunktet for, at vi diskuterer sprækker for bæredygtighed i hverdagslivet.



Figur 2: Undersøgelsesdesignet viser undersøgelsens forskellige dele og hvordan analyse og diskussion er opbygget

Sammen med de videnskabsteoretiske refleksioner udgør den empiriske og metodiske værktøjskasse de valg og værktøjer, der afgrænser og begrundrer problemstillingen. I det følgende skitserer vi de teoretiske paradigmer, som specialet lægger sig indenfor, og som bygger videre på vores ontologiske forståelse.



Paradigmer og inspirationer

Til at tydeliggøre hvordan specialet lægger sig indenfor to nyere strømninger i samfundsvidenskaberne, beskrives i det følgende to paradigmer, der fungerer som grundlaget for analysen og som bygger videre på specialets ontologiske udgangspunkt; et mobilitetsparadigme og et bæredygtighedsparadigme.

Forståelsen af paradigmebegrebet er omstridt. Ofte forstås det i kontekst af Thomas Kuhns brug af begrebet, som der findes mange forskellige udlægnings af. Én tolkning af Kuhns paradigmebegreb er, at det udelukkende er muligt at undersøge virkeligheden ud fra ét paradigme og dermed vedkende sig én bestemt verdensanskuelse, som er determinerende for de sandhedskriterier og det sprog, man anvender (Buch-Hansen & Nielsen 2005:75-76). Denne tolkning indebærer, at teorier som indgår i forskellige paradigmer ikke kan sammenlignes eller forstås ud fra de samme parametre; de er inkommensurable (Buch-Hansen & Nielsen 2005:76). Således kan forskellige paradigmer ikke eksistere samtidigt, og ét paradigme erstattes af et andet, under det, Kuhn betegner som en videnskabelig revolution (Koch 2004:101). I denne sammenhæng forstår og anvender vi paradigmebegrebet på en anderledes måde. Vi ser således, at paradigmebegrebet ligeledes kan forstås som et dynamisk begreb, som kan udvikles. Vi forstår, at det indenfor samfundsvidenskaberne ikke er muligt at undersøge virkeligheden ud fra ét paradigme eller én verdensanskuelse, men at samfundsvidenskaberne må forstås som varierende og med skiftende alliancer (Outhwaite 2007:28) på grund af samfundets kompleksitet og foranderlighed.

Det grundlæggende for at forstå vores brug af paradigmebegrebet er, at det ikke skal forstås som et realismebegreb, hvor paradigmet indeholder den eneste rigtige sandhed, men i højere grad som et konstruktivistisk begreb, hvor paradigmer kan eksistere samtidigt og uden at stå i konflikt med hinanden. Paradigmebegrebet skal således også forstås i relation af specialets normative tilgang, hvor vi anvender mobilitetsparadigmet og bæredygtighedsparadigmet i tråd med vores forståelse af, at disse begreber må spille en essentiel rolle i både samfundsvidenskaberne og det senmoderne hverdagsliv. Hverken mobilitetsparadigmet eller bæredygtighedsparadigmet forstås som en udfyldende teoretiske ramme eller et totaliserende narrativ, men nærmere som en samling af perspektiver, som udgør vores forståelse for begrebet og kan bidrage til en diskussion af dette. Fælles for vores udlægning af paradigmerne er, at begge udlægnings indebærer en overskridelse af traditionelle faggrænser. Dette hænger ligeledes sammen med, at begge paradigmer indeholder en holistisk forståelse af henholdsvis mobilitetsbegrebet og bæredygtighedsbegrebet.

I forlængelse af denne forståelse ønsker vi ikke at anvende en forståelse af paradigmebegrebet, hvor der kun findes ét paradigme eller én sandhed. Vi udlægger både et mobilitetsparadigme og et bæredygtighedsparadigme som grundlaget for undersøgelsen og lader disse fungere som grundlæggende forståelser samtidigt. Således ønsker vi ikke at tage udgangspunkt i én sandhed, men netop at belyse de mange forskellige forståelser, som tilsammen kan skabe et interessant billede af et begreb. Vi forstår, at det i det senmoderne samfund er muligt, at mange sandheder, paradigmer og forståelser kan eksistere samtidigt.

Et mobilitetsparadigme

Udgangspunktet for denne undersøgelse er, at mobilitet er en grundlæggende præmis for det senmoderne samfund og det hverdagsliv, der leves her. Dermed indskriver vi os i et mobilitetsparadigme, der gør det muligt at forstå det senmoderne samfund netop ud fra mobilitet. Med mobilitetsparadigmet forstås ikke et totaliserende narrativ om mobilitet, men i stedet en række spørgsmål, teorier og metodologier, der hjælper til at forstå mobiliteters betydning i det senmoderne samfund (Sheller & Urry 2006:210). Netop derfor fungerer mobilitetsteorien her som et paradigme, vi indskriver os i og som danner grundlag for vores tilgang til undersøgelsen snarere end et operationaliserbart teoretisk analyseværktøj.

Det grundlæggende for at forstå denne tilgang er, at det sociale liv og sociale praksisser ikke længere kan forstås eller analyseres som samfund, men derimod må forstås som mobiliteter (Urry 2000:2). Det sociale element transformeres af den øgede mobilitet og kan dermed ikke længere analyseres gennem en statisk forståelse af samfund (Urry 2000:1-2).

Mobilitet handler om, at verden er *"on the move"* (Sheller & Urry 2006:207); mennesker, informationer og materialer er i konstant bevægelse og dette er af afgørende betydning for, hvordan hverdagslivet i det senmoderne samfund forstås (Sheller & Urry 2008:207-208; Freudendal-Pedersen & Nielsen 2012:26). Mobilitet er således en betegnelse, der dækker bredere end blot transport eller fysisk bevægelse. Der findes forskellige former for mobilitet (Urry 2007:7-8;10-11), men gennemgående for begrebet er, at mobilitet handler om en række forskellige former for fysisk bevægelse, bevægelser af billeder og informationer samt virtuel bevægelse (Urry 2007:8). Det interessante i denne forståelse er ligeledes, at mobilitet, forstået i de forskellige former beskrevet ovenfor, har betydning for det sociale liv, fordi dette er muliggjort gennem forskellige mobiliteter (Urry 2007:11). Netop derfor er det interessant i denne undersøgelse, fordi det senmoderne

hverdagsliv muliggøres og skabes gennem både fysiske og virtuelle mobiliteter. Når vi kører med bussen, orienterer vi os i skærmenes reklame- og nyhedsindslag, hører musik på streamingtjenester og kommunikerer med venner og familie via sociale medier på telefonen.

Mobilitet som ramme for samfundsvidenskaberne

Vores forståelse af mobilitet lægger sig i forlængelse af det mobilitetsparadigme Sheller og Urry præsenterer med *the mobility turn* og som overskrider dikotomien mellem transportforskning og samfundsvidenskaberne, idet analysen af forskellige former for transport kombineres med forståelsen af sociale mønstre (Sheller & Urry 2006:208). The mobility turn sætter fokus på at undersøge, hvordan bevægelse af mennesker og kommunikation gennem beskeder, informationer og billeder overlapper, falder sammen og konvergerer gennem digitaliserede flows (Urry 2007:8-9): ”*The mobility turn connects the analysis of different forms of travel, transport and communications with the multiple ways in which economic and social life is performed and organized through time and across various spaces.*” (Urry 2007:6). Det er således denne tilgang vi lægger os op ad, idet vi undersøger individers håndteringer af hverdagslivet ved at undersøge de komplekse mønstre, hverdagslivet tegner.

Vigtigt er her, at der, med forståelsen af mobilitet som afgørende for at forstå det senmoderne samfund, også er sket et skifte i måden at forstå tid og sted på, som har betydning for hverdagslivet og dermed er interessant for denne undersøgelse. Sheller og Urry argumenterer for, at mobilitetsparadigmet er: ”...*part of a broader theoretical project aimed at going beyond the imagery of ‘terrains’ as spatially fixed geographical containers for social processes, and calling into question scalar logics such as local/global as descriptors of regional extent...*” (Sheller & Urry 2006:209). Der er altså tale om en udvikling lig den, Harvey omtaler som time-space-kompression (Harvey 1989:284), fordi udvikling af internetbaserede kommunikationsteknologier gør kommunikation på tværs af grænser og geografiske afstande mulig og lettilgængelig. Dette betyder, at individet i det senmoderne samfund ikke blot skal håndtere informationer fra den geografisk lokale kontekst, men må tage stilling til informationer fra hele verden. Således forstås, at der sker et skifte fra en statisk til en mere flydende forståelse af samfundet, hvor mennesker, maskiner og informationer er i bevægelse (Sheller & Urry 2006:210).

The mobilities turn handler med andre ord om at undersøge økonomiske, sociale og politiske forhold med fokus på mobiliteter fremfor statiske strukturer (Urry 2007:6). Med dette skifte forstås en post-disciplinær tilgang, fordi der her er skabt en tilgang, der bygger på mange forskellige

fagligheder (Urry 2007:6). Mobilitetsparadigmet er ikke en tilgang isoleret fra andre retninger indenfor samfundsvidenskaberne, men ligger i forlængelse af en række både klassiske og nyere forståelser, hvor mobiliteter og bevægelse er i centrum; ifølge Urry er disse forskellige forståelser netop med til at mobilisere det mobility turn, han omtaler (Urry 2007:6). Mobilitetsparadigmet har rødder tilbage til den klassiske sociologi, men markerer sig ved at overskride traditionelle faggrænser indenfor samfundsvidenskaberne med argumentet om, at samfund altid må forstås ud fra mobiliteter.

Når vi i denne undersøgelse beskæftiger os med mobilitet som grundlæggende præmis for hverdagslivet, handler det derfor ikke blot om hverdagslig transport, men om hvordan mobilitet har afgørende betydning for, hvordan hverdagslivet er indrettet og hvordan individer forstår sig selv. Dette er blandt andet, fordi mangfoldige informationflows, og dermed mobilitet, nødvendiggør, at individet forholder sig reflektivt til sin hverdag. Som det senere fremhæves i analysen spiller mobilitet en væsentlig rolle for de mennesker, vi har interviewet. I det senmoderne samfund er mobilitet, frivilligt eller ufrivilligt, et grundlæggende vilkår, og dette er med til at sætte rammerne for individers hverdagslige mulighedsrum for udfoldelse og forpligtelser.

Hverdagsliv, risici og mobilitet

Med mobilitetsparadigmet bliver det altså muligt at forstå samfundet ud fra en bevidsthed om bevægelse af mennesker, billeder og kommunikation, som ikke før har været tilfældet i statiske samfundsvidenskabelige analyser (Sheller & Urry 2006:212). I stedet kan vi undersøge mobiliteter i deres indbyrdes afhængighed og ikke indenfor separate felter (Sheller & Urry 2006:212). Dette medfører en revision af måden, hvorpå sociale fænomener undersøges (Urry 2007:44). Hermed handler den mobilitetsteoretiske tilgang ikke blot om at undersøge den fysiske bevægelses betydning for det enkelte individ, men i højere grad om hvordan mangfoldige mobiliteter har indflydelse på individets hverdagsliv. Mobilitetsparadigmet giver os mulighed for en holistisk forståelse af mobilitet og hverdagsliv.

Vi tager således udgangspunkt i de komplekse mønstre af sociale aktiviteter i hverdagslivet, som er af afgørende betydning for individers behov for mobilitet. Disse mønstre skal netop ikke forstås ved at se på, hvilke transportformer individet benytter, men derimod ved at starte med at se på de mønstre, individet opbygger i hverdagslivet, som ofte nødvendiggør transport, for at individet kan

opretholde sine sociale forpligtelser (Sheller & Urry 2006:213) eller for at individet kan opretholde den ønskede identitet (Freudental-Pedersen 2007:14). Altså er mobilitet en vigtig faktor i måden, hvorpå individet organiserer det senmoderne hverdagsliv (Freudental-Pedersen 2007:67). Således er mobilitet et grundlæggende vilkår både i måden, vi forstår det senmoderne samfund på, men også i måden hvorpå det enkelte individ definerer sig selv.

For at forstå mobiliteters betydning i hverdagslivet er det ligeledes nødvendigt at forstå nogle af kendetegnene for hverdagslivet i det senmoderne samfund. Mobiliteter omhandler således også de risici og farer, individer konfronteres med i det senmoderne hverdagsliv: *"The contemporary mobile world seems to be characterized by awesome new dangers and restrictions for people, places and environments, as well as by new opportunities for mobile risky lives."* (Urry 2007:12). Disse risici, valg og dilemmaer, individet stilles overfor, er altså med til at definere det senmoderne hverdagsliv og er derfor også en essentiel del af mobilitetsparadigmet. I analysen behandles mere dybdegående, hvordan individer håndterer disse dette.

Derudover er en vigtig dimension af mobilitetsbegrebet og -paradigmet, at mobilitet forudsætter systemer, idet det netop er systemerne, der muliggør bevægelsen af mennesker, idéer og informationer (Urry 2007:12-13). Altså er også aktiviteterne i hverdagslivet afhængige af de bagvedliggende strukturer eller systemer, der muliggør disse aktiviteter. Urry kalder disse systemer *"the infrastructures of social life"* (Urry 2007:12). Systemerne udgør således infrastrukturene i hverdagslivet, idet de muliggør den hverdagslige bevægelse. Systemernes betydning er ikke noget nyt for det senmoderne samfund, men i løbet af det 20. århundrede er der sket en hastig udvikling indenfor mobilitetssystemer, og særligt i det 21. århundrede er der sket en udvikling, hvor mange af systemerne er blevet mere komplicerede og ekspertstyrede; systemerne er mere afhængige af hinanden, men også af computere og software, ligesom systemerne bliver mere sårbare overfor mindre ulykker, som er forventelige i et locked-in system (Urry 2007:13-14). Med globaliseringsprocessen er mobile interaktioner på tværs af afstande og mellem skalaer blevet vigtige (Graham & Marvin 2001:8). Ifølge Graham og Marvin er teknologiske og materielle forbindelser i byen nødvendige for at opretholde det stigende behov for interaktioner, bevægelse og transaktioner over stadigt større afstande, som er opstået i det senmoderne samfund (Graham & Marvin 2001:10). Således er det senmoderne urbane liv bygget op omkring en serie af socio-tekniske processer; mennesker og institutioner er afhængige af komplekse teknologiske systemer for at kunne udføre

handlinger i tid og rum (Graham & Marvin 2001:10). Altså er individet og systemer gensidigt afhængige af hinanden, og disse systemer eller strukturer er med til at forme hverdagslivet i det senmoderne samfund. Som beskrevet tidligere forstår vi disse strukturer som socialt skabte og med stor betydning for det enkelte individs hverdagsliv. Dermed forstår vi, at disse strukturer er af betydning for individets hverdagsliv, men ikke determinerende for dette. Dog kan strukturer være determinerende for individet på den måde, at individet selv forstår dem som determinerende, fordi de står udenfor individet selv.

I forlængelse af dette ligger også en forståelse af, at det at bevæge sig mellem forskellige steder, både fysisk og virtuelt, kan være et status- og magtsymbol, ligesom at tvungen bevægelse kan generere afsavn og lidelser; den sociale mobilitet er gensidigt afhængig af den fysiske mobilitet (Sheller & Urry 2006:213).

Mobilitet er et grundlæggende element i det senmoderne samfund; forståelsen af, at alt konstant er i bevægelse er udgangspunktet for denne undersøgelse. Mobilitetsbegrebet er interessant, fordi det senmoderne hverdagsliv netop muliggøres og skabes gennem fysiske og virtuelle mobiliteter, og fordi mobilitet er af afgørende betydning for, hvordan hverdagslivet er indrettet. Mobilitet har således betydning for individets hverdag og selvforståelse; på baggrund af dette undersøger vi individers fortællinger om håndteringer af hverdagslivet og dets praksisser ved at se på de hverdagslige mønstre, valg og dilemmaer, som findes og bliver tydelige gennem individernes hverdagslivsfortællinger.

Et bæredygtighedsparadigme

Mobilitet har altså fået en betydelig rolle i samfundsvidenskaberne og er i de sidste 10-15 år blevet essentiel for måden, samfund undersøges på. Et andet begreb, der har vundet indpas i det samfundsvidenskabelige felt, er bæredygtighedsbegrebet. Det er vores forståelse, at det er nødvendigt at undersøge samfund ud fra en erkendelse af at menneskelige aktiviteter, særligt i det moderne samfund, har haft utilsigtede konsekvenser for jorden, og at bæredygtighed uundgåeligt må være del af disse undersøgelser. Denne forståelse synes at have vundet indpas i en række sammenhænge, og bæredygtighed er et begreb, der behandles indenfor et bredt felt. Derfor præsenteres i det følgende, hvordan vi ser, at der er tegn på et nyt paradigme indenfor samfundsvidenskaberne med bæredygtighedsbegrebet som udgangspunkt. Ligesom vi så med

mobilitetsparadigmet, forstår vi bæredygtighedsbegrebet som del af et paradigme på grund af overskridelsen af traditionelle faggrænser, samt at bæredygtighedsbegrebet spiller en stadig større rolle, ikke bare indenfor et afgrænset felt. Bæredygtighedsbegrebets berettigelse begrænser sig dermed ikke til kun til naturvidenskaberne, men er også nødvendig i samfundsvidenskabelige analyser.

Det diskuteres til stadighed, hvordan menneskelige handlingers indflydelse på naturen spiller en rolle for samfundet, og netop dette er interessepunkt for stadig flere retninger indenfor samfundsvidenskaberne. Udviklingen mod et større fokus på bæredygtighed i samfundsvidenskaberne er blandt andet behandlet som et *resource turn* (Urry 2011:16), og betegnelsen *den antropocene æra* (Crutzen 2002:23) behandles ikke længere blot i geologien, men fremhæves i dag som en bredere diskurs (Steffen et al. 2015:12), der dækker over det kvantitative skift i stigningen af en række fænomener på grund af menneskelige aktiviteter (Steffen et al. 2011a:843). Erkendelsen af det kvantitative skift, som Steffen et al. Nævner, nødvendiggør samfundsvidenskabelige undersøgelser af de kvalitative forandringer i samfundet; hvordan teknologiske, sociale og politiske dynamikker skaber nye måder at danne relationer mellem mennesker og naturen på. Et andet syn på, at vi står overfor et nyt paradigme, findes med begrebet *The Akashic Age*, der rummer en forståelse af, at vi befinder os i en internt forbundet verden af mange niveauer (Dennis & Laszlo 2013:3). Her er det essentielt, at der i bæredygtighedstanken integreres naturens komplekse sammenhænge, og at det, vi står overfor, er et nyt paradigme, hvori dette har en central placering (Dennis & Laszlo 2013:3-4). Disse forskellige begrebsliggørelser erkender alle, at menneskets handlinger har stor betydning, og at dette må behandles indenfor et bredt videnskabeligt felt. Dette omtales således forskelligt; som en drejning indenfor samfundsvidenskaberne, en erkendelse af en ny tidlig epoke, en diskurs eller som et nyt paradigme. Det kan altså diskuteres, hvorvidt der er tale om et egentligt paradigme. Vi vælger i denne sammenhæng at kalde det et paradigme, fordi bæredygtighedsbegrebet fylder stadig mere i et bredt videnskabeligt felt samt i den offentlige debat. Vi finder, at begrebet er i bevægelse og udvikling, og at det får fortsat mere opmærksomhed og tillægges større betydning. Der synes altså at ske et skifte indenfor den samfundsvidenskabelige teori mod større fokus på bæredygtighed som afgørende for menneskets væren i verden; med denne undersøgelse lægger vi os indenfor denne forståelse.

Når vi vælger at kalde dette et bæredygtighedsparadigme, hænger det ligeledes sammen med at vi forstår det som en nødvendighed, at samfundsvidenskaberne erkender, at menneskets handlinger har konsekvenser for samfund og natur. Med bæredygtighedsparadigmet kommer specialets normative tilgang til syne, idet der i specialet er en underliggende forståelse af, at bæredygtighed må spille en essentiel rolle i samfundsvidenskaberne og det senmoderne hverdagsliv. Specialets arbejde med en normativ tilgang blev behandlet i kapitel 3. Vi forstår et bæredygtighedsparadigme som en holistisk tilgang til bæredygtighedsbegrebet, der må være del af samfundsvidenskabelige undersøgelser. Forskellen fra mobilitetsparadigmet, der de seneste 10-15 år har slået igennem i samfundsvidenskaberne, er, at bæredygtighedsparadigmet endnu må forstås på et introducerende stadie.

Ligesom med mobilitetsparadigmet forstår vi ikke bæredygtighedsparadigmet som en udfyldende teoretisk ramme, men som en række perspektiver, der muliggør en samfundsforståelse med blik for konsekvenserne af menneskelige handlinger. Bæredygtighedsbegrebet tilbyder ikke en fuldstændig definition, men i stedet perspektiver, der bidrager til diskussion (Egmose 2015:39). Bæredygtighedsparadigmet ligger i tråd med specialets øvrige teoretiske grundlag og bliver ikke anvendt direkte som værktøj i analysen, men går forud for, at vi beskæftiger os med specialets problemstilling.

Bæredygtighedsbegrebet

Det grundlæggende i denne sammenhæng er således bæredygtighedsbegrebet, som bliver anvendt i mange sammenhænge og tillægges mangfoldige betydninger alt efter konteksten. Derfor finder vi en redegørelse for vores forståelse af bæredygtighedsbegrebet nødvendig.

Bæredygtighedsbegrebet blev for alvor introduceret med rapporten *Our Common Future*, eller Brundtlandrapporten, udarbejdet af World Commission on Environment and Development i 1987 (World Commission on Environment and Development 1987). Her forsøgte det for første gang at præsentere visioner for en bæredygtig udvikling for kommende generationer: *"Sustainable development is development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs."* (World Commission on Environment and Development 1987). Altså handler bæredygtig udvikling om at sikre, at det er muligt for kommende generationer at kunne leve på jorden og at sikre udvikling, der skaber disse forudsætninger, også i fremtiden. Denne definition er dog siden

blevet kritiseret for at begrænse bæredygtighed til at omhandle udvikling indenfor vestlige normer om økonomisk vækst og en fastholdelse af vestlige, kapitalistiske samfund (Egmose 2015:40; Nielsen et al. 2010:3; Sachs 2010:28). Med definitionen fra Brundtlandrapporten må bæredygtighed ske indenfor de eksisterende rammer af det vestlige samfund og med udgangspunkt i menneskers behov snarere end naturens økosystemer.

Spørgsmål om bæredygtighed kan dog ikke reduceres til at omhandle en mere effektiv økonomi eller teknologisk udvikling, der kan sikre, at naturen lever op til de krav, mennesket stiller. I stedet skal bæredygtighed omhandle grundlæggende spørgsmål om, hvordan vi som mennesker er på jorden (Egmose 2015:39), og en erkendelse af, at der må ske ændringer af de eksisterende rammer i det vestlige samfund. Dette netop, fordi vi som mennesker selv har skabt de problemer, vi i dag står overfor, særligt i det moderne samfund med de industrielle fremskridt, der opstod her (Beck 2009:6). Derfor er det essentielt, at der stilles spørgsmålstejn ved den måde, det vestlige samfund fungerer på, for at finde mere bæredygtige måder at være på jorden; måder som andre civilisationer har levet efter i mange år (Egmose 2015:40). Dette kritiske blik på forståelsen af bæredygtighedsbegrebet indeholder ligeledes en forståelse af, at Brundtlandrapportens udlægning af bæredygtig udvikling primært forstår naturen som en ressource, der kan bidrage til udvikling af kommercielle interesser (Shiva 2010:234).

Hvis bæredygtighedsbegrebet derimod anskues bredere, giver det en indgang til at forstå, at samfundets problemer ikke kan reduceres til blot at omhandle naturens potentiale som ressource til at tilfredsstille menneskets behov: *"In my perspective the particular strength of the concept of sustainability is that it provides a language for addressing what I understand as social environmental problems: historical challenges of our time, which must be understood as equally socially and environmentally grounded."* (Egmose 2015:1). Bæredygtighedsbegrebet bliver aktuelt, fordi det kan give en ramme til at forstå de problemer, samfundet står overfor, som omhandler både miljømæssige, sociale og økonomiske problemstillinger (Egmose 2015:44).

Konsekvenser af menneskelige handlinger: Et kvantitativt skift

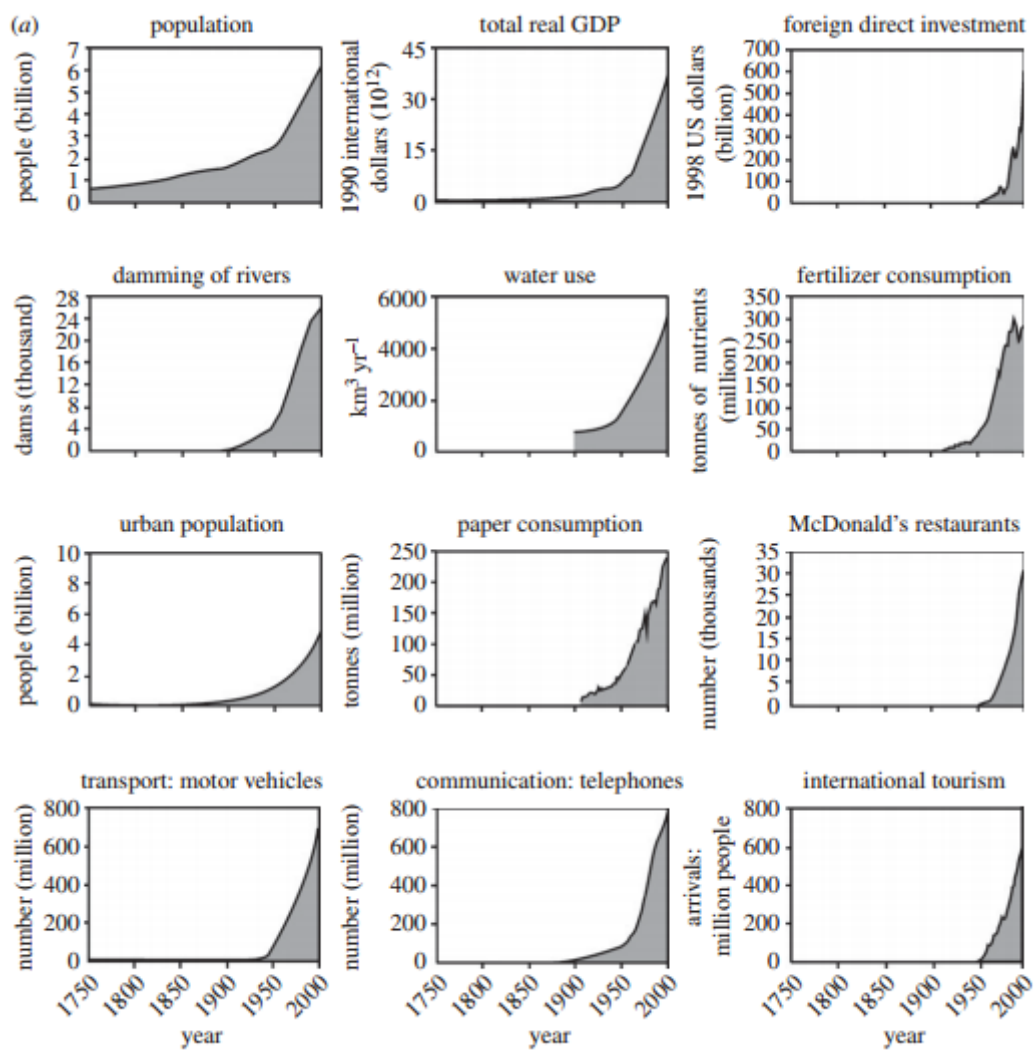
Disse samfundsproblemer må forstås som konsekvens af menneskelige handlinger og ikke som en iboende del af samfundsudviklingen. I takt med, at der udvikledes bedre og flere industrielle teknologier baseret på fossile brændstoffer, har naturen været under et stadigt større pres, som har

betydet, at vi i dag oplever store konsekvenser af den succes, som mennesket selv har skabt (Nielsen 2012:40). Således er det ikke utilsigtede konsekvenser af en fejlslået udvikling, men netop den succes mennesket har haft, der er skyld i de klimaproblemer samfundet står overfor i dag (Beck 2009:8). Menneskelige beslutninger har konsekvenser for den efterfølgende periode, såvel positiv som negativ (Beck 2009:4). Mange af de risici, kriser og farer, samfundet i dag står overfor, er altså skabt af mennesket selv.

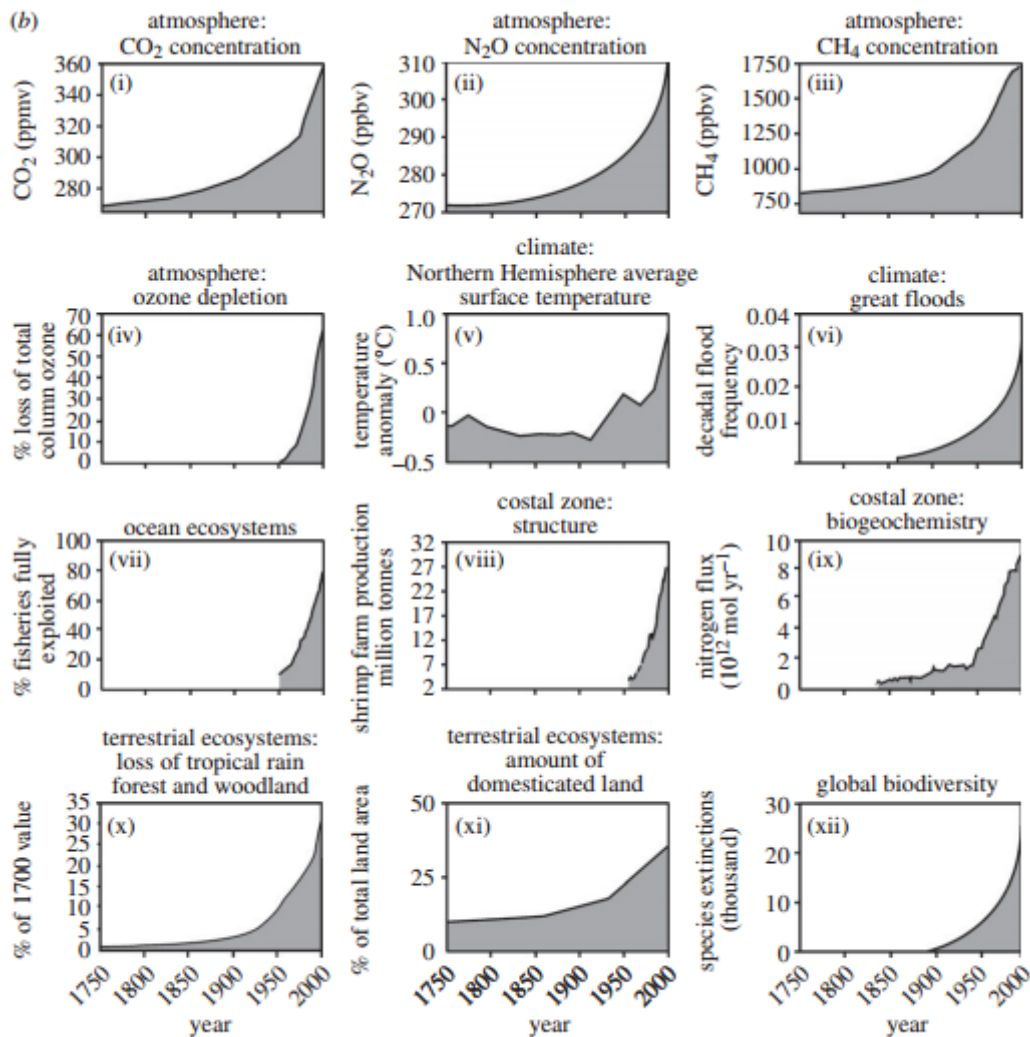
I forlængelse af dette ligger en forståelse af mennesket som en del af naturen og jorden snarere end mennesket som stående udenfor med mål om at beherske naturen og jorden; et bæredygtighedsbegreb, der ikke blot ser bæredygtighed som et spørgsmål om, at naturen skal leve op til de krav, mennesket stiller for at sikre den ønskede udvikling. Dermed står denne udlægning i kontrast til en bæredygtighedsforståelse med en iboende tillid til, at klimaproblemerne kan løses ved at de begrænsede ressourcer blot erstattes af nye, ukendte ressourcer; en såkaldt svag bæredygtighedsforståelse (Nielsen et al. 2010:5). Vi indskriver os derfor i traditionen af en stærk bæredygtighedsforståelse, hvor naturen forstås som en grundlæggende nødvendighed og som forudgående for alt (Nielsen et al. 2010:5). Vi forstår, at der ikke er tale om et spørgsmål om teknologisk udvikling, blandt andet fordi utilsigtede konsekvenser ofte først er tydelige mange år efter teknologiens udvikling og implementering. Derudover kræver bæredygtighed, at der ikke kun skabes nye teknologier, men også kulturelle ændringer i samfundet. Derfor er bæredygtighed ikke blot et teknologisk anliggende, men også et kulturelt og demokratisk anliggende (Egmosen 2015:3).

Belastning af klodens ressourcer

Der er sket en så voldsom stigning i bl.a. befolkningstal, industrialisering, forurening og ressourceforbrug, at grænserne for denne udvikling nås inden få generationer (Meadows et al. 1972:23). Hvordan der i de sidste årtier er sket en øget belastning af jorden ses også i modellen *The Great Acceleration* fra 2004 (Nielsen 2012:46; Steffen et al. 2011a:849) (se figur 3 og 4). Siden omkring 1950 er der sket en kraftig stigning i de menneskelige aktiviteter som eksempelvis befolkningstal, vandforbrug, transport og kommunikation (Steffen et al. 2011a:851).



Figur 3: Figuren viser væsentlige stigninger i menneskelig aktivitet siden 1950 og illustrerer dermed ændringer, som er hidtil usete i den menneskets historie (Figur: Steffen et al. 2011a:851).



Figur 4: Figuren viser globale ændringer i jordens økosystemer, som resultat af øget menneskelig aktivitet (Figur: Steffen et al. 2011a:852).

En essentiel udvikling er, at der siden 1950 er sket en kraftig stigning i antallet af verdens befolkning, der er bosat i byer (Meadows et al. 1972:27). Flytningen fra land til by betyder ofte, at det enkelte individ på sigt får højere indkomst, der fører til stigning i forbrug, hvilket betyder, at der sker en stigning i andre menneskelige aktiviteter, der øger belastningen af jordens ressourcer (Steffen et al. 2011a:849-850). Denne stigning i menneskets resourceforbrug hænger ligeledes sammen med den globale økonomiske vækst, der opstod i kølvandet på Anden Verdenskrig. (Steffen et al. 2011a:850). Også udviklingen af en række teknologier har gjort, at der siden 1950 er sket denne drastiske stigning i bl.a. transport og kommunikation (se figur 3).

Virksomheden af at så mange mennesker har opnået større muligheder og højere levestandarder på bekostning af naturens ressourcer, viser sig nu over hele verden med ødelagte livsvilkår for mange

mennesker og nye globale klimamæssige udfordringer (Nielsen 2012:40). På den måde er der tale om globale muligheder, der er koblet sammen med globale problemer og opstået som konsekvens af denne udvikling (Senge et al. 2010:18). Den industrielle udvikling har på samme tid forbedret og ødelagt samfundet; det er således nødvendigt at gøre op med de handle- og levemåder, der er med til at skabe disse utilsigtede konsekvenser: *”Med hensyn til alle disse indbyrdes sammenhængende problemer findes det samme grundlæggende valg: Vil vi beskytte fortidens måder at gøre tingene på, eller vil vi gå sammen om at skabe en anden fremtid?”* (Senge et al. 2010:19).

Fordi belastningen af naturen i dag er så voldsom, øges risikoen for pludseligt opståede ændringer i vejr og miljø, der kan få katastrofale konsekvenser for mennesket (Nielsen 2012:49). Det er ekstreme fænomener, som oversvømmelse, brande, tørke, storme, der skaber katastrofer, som både er ødelæggende for mennesker, og som koster samfundet dyrt (Nielsen 2012:48). På grund af de omfattende sociale, miljømæssige og økonomiske omkostninger og forandringer, er disse altoverskyggende farer og risici. Hvordan individer håndterer at leve med disse risici i hverdagen vil vi behandle i kapitel 5.

Ressourceafhængighed og ressourceknaphed

I dag er der så tydelige konsekvenser af de menneskelige aktiviteter, at de ikke længere er til at overse. En anden afgørende konsekvens af udviklingen er, at det ressourcemæssige overforbrug har skabt en afhængighed af naturlige ressourcer som olie og fosfor; ressourcer der er begrænsede, og som vi indenfor årtier vil nå grænser for (Nielsen 2012:55; Steffen et al. 2011a:854). Den globale økonomi er i dag afhængig af olie, der i det 21. århundrede ikke længere kan forstås som en tilsyneladende uendelig kilde (Urry 2011:77-78). Der er således skabt bevidsthed om *peak oil*; et punkt hvor den maksimale mængde af olieudvinding nås, og hvorefter der ikke længere kan nås samme mængde, og prisen på olie som konsekvens vil stige (Urry 2011:78). Med begrænsede mængder olie og øget afhængighed af denne ressource i den globale økonomi, opstår altså et problem med den måde samfundet er indrettet på i det 21. århundrede (Steffen et al. 2011a:854). Det samme gør sig gældende for fosfor, der, i modsætning til olie, ikke kan erstattes af et andet alternativ (Nielsen 2012:55). Fosfor er essentiel for planteproduktion og dermed grundlaget for fødevarer, vurderes af eksperter til at peake omkring år 2030 (Nielsen 2012:55; Steffen et al. 2011a:854). Denne ressourceknaphed betyder altså, at både plante- og fødevarerproduktion og bevægelse af gods og mennesker er i store problemer. Bæredygtighedsbegrebet og erkendelsen af de

menneskelige konsekvenser og ressourceknapheden er derfor presserende som aldrig før og har stor betydning for den fremtid, der bliver mulig.

Essentielt her er også mobiliteten. Netop fordi der særligt efter 1950 opstod nye teknologier og dermed nye muligheder for mange mennesker, er der sket en eksplosiv stigning i den menneskelige mobilitet. Øget forbrug og krav til individuel mobilitet har skabt et ressourceafhængigt samfund, der bruger flere ressourcer, end jorden kan følge med til at producere, særligt på grund af den benzindrevne bil, der globalt er blevet den mest attraktive mobilitetsform (Dennis & Urry 2009:1). Bevægelse er, som tidligere nævnt, blevet en essentiel del af sociale praksisser og hverdagslivet for mange mennesker. Når de mest udbredte mobilitetsformer er afhængige af olie og medfører et stort CO₂-udslip betyder det, at de hverdagslige sociale praksisser er et område, der er med til at skabe disse konsekvenser. Dermed er hverdagslivet og disse praksisser også et sted, hvor der findes et bæredygtighedspotentiale og mulighed for forandring.

Nye klimabevidstheder

Med denne forståelse er det således tydeligt, at der er en tæt sammenhæng mellem menneskelige aktiviteter og den udvikling, der sker indenfor miljø og klima. Netop fordi disse konsekvenser for miljø, klima og dyre- og planteliv på jorden er tæt forbundne med den menneskelige aktivitet, kan den nuværende krise ikke udelukkende forstås som en økologisk krise, men må forstås som en krise, der omhandler såvel økonomi, teknologi og livsstil (Nielsen 2012:59). Der er tale om en overordnet systemkrise med fire underkrise heri; finanskrise, energikrise, fødevarerkrise og klimakrise (Nielsen 2012:78). Således er forståelsen, at den økologiske krise hænger tæt sammen med det vestlige vækstideal, og at vestens systemkrise skal forstås ud fra en såkaldt fejlslået økonomisk model (Nielsen 2012:78). Bæredygtighed må altså skabes på naturens præmisser og ikke på præmisser skabt på baggrund af ønsker om vækst, profit eller kapital (Shiva 2010:240).

97% af verdens klimaforskere er som nævnt enige om, at klimaforandringer er konsekvenser af menneskelige handlinger (Klein 2014:31). Vi anerkender dog, at der findes klimaforskere, der er skeptiske overfor denne forståelse og arbejder ud fra en forståelse, hvor den menneskelige påvirkning af klimaet tillægges ingen eller en mindre betydning. Vi anerkender således, at denne skepsis findes blandt klimaforskere, der trods at være en minoritet, er tydelig i medierne. Vi forstår dog ud fra det ovenstående en tæt sammenhæng mellem menneskelig aktivitet og klimaets udvikling.

Klimabevidsthed i samfundsvidenskaberne: Et kvalitativt skift

Netop fordi menneskets handlinger har indflydelse på naturen og konsekvenser for samfundet, er det essentielt, at samfundsvidenskaberne beskæftiger sig med bæredygtighedsbegrebet, og at begrebet ikke blot behandles i naturvidenskaberne. Det er derfor interessant, at samfundsvidenskaberne synes at have skabt et nyt fokus netop på konsekvenserne af de menneskelige handlinger, og at der synes at ske et kvalitativt skifte på baggrund af de kvantitative skift. Når klimaproblemerne særligt forstås som konsekvenser af menneskelige handlinger må samfundsvidenskaberne nødvendigvis have dette fokus, fordi disse er essentielle for at forstå de samfundsmæssige udfordringer.

Tidligere har spørgsmål om klimaforandringer og konsekvenserne af disse i en fremtidig verden været noget særligt naturvidenskabelige forskere og økonomer har beskæftiget sig med (Urry 2011:1-2). Problemet med dette isolerede økonomiske og naturvidenskabelige fokus er, at samfundets rolle bliver overset i disse analyser, og at konsekvenserne af et *high carbon society* ikke sættes centralt (Urry 2011:2). På samme måde har samfundsvidenskaberne historisk set arbejdet med en separation mellem natur og samfund og kun studeret det samfundsmæssige (Urry 2011:7). Med forståelsen af at bæredygtighed ikke kun omhandler miljømæssige eller naturvidenskabelige fakta, men er et socialt og samfundsmæssigt såvel som miljømæssigt anliggende (Egmosen 2015:1), bliver det nødvendigt at samfundsvidenskaberne sætter fokus på dette. Urry argumenterer for vigtigheden af at medtænke samfundet i de processer og praksisser, der genererer global opvarmning, og dermed klimaforandringer, netop for at modarbejde skellet mellem natur og samfund og for at forankre samfundsvidenskabelige analyser som relevante for analyser af klimaforandringer (Urry 2011:7-8). Altså er de menneskelige handlinger af en sådan karakter, at de har indflydelse på naturen. Urry argumenterer for en post-carbon sociologi og et *resource turn*, hvor samfund analyseres på baggrund af de mønstre, skalaer og karakterer, der viser deres ressourceafhængighed og konsekvenserne af dette (Urry 2011:16). Ikke blot fordi dette har stor betydning for det sociale liv; at det sociale liv er opbygget omkring en ressourceafhængighed, men også fordi det høje forbrug af ressourcer har store samfundsmæssige og miljømæssige konsekvenser. Urry finder, at sociologien har været *carbon-blind* og derfor ikke har beskæftiget sig med de ressourcer, der er grundlæggende for det økonomiske og sociale liv (Urry 2011:16). På baggrund af dette argumenterer han for en *post-carbon-sociologi* og et *post-carbon-samfund* som et modspil til andre samfundsstudier såsom *post-fordistisk* eller *post-moderne sociologi* (Urry 2011:16). Argumentet her er, at der må ske et opgør med måden,

samfundsvidenskaberne forstår samfundet på og rumme de miljø- og samfundsmæssige konsekvenser.

Det antropocene: Fra geologi til bred samfundsrelevans

Menneskets indvirkning på naturen og kloden har nået så vidt et omfang, at begrebet *den antropocene era* (Crutzen 2002:23) har fået stor opmærksomhed. Det antropocene dækker over den geologiske tidsperiode, vi nu befinder os i, idet menneskelige aktiviteter på globalt plan har haft så stor indvirkning på jorden, at det giver signifikante udsving på klima og miljø (Crutzen 2002:23). Det betyder: "...*(i) that the Earth is now moving out of its current geological epoch, called the Holocene and (ii) that human activity is largely responsible for this exit from the Holocene, that is, that humankind has become a global geological force in its own right.*" (Steffen et al. 2011a:843).

Der er en vis uenighed om det egentlige tidspunkt for begyndelsen af denne tidsperiode. (Steffen et al. 2011a:849). Dog er der enighed om, at der fra omkring begyndelsen af den industrielle revolution startede en så dominerende menneskelig aktivitet, at intet lignende før er set, på grund af opdagelsen af fossile brændstoffer som energikilde (Steffen et al. 2011a:847-848). Som vist i figur 3 og 4 er denne udvikling fortsat og har vundet større indpas, således at den menneskelige indvirkning på naturen har fået så stor betydning, at det ikke længere er til at overse. Med begrebet om det antropocene følger, ifølge Crutzen, et ansvar for at guide samfundet mod en mere bæredygtig retning (Crutzen 2002:23). Den største drivkraft for dette argument er, at der er tale om en egentlig trussel mod civilisationens overlevelsesmuligheder, hvis ikke der tages handling (Steffen et al. 2011a:862). Med denne viden følger altså et ansvar: "*We are the first generation with the knowledge of how our activities influence the Earth System, and thus the first generation with the power and the responsibility to change our relationship with the planet.*" (Steffen et al. 2011b:749). Det betyder altså, at der følger et ansvar med den viden, vi i dag besidder; et ansvar der handler om at ændre menneskets forhold til naturen. Med det antropocene som begreb forstås altså at menneskers transformation af jorden er det primære felt for at arbejde med forandringer; politiske eller hverdagslige. Her er det ikke biologi eller landskaber, der skal transformeres til ressourcer og derefter udnyttes mest effektivt, men menneskers idéer om disse transformationer, der skal ændres.

Det antropocene anvendes til at beskrive den tilstand eller epoke, jorden i dag befinder sig i på grund af menneskelige handlinger og anvendes som argument for nødvendigheden i at ændre på den måde, vi forstår samspelet mellem menneske og natur. Hvor begrebet om det antropocene

anvendes til at beskrive, hvordan de seneste mange årtiers udvikling har haft betydning for jordens tilstand, fokuserer bæredygtighedsbegrebet på fremtiden og på fremtidsorienterede løsninger.

Bæredygtighedsbegrebet er interessant, fordi det må forstås som et kulturelt og socialt spørgsmål, som kræver en transformation af den måde mennesker bruger og forstår jorden og dens ressourcer på. På den baggrund er det interessant at se på bæredygtighedsbegrebets betydning i det senmoderne hverdagsliv og undersøge, hvordan individer håndterer hverdagslivet i et samfund med konstante konfrontationer med informationer om bæredygtighed og risici, som mennesket selv har medvirket til at frembringe. Vi anvender bæredygtighedsbegrebet i bred forstand, hvor vi forsøger at forstå, hvordan bæredygtighed kommer til udtryk hos det enkelte individ i hverdagslivet.

Opsamling

Mobilitetsparadigmet og bæredygtighedsparadigmet ligger i forlængelse af den ontologiske forståelse og danner udgangspunktet for analysen. Vi forstår dermed de to begreber som grundlæggende begreber for samfundsvidenskaberne og for denne undersøgelse. Vi bygger således videre på forståelsen af, at mobilitet er en grundlæggende præmis for det senmoderne samfund og hverdagslivet, samt at det sociale element forandres af den øgede mobilitet og derfor ikke kan analyseres gennem en statisk forståelse af samfund, men må forstås som mobiliteter. Ligeledes tager vi bæredygtighedsparadigmets forståelse med videre, og analysen bygger på forståelsen af, at det er nødvendigt at undersøge samfund ud fra en erkendelse af, at menneskelige handlinger har betydning for miljø og klima; bæredygtighed må derfor uundgåeligt være en del af denne undersøgelse af hverdagslige håndteringer af det senmoderne hverdagsliv.



Fortællinger om håndteringer i hverdagslivet

Onsdag eftermiddag kl. 17. Supermarkedet er fyldt med mennesker der, på vej hjem fra arbejde, skal købe ind til aftensmad, madpakker og en forestående weekendtur. Individet bliver mødt af et væld af muligheder for hvert af de punkter, der står på den medbragte indkøbsliste; skal man vælge mærkevaren, supermarkedets billige udgave, den vare med nøglehulsmærket, den økologiske eller den på tilbud i netop denne uge – et tilbud der ikke gælder længere end til næste mandag, hvor et nyt tilbud ændrer på valgmulighederne på hylden. Hver hyld møder individet med nye valg, der skal træffes. På vej til kassen tikker en sms med teksten breaking news ind på telefonen med besked om nye undersøgelser, der viser, at antallet af vandmænd i havene er steget som konsekvens af de globale klimaforandringer. Endelig ude af butikkens hav af farverige reklameskilte og overskrifter fra dagens aviser, sættes kursen hjem; i dag på cykel, fordi det blev sagt i radioen i morges, at en daglig cykeltur ikke blot øger sundhed og livskvalitet, men også udleder færre drivhusgasser end den samme køretur i bil ville gøre.

Sådan oplever mange mennesker utallige strømme af informationer, valg og dilemmaer, der skal tages stilling til mange gange dagligt i det senmoderne hverdagsliv. Informationerne bliver uundgåelige i et hverdagsliv, hvor også den måde, individet bevæger sig på, bliver afgørende, netop fordi mobiliteter får hverdagslivet til at fungere, men på samme tid opstiller nye dilemmaer og paradokser i forhold til bæredygtighed og konsekvenserne af måden, vi bevæger os på. I den følgende analyse undersøges, hvordan den samfundsmæssige udvikling har betydning for det senmoderne hverdagsliv gennem en gruppe interviewpersoners hverdagslige fortællinger. Hverdagslivets fortællinger åbner for mere end blot individets tanker og meninger; de viser også, hvordan de samfundsmæssige rammer påvirker individet i hverdagen. Individets fortællinger om håndtering af afspejler således den samfundsmæssige kontekst, som håndteringerne opstår i.

Gennemgående i interviewpersonernes fortællinger er, at de lever et hverdagsliv med mange refleksioner om temaer som tid, fleksibilitet, frihed, arbejde, valg, rutiner, fællesskab og bæredygtighed; disse refleksioner afspejler de valg, dilemmaer og paradokser, som opleves dagligt og konstant tvinger individet til at tage stilling. Hvordan disse kommer til udtryk undersøges i det følgende.

Det senmoderne hverdagsliv

For at forstå rammerne for de hverdagshåndteringer, vi undersøger, undersøges i det følgende hvordan hverdagslivet i det senmoderne samfund kan forstås. Vi undersøger samfundsmæssige tendenser og dynamikker, som kendetegner det senmoderne samfund og dermed dammer en ramme for det levede hverdagsliv. Vi ønsker her at undersøge, hvordan de samfundsmæssige vilkår påvirker individet, og hvordan dette afspejles i hverdagslivet. Denne analyse skaber grundlaget for at undersøge de konkrete hverdagshåndteringer, som undersøges nærmere i analysens anden del.

Det senmoderne samfund som analyseramme

Som det er introduceret i mobilitetsparadigmet, er det senmoderne samfund kendetegnet af høj hastighed og bevægelse af informationer, materialiteter og mennesker. Udviklingen af utallige internetbaserede kommunikationsteknologier muliggør kommunikation på tværs af grænser og store geografiske afstande. Denne udvikling omtales time-space-kompression (Harvey 1989:284). Med kommunikationsteknologier er verden så at sige blevet mindre, fordi der er sket en sammenpresning af tid og rum, og afstande i tid og geografiske afstande er ikke længere af afgørende betydning, idet det er muligt med næsten øjeblikkelig udveksling af informationer og materialer på trods af lange afstande. Denne udvikling har betydet, at det senmoderne samfund er kendetegnet ved at være markant mere i bevægelse end det moderne eller industrielle samfund.

At alt i dag er i bevægelse betyder, at strukturer og relationer, der tidligere har været faste, i dag i højere grad er flydende og forandrende, og at der er sket et skifte fra en statisk forståelse af samfundet til en mere flydende, hvor alt er i konstant bevægelse (Sheller & Urry 2006). Øget bevægelse og mobilitet i samfundet har betydning for strukturer og relationer på flere niveauer af samfundet og kommer til udtryk gennem både samfundsmæssige og hverdagslige betydninger. Således forstår vi, at konstant bevægelse er et grundvilkår i det senmoderne samfund, og at dette grundvilkår medfører nye udfordringer og konsekvenser. I dette speciale arbejder vi, som nævnt, ud fra en forståelse af, at det senmoderne samfund ligger i forlængelse af det moderne og dermed betegner en udvikling snarere end et opgør eller brud med det moderne.

Informationsstrømme og globale bevægelser

Hverdagslivet udgøres i dag af vaner og rutiner, der er forbundet til mange forskellige geografiske steder i verden. Hvis man forestiller sig en øvelse, der går ud på at kortlægge med knappenåle på et

kort, hvorfra de objekter vi hver dag omgiver os med kommer, vil der hurtigt vise sig et globalt kort med nedslag på mange forskellige geografiske oprindelsessteder; f.eks. spiser vi tomater dyrket i Spanien, køber tøj fremstillet i Bangladesh og biler produceret i Japan. De fleste af de objekter, vi omgiver os med, er blevet transporteret over lange afstande gennem produktions- og handelsprocessen (Hartmann-Petersen et al. 2007:404-407). F.eks. består et hverdagsobjekt som computeren af et utal af små komponenter, som produceres mange forskellige steder og samles et helt andet sted i verden, før computeren sælges over hele verden. Det er således let at forestille sig et fyldt verdenskort ved at kortlægge de mest essentielle objekter fra hverdagen. På den måde er det tydeligt, at individet ikke blot i forhold til politiske eller institutionelle forhold er del af en globaliseret verden, men at også på hverdagsligt niveau indgår i globale sammenhænge, og at det hverdagsliv, vi kender, er afhængigt af mange forskellige produktions- og handelskæder med led i hele verden. På samme måde udgøres en stor del af hverdagslivet af aktiviteter, der kun er muliggjort på grund af de kommunikationsteknologier, der gør, at mennesker bosat i Danmark kan have forbindelse til mennesker, medier og underholdningstilbud fra hele verden.

Senmodernitetens udvikling

At hverdagslivet i dag er muliggjort af utallige globale forbindelser, er ét af resultaterne af den industrielle udvikling og den øgede globalisering, der opstod i kølvandet på industrialiseringens fremskridt og modernitetens udbredelse. Ifølge Giddens kan modernitet forstås nogenlunde synonymt med det industrialiserede samfund, selvom moderniteten består af flere dimensioner end blot industrialisering af samfundet (Giddens 1996:26). Giddens fremhæver kapitalisme som en anden af modernitetens dimensioner, og modernitetsbegrebet rummer på den måde det institutionelle niveau og de sociale relationer, der opstår heri (Giddens 1996:26). Giddens forklarer den moderne verden som en løbsk verden: *"Ikke alene er den sociale forandrings hastighed langt højere, dens omfang og den dybde, hvormed den påvirker tidligere eksisterende sociale praksiser og adfærdsformer, er også langt større."* (Giddens 1996:27). Med modernitetsbegrebet bliver det muligt at forstå denne periode, særligt det 20. århundrede, og den omfattende betydning denne periode har haft for den industrielle og kapitalistiske udvikling på institutionelt niveau, men også at der i denne periode er sket voldsomme forandringer i sociale relationer. Særligt for moderniteten er også at verden så at sige blev åbnet, og der blev skabt flere og mere tilgængelige forbindelser på tværs af landegrænser og store geografiske afstande, end hvad tidligere var tilfældet (Giddens 1996:33-34). At verden i moderniteten blev yderligere globaliseret, har været af afgørende betydning for de globale

muligheder, men også konsekvenser, vi i dag står overfor i senmoderniteten. Globaliseringen er netop en essentiel konsekvens af moderniteten og på grund af tid-rum-udstrækningen er forbindelser på tværs af store geografiske afstande nu ikke bare mulige, men uundgåelige (Giddens 1996:34). Ifølge Giddens betyder globaliseringen, at *"...ingen kan "holde sig uden for" de forandringer, som er frembragt af moderniteten. Det gør sig bl.a. gældende i forhold til de globale risici for en atomkrig eller en økologisk katastrofe."* (Giddens 1996:34). På den måde forstås en forbundenhed i verden, som ikke kan undviges, og industrialiseringens omfattende betydning for samfundet i dag understreges. På den ene side betyder denne udvikling, at det globale er blevet arena for den enkeltes udfoldelse, og at mange mennesker har fået bedre muligheder for uddannelse, bedre arbejdsvilkår og for at skabe et godt liv for sig selv og sine nærmeste. På den anden side er denne udvikling sket på bekostning af naturen og de mange industrielle fremskridt har medført en række sociale, økonomiske og miljømæssige utilsigtede konsekvenser.

Ifølge Giddens er det at leve i den senmoderne verden *"...ikke blot et spørgsmål om, at mere eller mindre vedvarende og dybtgående forandringsprocesser finder sted, det er snarere et spørgsmål om, at forandringerne hverken tilpasser sig i overensstemmelse med menneskelige forventninger eller menneskelig kontrol."* (Giddens 1996:41). Hermed ses således en forståelse af, at mennesket ønsker at underlægge naturen og det sociale en rationel styring (Giddens 1996:41). Det betyder, at individet i det senmoderne samfund gerne vil kontrollere alt, men ikke er i stand til det. Dette ligger i forlængelse af forståelsen, der er uddybet i bæredygtighedsparadigmet; at det senmoderne samfund er præget af synlige konsekvenser af de menneskelige handlinger, der er foretaget tidligere, og at menneskets forhold til naturen særligt i den vestlige verden har været et spørgsmål om at beherske frem for at leve på naturens præmisser.

Denne forståelse ses ligeledes hos Beck, som ser en menneskelig utilstrækkelighed i forhold til at kontrollere de problemer, menneskeheden selv har skabt: *"Among other things, the world can no longer control the dangers produced by modernity; to be more precise, the belief that modern society can control the dangers that it itself produces is collapsing – not because of its omissions and defeats but because of its triumphs."* (Beck 2009:8). Særligt interessant er det, at det ikke er industrialiseringens fejl eller mangler, der har medført rækken af utilsigtede konsekvenser, men derimod netop industrialiseringens sejre og succeser, der har betydet store ændringer for alle mennesker på en måde, der er uforudsigelig og større, end vi kan håndtere (Beck 2009:8).

Risici og valg i hverdagslivet

Konsekvenserne kan ligeledes betegnes som risici og en forståelse af, at vi i senmoderniteten lever i et samfund, hvor vi konstant konfronteres med de mange risici, der findes:

”The category of risk opens up a world within and beyond the clear distinction between knowledge and non-knowing, truth and falsehood, good and evil. The single, undivided truth has fractured into hundreds of relative truths resulting from the proximity to and dismay over risk. (...) Thus the category of risk reflects the response to uncertainty, which nowadays often cannot be overcome by more knowledge but is instead a result of more knowledge.” (Beck 2009:5).

Beck omtaler dette som *risikosamfundet*; et samfund, hvor det ikke er muligt for mennesker at kontrollere og beherske de utilsigtede konsekvenser og farer, industrisamfundet har skabt (Beck 2009:7). I Giddens’ forståelse af det senmoderne samfund ligger også en forståelse af, at individet tvinges til at acceptere de risici, der findes i det senmoderne hverdagsliv og dermed acceptere, at ingen hændelser i vores hverdagsliv følger et bestemt forløb, men derimod er åbne for tilfældige hændelser og, så at sige, ude af vores kontrol (Giddens 1996:41). I denne forståelse er et vigtigt perspektiv, at når individet tvinges til at acceptere disse risici, handler det også i høj grad om de mange abstrakte systemer, som individet skal forholde sig til og er påvirket af (Giddens 1996:41). De mange abstrakte systemer gør, at det ikke er muligt for individet at forholde sig til viden om alt; det er vanskeligt at opretholde en tillid til alle de systemer, individet er i berøring med, og individet sorterer derfor – enten bevidst eller ubevidst – mellem de forskellige handlemuligheder, som systemerne giver (Giddens 1996:35). Individet forholder sig således pragmatisk til handlemulighederne indenfor de abstrakte systemer (Giddens 1996:35). Systemernes abstrakte karakter betyder også, at afstanden mellem individet og produktionen af de ting, vi omgiver os med, øges, og dermed øges også afstanden mellem individet og konsekvenserne af individets handlinger. F.eks. sker en *expert-ization* indenfor produktionen af biler, hvor computersoftware spiller en større og større rolle; det bliver sværere for det enkelte individ at forstå, hvordan bilen fungerer og næsten umuligt at reparere en bil uden ekspertviden (Urry 2007:53). Med denne udvikling bliver individet fremmedgjort fra systemet, men er samtidig også afhængig af, at systemet fungerer (Urry 2007:53). Dette betyder ligeledes, at individet både skal forholde sig til fakta, der kommer fra systemerne og til egne værdier, hvilket tvinger individet til at træffe refleksive valg i hverdagslivet.

De abstrakte systemer, som betinger og påvirker hverdagslivet for individet i det senmoderne samfund, ses også i empirien. Dorthe giver udtryk for, at hun er i tvivl om effekten af de handlinger,

hun selv eller hendes kæreste foretager, når de f.eks. køber en bil ”...sådan en miljøvenlig, diesel-et-eller-andet med de rigtige filtre og alt sådan noget der.” (Bilag 8:9) og hun ser i tv, at dieslebiler alligevel udleder flere drivhusgasser end de må (Bilag 8:9). Dette er et udtryk for, at hun ikke kan gennemskue de mange abstrakte systemer, som påvirker hendes hverdag. Når Dorthe oplever, at tilliden til systemerne ikke længere kan opretholdes på grund af modstridende informationer, betvivler hun eksperter og ekspertsystemer og effekten af den handling hun har foretaget. Dette er udtryk for, at individet i det senmoderne samfund konstant modtager uanede mængder af informationer; der findes ikke én sandhed, men derimod mange, og individet selv stilles til ansvar for at vælge, hvilke sandheder han eller hun vil tro på. Det hører vi fra Karen, som stiller spørgsmålstejn ved, hvorfor det ikke er billigere at købe en elbil: ”Hvorfor er vores afgiftssystem så fuldstændigt åndssvagt skruet sammen? Er det fordi, at der ikke er kapacitet til rådighed, eller er det, fordi at interesserne for at sælge olie er så stor? Eller hvad handler det i virkeligheden om? Det har jeg enormt svært ved at gennemskue.” (Bilag 5:11-12). Et lignende eksempel på, at det kan være svært at gennemskue de mange forskelligt rettede informationer, ses i forbindelse med indkøb af fødevarer, hvor Nanna fortæller:

“Men samtidig med, at det også kan være rigtig svært at gennemskue (...) Når så det viser sig, at de spanske tomater er miljømæssigt bedre end de danske (...) på trods af transport og så videre. (...) Der er bare rigtig mange ting der, når du står sådan som forbruger, er svære sådan faktisk at afgøre: ”Hvad er det rigtige valg?”” (Bilag 3:10).

Citatet afspejler de mange forskellige informationer, individet mødes af i det senmoderne samfund. Tomater er ikke længere bare tomater; indkøbet af tomater bliver til et valg, hvor individet reflekterer over forskellige aspekter af sit eget forbrug i relation til miljø, økologi og meget andet.

Denne konstante informationsstrøm, som møder individet, er tydelig mange steder i empirien, hvor interviewpersonerne giver udtryk for, at der er mange valg i deres hverdag (Bilag 9:11, Bilag 2:12). De mange valg og informationer relaterer sig til de mange risici, som individet ligeledes skal navigere i, i det senmoderne samfund. Risici er et grundvilkår, det ikke er muligt at undslippe (Beck 1997a:55) og påvirker derfor hverdagslivet og det enkelte individ; hver eneste dag konfronteres individet med alverdens risici. Blot ved at åbne avisen mødes individet af informationer om alt fra klimaforandringer til krige og multiresistente bakterier. Individet skal træffe sine egne valg i det, Beck omtaler som en ny fase af individualisering i en globaliseret verden fyldt med risici og usikkerheder (Beck 2009:54). Denne individualisering er sket, fordi eksperter og ekspertsystemer har fejlet i deres håndtering af risici, og individet er derfor tvunget til at nære mistro til disse systemers

rationalitet (Beck 2009:54). På denne måde bliver det op til individet selv at foretage vurderinger, fordi det ikke er muligt at stole på systemerne (Beck 2009:54). Konfrontationen med de mange valg udtrykker Dorte, som i høj grad føler, at de mange valg påvirker hendes hverdag:

”...det er helt sindssygt med de muligheder, vi har i dag. Og især som ung kvinde og især som nu, 28-årig, hvor jeg skal gøre karriere, og jeg skal have børn, og jeg får også at vide: “Åh, pas på, hvis der går for mange år kan du heller ikke få børn!”. Og: “Åh, pas på ikke at være for meget ude af arbejdsmarkedet, så kommer du aldrig ind!”. (...) Vil jeg lave en ph.d. eller skulle jeg hellere have stoppet og være mere familiemindet eller? Altså, bare med det er der mange valg, ikke? Man kunne blive, får man jo at vide i hvert fald, lige hvad man vil. Og vi kan få alt hvad vi vil have. Økologisk eller (...) måske kan du ikke tåle gluten (...) Og så kan du måske ikke tåle det ene, men godt det andet. Altså, der er bare så sindssygt mange ting. Parfume-allergier. Skal man tage offentlig transport, for, med miljøet, eller skal man tage en bil? Og hvis du har en bil, hvilken forsikring skal du...? (...) Der er så sindssygt mange valg og mange ting, man kunne vælge at tro på. Og man kan jo ikke det hele, og hvad er så det vigtigste? Og et eller andet sted, så (...) giver jeg bare op midt i det hele og tænker: ”Hvad vil jeg, nu?”. Du ved. Og så bliver jeg måske sådan lidt ego, fordi hvor skal jeg satse? I hele paletten, det er jo totalt umuligt at vælge (griner). Og jeg er presset nok i forvejen. Så, jaja, det synes jeg gælder for alting, der er rigtig mange valg.” (Bilag 8:14-15).

For Dorte handler valgene i hverdagen om nogle grundlæggende elementer i livet; de mange valg besværliggør hverdagen og stiller hende konstant overfor afgørende beslutninger. For flere andre interviewpersoner gør det sig ligeledes gældende, at de føler, der er mange valg i hverdagslivet, men at de derfor nogle gange foretager handlinger, som reducerer kompleksiteten af de beslutninger, de skal træffe hver dag. De kompleksitetsreducerende handlinger, som interviewpersonerne foretager i hverdagen, vil vi uddybe yderligere i analysens anden del, hvor vi undersøger konkrete hverdagshandlinger i hverdagslivet. I denne del af analysen er det dog interessant at undersøge, hvordan den samfundsmæssige udvikling påvirker netop individet i hverdagslivet.

Kapitalismens spor i hverdagslivet

For at forstå, at individet i det senmoderne samfund skal træffe flere valg og forholde sig til flere informationer end i det moderne samfund, finder vi det ligeledes interessant at se nærmere på, hvordan kapitalismen, som en uundgåelig del af senmoderniteten, har medført utilsigtede konsekvenser. Kapitalismen har haft stor indvirkning på samfundsudviklingen i det 20. og 21. århundrede og påvirker ikke blot økonomiske aspekter, men har også indflydelse på sociale, psykologiske og politiske anliggender i samfundet:

”One only has to contemplate the whole complex of forces implicated in the proliferation of mass automobile production, ownership, and use to recognize the vast range of social, psychological, political, as well as more

conventionally understood economic meanings which attach to one of the key growth sectors of twentieth-century capitalism.” (Harvey 1989:123).

Bilen bliver et eksempel på, hvordan kapitalismen ikke bare har indflydelse på det økonomiske system, men produktion, ejerforhold og det sociale liv. Industrialiseringen og kapitalismens udbredelse har medført konsekvenser på flere skalaer; lokalt, nationalt, regionalt og globalt. Ligeledes bliver de utilsigtede konsekvenser tydelige verden over på grund af den gensidige forbundenhed, globaliseringen har medført.

I det senmoderne samfund ser vi, hvordan den neoliberale tankegang vinder frem med ønsket om større frihed for det enkelte individ gennem markedet. Den samfundsmæssige orden og det kapitalistiske system, vi lever under i det senmoderne samfund, har konsekvenser og betydninger for både de samfundsmæssige og miljømæssige problemer, vi i dag står overfor. Neoliberalismen og det økonomiske system har således udviklet sig fra at være et værktøj til politisk udvikling til at være et grundvilkår, der går forud for alt andet: *”I takt med at nyliberalismen satte sin dagsorden igennem, forvandlede den fra en politik (der kan fravælges) til en økonomisk nødvendighed (der ikke kan).”* (Lundkvist i Nielsen 2012:19). Ligesom Beck beskriver Jørgen Steen Nielsen paradokset i, at den neoliberale samfundsudvikling har haft utilsigtede konsekvenser: *”Det dybt paradoksale ved hele det store nyliberalistiske projekt for den globale økonomi, som i selve sin ideologiske grundtanke handler om at skabe frihed for den enkelte via frihed for markedet, er, at projektet med dagens dybe krise er endt i sin egen modsætning: med at skabe ufrihed, afhængighed og tvang.”* (Nielsen 2012:20). Den ideologiske tanke om at skabe frihed for mennesker i dag har medført ufrihed og tvang hos en stor gruppe mennesker. Konsekvenserne af ønsket om at skabe vækst og at beherske, ikke bare naturen, men også samfundsudviklingen har gjort, at vi i dag oplever kriser, og at vi er tvunget til at handle på måder, der kan forsøge at rette op på de konsekvenser, det moderne samfund og den frie markedsøkonomi har skabt. I stedet for at markedet fungerer som redskab til menneskelig frihed, har markedet overtaget styringen og retningen (Nielsen 2012:20).

Netop på grund af komplekse sammenhænge mellem mange forskellige aktører i samfundet og intern forbundenhed rammer de utilsigtede konsekvenser, som nævnt, ikke kun enkelte områder, men får virkning på mange forskellige arenaer i verden. Et tydeligt eksempel på dette er starten på den finansielle krise i 2008, hvor Lehman Brothers’ konkurs blev startskuddet for fatale konsekvenser, ikke bare i finansverdenen, men gennemgående i verdenssamfundet (Nielsen 2012:26). Der er således ikke blot tale om en økonomisk krise, men om nogle grundlæggende mekanismer, som rammer bredt samfundsmæssigt: *”Der rumsterer i dag en udbredt fornemmelse af, at dette*

er en dybere systemkrise. At der er noget i selve den økonomiske model, som ikke længere holder. Et misforhold mellem den størrelse, den globale økonomi efterhånden har antaget, og planetens bæreevne.” (Nielsen 2012:8).

Det senmoderne arbejdsliv

Særligt i arbejdslivet bliver kapitalismens indflydelse synlig, idet arbejdet bliver individets direkte vej til frihed gennem velstand. I det senmoderne samfund sker der en udvikling i arbejdets mening og betydning for individet; der sker store ændringer i arbejdet og hverdagslivet og i de erfaringer, holdninger og værdier, der knytter sig hertil (Hvid & Møller 2004:132). Der er sket en udvikling fra det moderne samfund, hvor lønarbejdet udbredtes; for lønarbejderne i det moderne samfund var lønnen lig med arbejdets mening og lønarbejderne organiserede sig med udgangspunkt i alle at være lønmodtagere (Hvid & Møller 2004:132). Ligeledes skete en udvikling, hvor også funktionærer udgjorde en stor gruppe på arbejdsmarkedet; funktionærerne adskilte sig fra lønarbejderne ved, at der var en mindre sammenhæng mellem løn og præstation i deres arbejde (Hvid & Møller 2004:133). I det senmoderne samfund opstår endnu en gruppe på arbejdsmarkedet, som kan betegnes som professionelle (Hvid & Møller 2004:133). For denne gruppering er arbejdet en værdi i sig selv: *”For den professionelle er det en selvstændig værdi at få lov til at udvikle sig i sin profession, dels fordi den professionelle identificerer sig med og holder af sin profession, dels fordi den professionelle ved at dygtiggøre sig i sin profession bliver mere værd på arbejdsmarkedet...”* (Hvid & Møller 2004:134). Således sker der en udvikling, hvor arbejdet får en anden mening og placering i hverdagslivet end tidligere, og hvor nye værdier udtrykkes gennem en mere individualistisk arbejdsmoral (Hvid & Møller 2004:134). Således er der i det senmoderne samfund en lavere pligt moral; for individet er det en forudsætning, at arbejdet skal give mening, ligesom autoriteter får en mindre betydning og selvrealisering får en større betydning (Hvid & Møller 2004:134). Det er således i høj grad indenfor arbejdslivet, at selvrealiseringen er mulig (Hvid & Møller 2004:134-135). Selvrealisering bliver vigtig i det senmoderne samfund, fordi individet skal skabe sin egen identitet.

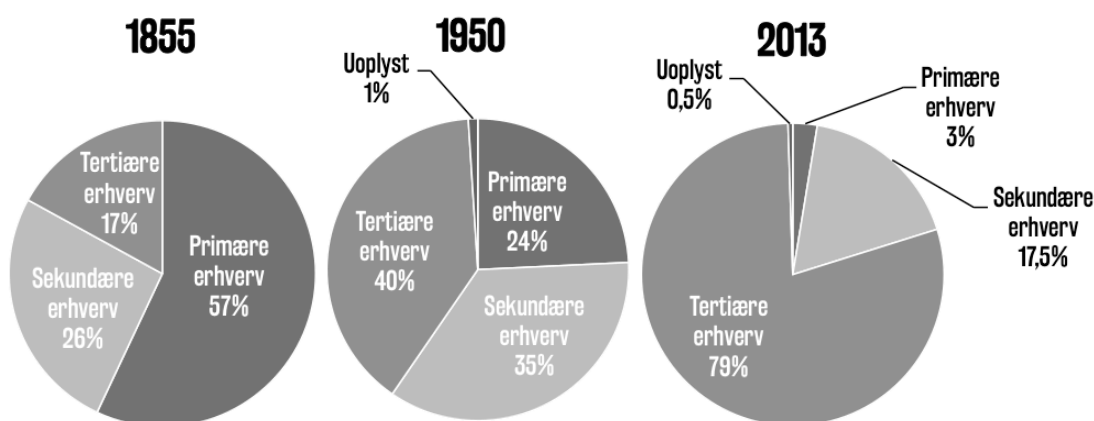
At arbejdet er vigtigt for individet i det senmoderne samfund afspejles i empirien, idet arbejdet opleves som en vigtig faktor i interviewpersonernes hverdagsliv. At arbejde ikke er tvang eller pligt, men derimod noget individet selv ønsker afspejles hos Emil, der beskriver sit forhold til at arbejde:

”Men det er jo så mig, der har bestemt, at jeg vil have et arbejde for eksempel. (...) Jeg har jo både et arbejde, fordi jeg synes, at det er sjovt, men også fordi at vi har en husleje og en børneinstitution og mad der skal betales, og sådan noget. Jeg tror nu nok, at jeg ville være journalist alligevel. Eller jeg var jo også journalist, før jeg fik et arbejde.” (Bilag 4:2).

Emil giver her udtryk for, at han selv har bestemt, at han vil have et arbejde af økonomiske og personlige årsager og fordi det at have et arbejde er vigtigt for hans selvforståelse. Her ligger en underforstået antagelse om, at han også kunne have valgt ikke at have et arbejde og arbejdet bliver dermed et tilvalg frem for en tvang.

En vigtig skelnen mellem arbejde i det moderne samfund og i det senmoderne samfund handler også om, at arbejdet i det senmoderne samfund er blevet mere fleksibelt i takt med, at hverdagslivet er blevet mere komplekst og fragmenteret; for at opretholde hverdagslivet er det nødvendigt med et fleksibelt arbejde. Der er sket et skifte i, hvilken type arbejde individerne i samfundet er beskæftiget indenfor; i det senmoderne samfund findes de store erhverv indenfor den tertiære sektor med stor beskæftigelse indenfor servicesektoren (Hvid & Møller 2004:122). Således var der i 2013 ca. 79% beskæftigede indenfor de tertiære erhverv, mens der til sammenligning i 1855 kun var 17% (se figur 5). Tidligere har en stor andel af beskæftigelsen været indenfor primære erhverv, såsom landbrug og fiskeri, men andelen af beskæftigede indenfor disse erhverv er faldende (Hvid & Møller 2004:122). Således var 57% i 1855 beskæftigede indenfor landbrug, fiskeri og søfart, mens denne andel i 2013 svarede til ca. 3% af det samlede antal beskæftigede (se figur 5). I det moderne samfund var en stor del af arbejdsstyrken beskæftigede indenfor sekundære erhverv, som industri og håndværk, men i det senmoderne samfund er en større del beskæftigede indenfor den tertiære sektor (Hvid & Møller 2004:122).

De fleste af interviewpersonerne er beskæftigede indenfor tertiære erhverv, som opstår som en konsekvens af udviklingen i det senmoderne samfund, hvor arbejdsdelingen udvikles, hvilket resulterer i et behov for mere kommunikation og koordinering (Hvid & Møller 2004:122-123).



Figur 5: Oversigten viser udvikling i den procentvise fordeling af beskæftigelse i Danmark i årene 1855, 1950 og 2013. (Data hentet fra Danmarks Statistik 2014: 192)

Arbejdslivets fleksibilitet ses i empirien, hvor flere interviewpersoner giver udtryk for, at deres arbejde er fleksibelt. Det ses blandt andet i dette citat: *"Jeg kan også bestemme meget med arbejdstider her, jeg har et arbejde, hvor jeg har mulighed for at flexe meget. Hvad tid jeg møder, det er afhængigt af, hvad jeg har af aftaler. Men jeg skal selvfølgelig lægge de timer jeg skal lægge, det er klart."* (Bilag 6:4). Citatet afspejler, at fleksibiliteten i arbejdslivet er vigtig for Jens; det at han selv bestemmer, hvornår han kommer og går, gør, at han føler, at han selv bestemmer over sin hverdag (Bilag 6:4). For mange af interviewpersonerne er der også en klar skelnen mellem arbejdslivet, som er fleksibelt, og hvor de selv bestemmer, til privatlivet, hvor det i høj grad er deres familie eller børns rutiner og behov, der er styrende. Dette kommer til udtryk, når Holger siger: *"Privat, vil jeg sige, der har vi jo, det er jo mest det børnene skal, forskellige ting, og de skal hentes og de skal til svømning og en skal jo til gymnastik et par gange om ugen, ikke? (...) Og vi skal have noget mad, vi skal.. Altså der er jo alle de der rutineting, som vi skal."* (Bilag 7:4). Martin giver udtryk for et aspekt ved det fleksible arbejde, der adskiller sig fra arbejdslivet i det moderne samfund; at der er et andet pres i forhold til arbejdsopgaver, som gør, at man aldrig bliver færdig med at arbejde (Bilag 9:3). Med fleksibiliteten følger altså et andet arbejdspress end tidligere. Som nævnt, er det ikke alle, der er beskæftigede indenfor erhverv med samme fleksibilitet. F.eks. har Dorthe en anden forståelse af arbejdslivet: *"Altså, man kan sige, jeg skal være på mit arbejde mellem 9 og 17 og det skal være 37 timer om ugen. Og reelt skal det være meget mere, ikke? Men altså, det kan jeg jo ikke rigtig rykke på, der skal jeg være der."* (Bilag 8:3) Dorthe oplever således ikke det samme fleksible arbejdsliv, som flere af de andre interviewpersoner giver udtryk for.

Hverdagslivets nødvendige rutiner

Arbejdslivets fleksibilitet spiller således for flere interviewpersoner en central rolle i hverdagslivet. Som der ligeledes gives udtryk for blandt interviewpersonerne i det ovenstående har vaner og rutiner også en stor betydning i hverdagslivet. Hverdagen er præget af rutiner, der gør det muligt at håndtere hverdagslivets mange valg og informationer. Rutinerne anskues derfor ikke som negative af interviewpersonerne, men som en nødvendighed i hverdagen. Dette kommer ofte til udtryk gennem den følelse af selvbestemmelse, interviewpersonerne giver udtryk for – ligesom at det selv at have valgt et arbejde kan være vigtigt, er også følelsen af selv at bestemme over sin egen hverdag vigtig. Det kommer f.eks. til udtryk, når Karen udtaler:

"Jeg har læst et sted, at (...) hvor glad man er for sit liv, hvor tilfreds man er med sit liv, hænger meget sammen med hvor stor en mulighed man har for at påvirke sit eget liv. (...) Vi er der... I vores liv, min mand og jeg, hvor vi har skabt os et liv, som vi er rigtigt glade for. Og en hverdag (...) som vi kan lide. (...) Så

selvom der er rutiner... Og det vil der jo altid være. Det skal der også være. Så er det gode og nødvendige rutiner, uden at det bliver kedeligt og ensformigt.” (Bilag 5:4).

Karen giver her udtryk for, at muligheden for at påvirke sit eget liv er vigtig for individets tilfredshed med livet. Vigtigheden af at være glad for sin hverdag kommer ligeledes til udtryk andre steder i empirien (Bilag 7:3; Bilag 9:4).

I empirien er der forskel mellem de interviewpersoner, der har børn og de, der ikke har; de, der har børn, giver udtryk for, at de selv overordnet bestemmer i hverdagen, men at det ofte er børnene, der er styrende for de vaner og rutiner, de har i hverdagslivet, mens de interviewpersoner der ikke har børn i højere grad giver udtryk for, at de selv bestemmer over deres hverdag. Når vi spørger Nanna, hvem der bestemmer, hvordan hendes hverdag ser ud, fortæller hun: *”Det bestemmer jeg rimeligt meget selv. (...) Altså jeg har selvfølgelig mange forpligtelser, når man sådan er familie og børn. Så hvis der er nogen, der sådan dikterer det, så er det måske nok børnene der sådan... Altså i forhold til spisetider og sengetider og hentning og aflevering og sådan noget.”* (Bilag 3:3). Nanna giver her udtryk for, at det er børnene, der er styrende for hverdagens rutiner, men at hun stadig selv føler, at hun bestemmer over sin hverdag. Dette behov for regelmæssigheder og rutiner ses ligeledes hos andre interviewpersoner med børn (Bilag 5:3; Bilag 6:3). Det at have børn giver altså ikke mindre selvbestemmelse i hverdagslivet for interviewpersonerne, men derimod en følelse af at de selv har valgt et liv med børn, hvor børnene sætter bestemte rammer for den hverdag de har. Følelsen af selvbestemmelse har Jonas, der ikke har børn, og i højere grad selv styrer sine vaner og rutiner: *”Jeg bestemmer selv over min hverdag, sådan 90%.”* (Bilag 2:3).

For at kunne opretholde hverdagslivet har individet brug for selvfølgheder og vaner, der giver hverdagen rutiner. De handlinger, vi gentager ofte, falder ind i et mønster og efterhånden vil de gentagne handlinger i sig selv opfattes som mønstret (Berger & Luckmann 2003:91). For individet er de vanemæssige handlinger meningsfyldte, på trods af at handlingernes betydning formes som rutiner, som individet tager for givet (Berger & Luckmann 2003:91). Når individet danner vaner opnår det samtidig en psykologisk gevinst, som gør, at mulighederne i hverdagslivet begrænses; selvom handlingen i sig selv potentielt kunne udføres på mange forskellige måder, betyder vanedannelsen, at mulighederne bliver indsnævret, så der for individet reelt kun er én måde at foretage handlingen på (Berger & Luckmann 2003:91). Dette kommer til udtryk i de hverdagshåndteringer, vi ser i empirien, når interviewpersonerne forklarer hverdagens

selvfølgeligheder med vaner og rutiner; dette bliver uddybet i næste del af analysen. Det afgørende i denne sammenhæng er, at individet har brug for vaner og rutiner for ikke at skulle træffe for mange valg i hverdagen. Hverdagslivet er således bygget op omkring selvfølgeligheder (Bech-Jørgensen 1994:142-5) og vanedannelser; hverdagslivets virkelighed er den virkelighed, vi tager for givet (Berger & Luckmann 2003:61).

Acceleration af hverdagslivets tempo

I forlængelse af behovet for rutiner og vaner i hverdagen finder vi det relevant at se nærmere på den tidsforståelse, der er indlejret i hverdagslivet. I empirien fremstår tid som et vigtigt tema, som bliver bragt op af flere interviewpersoner. Tid er et vigtigt aspekt i hverdagslivet; det har en klar forbindelse til behovet for vanedannelse og indbyggede rutiner, som gør hverdagen nemmere. Når interviewpersonerne omtaler tid, handler det ofte om effektivitet, om ikke at have nok tid eller om at udnytte tiden bedst muligt. Karen giver udtryk for, hvad tid betyder for hende: *"Tid i... I et moderne menneskes hverdag er så kostbar en ting. Vi vil gerne have tid sammen."* (Bilag 5:11). Tid i hverdagslivet handler ofte om, hvordan alle rutinerne skal passe sammen, for at individet kan nå at have tid sammen med andre; tiden er vigtig og knap i hverdagen og få minutter kan betyde meget for at få hverdagspuslespillet til at gå op (Bilag 8:6; Bilag 1:4). Udviklingen i det senmoderne samfund har betydet, at tid er blevet en mangelvare for mange (Eriksen 2002:165). I empirien kommer dette til udtryk, når interviewpersonerne f.eks. foretager prioriteringer af, om det er hurtigst at tage bil, cykel eller offentlig transport (Bilag 8:3; Bilag 2:4) eller foretager handlinger ud fra en betragtning om, at de er effektive:

"...altså at det er effektivt at vaske tøj, og det er effektivt at lave mad, og det er effektivt at... Altså, der er jo ikke meget tid, når man har fuldtidsjob, eller to fuldtidsjobs, og tre børn og... Et antal dyr derhjemme også, høns og marsvin (...) Vi køber ind en gang om ugen, for det er mest effektivt, efter sådan en nøje planlagt indkøbsliste." (Bilag 9:3-4).

Det der kommer til udtryk i empirien, og som mere generelt afspejles i tids-rum-kompressionen, kan også forstås som en udvikling, hvor tiden forstås som øjeblikkelig tid frem for klokketid (Urry 2000:105-130). Klokketid er en betegnelse for den tidsopfattelse, der dominerede i det moderne samfund, hvor tid blev anset som en ressource, der var adskilt fra det sociale rum (Urry 2000:114). Øjeblikkelig tid er derimod forbundet med det senmoderne samfund, hvor individet konstant konfronteres med informationer, og hvor teknologi og sociale praksisser baseres på en tidsramme, hvor alting bevæger sig så hurtigt, at det er udenfor den menneskelige forståelse (Urry 2000:126).

Denne ændring af tid/rum-aksen betyder, at det senmoderne samfund er uden forsinkelser, og at: *”Tiden er væk, betragtet som en måde at skabe afstand og nærhed på.”* (Eriksen 2002:65). Den acceleration, der sker i det senmoderne samfund, handler om, at alt går hurtigere; en acceleration af livets tempo, hvor følelsen af at tiden er knap er en konsekvens af et ønske om eller behov for at gøre flere ting på kortere tid end tidligere (Rosa 2014:26-27; Eriksen 2002:73). På et samfundsmæssigt niveau handler denne acceleration om, at samfundet *”...bliver styret, koordineret og behersket gennem et stramt og strikt tidsregime, der ikke er etisk artikuleret.”* (Rosa 2014:12). Individene i det senmoderne samfund er derfor ikke bundne eller fastlåste af etiske regler, men opfattes som frie, på trods af at de styres af dette tidsregime, som er mere eller mindre usynligt og styret af den før omtalte acceleration (Rosa 2014:12). Således bliver tid en udenforstående styring, som individet ikke selv kan påvirke. Når interviewpersonerne giver udtryk for, at tiden i hverdagen er knap og at de konstant må foretage prioriteringer for at få hverdagen til at hænge sammen bedst muligt kan dette således også afspejles i den mere generelle sociale acceleration, der sker i det senmoderne samfund. Denne acceleration i livstempoet skal forstås i sammenhæng med en teknologisk acceleration og en acceleration af social forandring (Rosa 2014:20). Den teknologiske acceleration har en klar sammenhæng til tids-rum-kompressionen og den øgede globalisering, som vi har omtalt tidligere, mens accelerationen af social forandring handler om en sammentrækning af nutiden; kun i nuet kan vi trække på erfaringer fra fortiden og samtidig opbygge forventninger om fremtiden, men når nutiden sammentrækkes, bliver dette tidsrum også mindre (Rosa 2014:23-24). Dette skal forstås i relation til, at den institutionelle stabilitet generelt er aftagende i det senmoderne samfund; jo mindre stabile samfundets institutioner er, jo højere acceleration findes. Denne acceleration ses således i det senmoderne samfund, hvor stabiliteten af f.eks. arbejde og parhold er lavere end tidligere (Rosa 2014:25).

Det er hermed tydeligt, at tid i hverdagslivet er vigtig for interviewpersonerne, og at dette ofte kommer til udtryk gennem en følelse af mangel på tid eller et ønske om at effektivisere tiden. Dette hænger ligeledes ofte sammen med et behov for fleksibilitet og frihed i hverdagslivet, hvilket vi vil se nærmere på i det følgende.

Fleksibilitet og frihed i hverdagslivet

På samme måde som vi har set, at tid, vaner og rutiner spiller en afgørende rolle i hverdagslivet, er fleksibilitet og frihed også fremtrædende i empirien. Begrebet frihed anvendes ofte af interviewpersonerne til at beskrive deres fritid og de muligheder, de ønsker og har behov for. Frihedsbegrebet er behandlet i mange henseender (bl.a. Bauman 2003; Freudendal-Pedersen 2007),

men indenfor rammerne af dette speciale finder vi det ikke muligt at gå yderligere i dybden med begrebet teoretisk. I empirien omtales frihed i sammenhæng med fleksibilitet, muligheder og valgfrihed i hverdagen, og vi vil behandle interviewpersonernes udsagn om frihed (både personlig og økonomisk) på lige fod med de andre begreber, som vi heller ikke behandler yderligere teoretisk. Det relevante for begreberne i denne sammenhæng er, at de for interviewpersonerne udtrykker behov og ønsker om deres hverdagsliv, og hvordan de får det til at hænge sammen.

Flere interviewpersoner udtrykker et behov for frihed. Emil taler om, hvilke muligheder LetsGo giver ham: *”Så det at vide, at det ligesom er en del af den der frihedspakke, der er i weekenden. Det gør en stor forskel. Sådan følelsen af at have radius og at have muligheder...”* (Bilag 4:3). Ligesom det tidligere kom til udtryk, at skelnen mellem hverdag og fritid var vigtig for flere interviewpersoner bliver det også her tydeligt, at fritiden indebærer en dimension af frihed. For Emil handler frihed ligeledes om, at LetsGo giver ham muligheden for at bruge forskellige biler alt efter behov til forskel fra at eje en bil selv (Bilag 4:3). Den samme opfattelse har Camilla, som giver udtryk for, at det er mere fleksibelt at være medlem af LetsGo, fordi hun f.eks. kan melde sig ud igen, når hun om nogle år ikke længere har samme behov (Bilag 1:2). Camilla finder det vigtigt at have mulighed for at kunne tage bilen, også selvom hun ikke nødvendigvis benytter sig af den (Bilag 1:5), men det handler også om en frihedsfølelse, der kædes sammen med det at være voksen og kunne tage sine egne beslutninger:

”Ja, enfrihed i at være sådan: ”Jeg er jo et voksent menneske, jeg har en (...) fuldtidsindtægt. Jeg kan jo godt betale for den service, det er at have en bil, så jeg behøver jo ikke at spørge om lov hos andre.”. (...) Det er ikke sådan noget: ”Ah, må jeg ikke låne og så skal jeg nok give en pose lakridser?”. (...) Det er sådan en ret ”cool cash”-transaktion og en service, jeg ligesom køber.” (Bilag 1:4).

For Camilla handler det at være medlem af LetsGo altså ikke kun om fleksibilitet eller muligheder i hverdagen, men også om en personlig frihed, der hænger sammen med at være voksen og tjene penge; en økonomisk frihed hvor hun selv kan betale sig til den frihed, delebilsordningen giver hende. Den samme frihedsfølelse har Jonas: *”Og så det med at vi er til nogle arrangementer, at jeg ikke skal vente på, at der er nogle andre, der kører hjem. Men jeg kan selv komme, når det passer mig, og jeg kan køre, når det passer mig. Det er det, det handler om for mig.”* (Bilag 2:3). For både Jonas og Camilla handler fleksibilitet og frihed i hverdagen således i høj grad om ikke at være bundet af nogle andre mennesker og at have en personlig og økonomisk frihed til at gøre, hvad de vil. Jonas og Camilla er begge i starten af 30'erne og har ingen børn, og begge udtrykker et andet behov for uafhængighed end de interviewpersoner, der har børn.

Flere interviewpersoner omtaler behovet for fleksibilitet i forhold til at have skiftende behov. Emil oplever, at der opstod et behov for at køre i en større bil, da han fik sit andet barn (Bilag 4:1). Et lignende behov har Nanna, som giver udtryk for, at hun har brug for forskellige biler til forskellige ting (Bilag 3:2). Dette handler ligeledes om et behov for spontanitet: *”Man er måske også mere åben for at gøre nogle ting, også sådan lidt spontant, fordi man ligesom har muligheden og tænker: ”Nå, men okay. Hvis der er en bil, så... Så kan vi sagtens lige gøre det”. (...) Og man så (...) derfor faktisk får gjort nogle ting eller kommer ud...”* (Bilag 3:3). Jonas har en lignende oplevelse:

”At jeg kan (...) sige: ”Nu har jeg brug for en bil af den her type, nu bruger jeg den”. Jeg (...) booker meget sådan... Jeg får lyst til at bruge en bil, så gør jeg det indenfor en dag. (...) Jeg har ikke booket ugevis i forvejen. Det er meget at sige: ”Jeg har sgu lige lyst til at tage ud at se mine forældre eller søskende her i morgen...”. Så gør jeg det.” (Bilag 2:4).

At have muligheden for at være spontan i hverdagen handler i høj grad om at kunne rive sig løs fra de faste rutiner; selvom individer har et stort behov for rutiner og vaner i hverdagen, er der også et behov for at undslippe disse rutiner og få et afbræk i hverdagen. Derfor er fleksibiliteten i de mobilitetsformer, de bruger, vigtig.

Både medlemmerne af LetsGo og af Cykelbiblioteket udtrykker et behov for frihed og fleksibilitet i forbindelse med deres medlemskab. Nogle af interviewpersonerne fra Cykelbiblioteket giver udtryk for et behov for at have forskellige cykler til forskellige aktiviteter. Bl.a. fortæller Martin at han har lånt en liggecykel hos Cykelbiblioteket, som han kun vil bruge til fritidscyklung, mens han foretrækker en *”almindelig standardcykel”* til sin cykeltur mellem hjem og arbejde (Bilag 9:4). Både Martin og Holger skelner mellem *”almindelige”* hverdagscykler og *”for sjov”*-cykler (Bilag 9:4; Bilag 7:1). Som tidligere nævnt skelner flere af interviewpersonerne mellem den fleksibilitet, de oplever i arbejdslivet, og de rutiner, de oplever i hverdagen. På samme måde skelner nogle interviewpersoner også mellem hverdag og fritid, hvor weekender og aftener bliver et frirum, hvor man kan gøre noget andet. Martin skelner mellem hverdagen med rutiner og forpligtelser og aftener og weekender, hvor han kan gøre det han har lyst til (Bilag 9:4). Den samme skelnen har Holger, som giver udtryk for at weekenden er mere afslappet, fordi der ikke er så mange ting, man skal (Bilag 7:4). Disse eksempler afspejler ligeledes, at hverdagslivet har forskelligartet indhold, og at interviewpersonerne har forskellige mobilitetsbehov; derfor ser de en fordel i muligheden for at låne forskellige cykler til de forskellige dele af hverdagslivet.

Behovet for fleksibilitet og frihed i hverdagen handler bl.a. om et behov for bevægelse. I mobilitetsparadigmet slog vi fast, at vi forstår mobilitet som et grundvilkår i det senmoderne hverdagsliv. Når vi i det ovenstående påpeger, at interviewpersonerne har et behov for fleksibilitet og frihed i deres hverdag, handler det således om, at hverdagslivet i det senmoderne samfund er betinget af muligheden for at bevæge sig. Flere interviewpersoner giver udtryk for, at det at bevæge sig rundt i hverdagen er afgørende for dem. Det kommer blandt andet til udtryk, når Jonas fortæller, hvordan han bevæger sig rundt:

”Jeg kan godt lide det der med at springe på cyklen og så kører jeg lige til Vesterbro og spiser noget frokost eller besøger en kammerat. Så cykler jeg et andet sted hen et par timer senere. (...) Dage hvor jeg ikke lige skal så meget, der kan jeg sagtens få cyklet sådan 20-30 kilometer, bare ved at cykle frem og tilbage og skulle se ting, eller bare kigge på byen.” (Bilag 2:3).

Det samme ses hos Camilla, som giver udtryk for, at det er nemmere at bevæge sig rundt på cykel end med offentlig transport (Bilag 1:3). For Emil handler bevægelse også om tid; at der er flere forskellige tempi for bevægelse (Bilag 4:3). Igen kommer det til udtryk, at der er en sammenhæng mellem bevægelse og tid: *”Jeg kan faktisk godt lide at gå også. (...) Altså det at gå til arbejde tager jo lidt længere tid, så det kræver jo også mere tid. Men hvis jeg kan, så kan jeg godt lide at gøre det også.”* (Bilag 4:2). For Emil hænger det at gå sammen med at have god tid; et langsommere tempo kræver mere tid og bliver derfor nedprioriteret i hverdagen, hvor alt skal gå hurtigt. Tiden er her en afgørende faktor i individets hverdagsliv.

I forlængelse af, at fleksibilitet fremstår som et vigtigt element for flere af interviewpersonerne, bliver det også tydeligt, at ufleksibilitet kan være en barriere. Dette ses både i forbindelse med LetsGo og Cykelbiblioteket. Dette kommer f.eks. til udtryk, når Emil siger, at *”tilgængelighedsfølelsen”* er vigtig; det er afgørende for ham, at der er en bil tæt på, der er tilgængelig, når han gerne vil bruge den, og dermed at presset på debilerne ikke er for stort (Bilag 4:4). På samme måde betyder det noget, hvor langt væk bilen er; den bil der holder 100 m væk bruger han oftere end den der er 500 m væk (Bilag 4:1). Dette handler dog også om, at den bil, der holder 500 m, væk er en elbil. Flere interviewpersoner omtaler muligheden for at bruge en elbil som positivt, men alligevel er der en barriere i forhold til at bruge den, bl.a. fordi elbilen ikke kan køre de samme afstande uden opladning som en benzindrevet bil og derfor ikke tilbyder samme fleksibilitet (Bilag 4:1; Bilag 2:8). I forlængelse af dette omtales også ufleksibilitet i relation til brugen af Cykelbiblioteket; alle interviewpersonerne, som er brugere her, giver udtryk for, at afhentnings- og afleveringstidspunktet

er indenfor et lille tidsrum, hvilket gør mulighederne for at bruge det uflexible (Bilag 6:6; Bilag 8:5). Dorthe giver udtryk for, at hun må prioritere i sin hverdag for at kunne anvende Cykelbiblioteket: ”Det er faktisk svært, men jeg prioriterer det jo bare. Fordi hvad skulle jeg gøre uden cykel? Altså. Det er jo det vigtigste for at min hverdag hænger sammen, ikke? Så må jeg bare prioritere det.” (Bilag 8:5). Interviewpersonerne finder altså fleksibiliteten i forbindelse med mobilitet vigtig, fordi de oplever et tidspres i hverdagen.

Individualisering og fællesskaber

En af tendenserne, vi har udledt i det ovenstående, er, at hverdagslivet i det senmoderne samfund er kendetegnet ved at være mere individualiseret. Der er sket en udvikling fra det moderne samfund, hvor individet fulgte en bestemt rute, der var udlagt fra starten af livet til det senmoderne samfund, hvor alle muligheder er åbne, og det er individets eget ansvar at træffe valg, der kan føre af den rute, individet ønsker. Denne individualisering handler om en udlejring af den levevis, der fandtes i industrialiseringen og en gen-indlejring af en ny levevis, hvor individet selv er herre over at sammensætte sin *biografi* (Beck 1997b:95). På trods af denne udvikling har fællesskaber dog ikke mistet deres betydning; de har blot udviklet sig fra at være lokale til ikke længere at være bundet af geografiske afstande og findes både fysisk og virtuelt (Amin & Thrift 2002:41-43). Ifølge Beck handler dette ligeledes om en ny udvikling, hvor der sker en selv-organisering af politik, som handler om *subpolitik* (Beck 1997b:99); dette vender vi tilbage til i kapitel 6. På grund af øget bevægelse tager fællesskaber i dag andre og flere former end tidligere (Amin & Thrift 2002:43). Fællesskaber bliver på grund af uforudsigeligheder og bevægelse noget, individet søger som identitet eller som et forsøg på at finde en sådan (Bauman 2009:220;234). Alle interviewpersoner nævner, at fællesskaber er vigtige og betydningsfulde for dem i deres hverdag. Disse fællesskaber kan tage mange forskellige former og hos nogle interviewpersoner forekommer en skelnen mellem forskellige typer af fællesskaber, f.eks. skelner Jonas mellem sociale fællesskaber og praktiske fællesskaber (Bilag 2:5), Martin og Jens skelner mellem selvvalgte fællesskaber og de fællesskaber, de er tvunget til at være i (Bilag 9:7-8; Bilag 6:9-10), og Emil skelner mellem fællesskaber som giver muligheder, og fællesskaber som socialt samvær (Bilag 4:6). For flere interviewpersoner hænger fællesskaber også uafværgeligt sammen med foreningslivet (Bilag 7:7; Bilag 6:9).

Fællesskaber findes således i mange forskellige aspekter af hverdagslivet. For mange er familien det grundlæggende fællesskab; f.eks. fremhæver Karen, at fællesskabet i familien skal fungere, for at hverdagen fungerer (Bilag 5:3). Men fællesskaber kan også handle om netop at dele sin hverdag med

andre end familien: *”...det giver det modsatte af ensomhed, det giver noget fælles, altså noget... Nogen at dele bekymringer med og nogle at dele glæder med. Udover sin familie. Og så også at dele nogle interesser med, som måske både er bekymringer og glæder.”* (Bilag 6:10). Et vigtigt aspekt i fællesskaber, som fremhæves flere steder i empirien, handler om ansvar og pligter. Det er afgørende for flere af interviewpersonerne, at der er en fælles forståelse af, hvordan fællesskabet skal fungere, og at medlemmerne af fællesskabet overholder de samme forpligtelser. Emil fortæller om en episode, hvor han oplevede, at disse forpligtelser ikke blev overholdt:

”For eksempel så blev min fællesskabsfølelse med LetsGo sat på prøve en dag, hvor jeg skulle (...) have en bil. Og så var den der ikke. (...) Så jeg blev enormt provokeret af dem der, der ikke havde tænkt at de var en del af et fællesskab, men bare havde tænkt: ”Okay, vi lader bare være med at aflevere den”. (...) Jeg blev provokeret af at de ikke følte sig på samme måde... Som en del af et fællesskab og en forening, som jeg var. (...) Det der med at (...) det skal være en forening, hvor man føler at man er med i den samme forpligtelse som er: Man låner bilen og man afleverer bilen på det samme tid. (...) Der er nogle fælles spilleregler indenfor (...) det fællesskab.” (Bilag 4:5).

Emil oplever således en udfordring af sin fællesskabsforståelse, når han konfronteres med, at andre ikke har den samme forståelse. Denne opfattelse af fællesskabets forpligtelser og ansvar kommer ligeledes til udtryk flere andre steder i empirien (Bilag 3:6; Bilag 1:6). Uanset fællesskabets form eller hvilke forpligtelser, der forbindes med det, er det dog grundlæggende for interviewpersonerne, at fællesskaber er vigtige (Bilag 1:7). Karen fortæller:

”Ja, men et fællesskab er jo noget helt grundlæggende menneskeligt vigtigt. Fordi (...) Selvom at vi er nogle egoistiske væsner, der søger at få flest muligt af vores egne behov opfyldt, så søger vi jo et fællesskab. (...) At man kan drage fordel af det, andre kan. (...) Og så på den måde, så kan vi blive mere end 1+1. Det er jo sådan en synergieffekt, der ligger i et fællesskab. Og det samme med, hvis man har en kæreste eller en mand eller en kone. At man skal kunne stole på hinanden... Og kunne hjælpe hinanden.” (Bilag 5:7).

Karen har netop forståelse af, at individet har brug for fællesskaber på trods af den individualisering, der er tilstede i senmoderniteten. Individet har således stadig brug for fællesskaber, som kan stille et socialt behov (Bilag 7:9; Bilag 2:6) og fællesskaber, hvor man hjælper hinanden, når man har brug for det (Bilag 7:9).

Fællesskaber i det senmoderne samfund er tilvalgte og ofte midlertidige, og i større eller mindre grad noget individet vælger (Bauman 2009:256). For flere interviewpersoner er familien, arbejdspladsen, andelsforeningen, naboerne og idrætsforeningen de fællesskaber, de tænker på først. Et interessant aspekt er, at interviewpersonerne er udvalgt på baggrund af deres medlemskab af LetsGo og

Cykelbiblioteket, som begge er foreninger og begge kan anskues som fællesskaber – og også bliver det af nogle af interviewpersonerne (Bl.a. Bilag 5:1; Bilag 7:7). En vigtig pointe at fremhæve er, at netop LetsGo og Cykelbiblioteket er eksempler på en ny type af fællesskaber, som opstår i forbindelse med deleøkonomiens fremkomst. Udviklingen af deleøkonomiske fællesskaber og initiativer er hastigt voksende og et eksempel på en udvikling af fællesskabets potentiale i det senmoderne samfund. I kapitel 6 diskuterer vi, hvordan disse fællesskaber kan være sprækker for bæredygtighed.

Samfundsmæssige tendenser synes at påvirke individets hverdagsliv og sætte rammerne herfor. Gennem interviewpersonernes fortællinger har vi fået indblik i, hvordan hverdagslivet påvirkes af en række faktorer og hvad interviewpersonerne på grund af selvfølgeligheder finder vigtigt i hverdagslivet. Hverdagslivet opleves som fyldt med valg, informationer og risici, som individet dagligt mødes af, og vaner og rutiner er med til at gøre hverdagen mulig og sammenhængende. Hverdagen påvirkes og er afhængig af frihed, fleksibilitet og tid. Individuelle muligheder og valg fungerer side om side med fællesskaber i de mange dele, der sammen udgør hverdagslivet. Denne indsigt danner grundlag for, at vi i det følgende undersøger interviewpersonernes fortællinger om forskellige måder at håndtere disse forhold på.

Hverdagshåndteringer i det senmoderne hverdagsliv

I det følgende undersøger vi, gennem konkrete hverdagshåndteringer, de selvfølgeligheder, som interviewpersonerne benytter til at navigere i de mange informationer og valg, de møder i deres hverdagsliv.

Mobilitet og bæredygtighed som indgang til det senmoderne hverdagsliv

Som nævnt handler mobilitet om, at alt må forstås i bevægelse, og at bevægelser af mennesker, informationer og materialiteter er grundlæggende for individet i hverdagen, for de sociale relationer, der skabes, og dermed også for samfundet. Det er denne mobilitet, der blandt andet betyder, at de interviewede personer oplever en overflod af informationer i hverdagen (Bilag 8:14), at bevægelse fylder meget i deres hverdag og at forskellige transportmidler derfor er vigtige, for at de kan opretholde det liv, de lever (Bilag 1:3; Bilag 2:2; Bilag 6:3). Netop fordi bevægelse er en uundgåelig del af det senmoderne hverdagsliv, er det noget alle interviewpersonerne må forholde sig til, og med

krav til bevægelse følger en række valg, dilemmaer og modsætningsfyldte forhold i relation til samfund og bæredygtighed. Strømmene af informationer er med til at gøre, at interviewpersonerne hele tiden må forholde sig reflektivt til de valg, de træffer.

Hverdagsmobilitet, og særligt det deleøkonomiske element, er den fælles faktor for interviewpersonerne. Hverdagslivet og spørgsmål om bæredygtighed knytter sig dog ikke isoleret til den mobilitet, interviewpersonerne har gennem organisationerne, men er forbundet med mange andre faktorer. Derfor fokuserer analysen her også bredere, netop fordi interviewpersonerne ikke blot forholder sig til bæredygtighed i forhold til mobilitet forstået som transport, men til mange forskellige aspekter af mobilitet og bæredygtighed, der opstår i hverdagslivet. Udover eksempler, der omhandler mobilitet som hverdagsmobilitet og ferierejser, nævner interviewpersonerne blandt andet madspild, økologi, forbrugs- og madvaner, genbrug, byggematerialer, certificeringer, kemikalier i mad og husholdningsartikler samt affaldshåndtering, som eksempler på områder, hvor bæredygtighed, allerede er eller kan blive en del af deres hverdagsliv (Bilag 1:9; Bilag 2:10; Bilag 3:8; Bilag 5:8; Bilag 6:11;13;14; Bilag 7:12). Derfor er det tydeligt, at bæredygtighedsaspektet ikke isolerer sig til mobilitet, men at det netop åbner for mange forskellige aspekter af hverdagslivet, når interviewpersonerne bliver spurgt ind til bæredygtighed med mobilitet som indgang. Undersøgelsen og de fire hverdagshåndteringer omhandler derfor håndtering af spørgsmål om hverdagsliv, bæredygtighed, hverdagstransport og informationer mere generelt.

Selvfølgheder og upåagtede aktiviteter i hverdagslivet

Alle de interviewede personer har aktivt meldt sig ind i enten LetsGo eller Cykelbiblioteket, der har til formål at fremme henholdsvis cyklen eller delebilen som transportmiddel. Disse personer har derfor alle taget stilling til deres hverdagslige mobilitet og gjort sig overvejelser om mobilitetsvalg. Mange af interviewpersonerne giver udtryk for, at bæredygtighed betyder noget for dem, og at det er noget, de tænker på i deres hverdag. Det er dog interessant, at bæredygtighed, for nogle af interviewpersonerne, ikke er et emne, der optager plads i deres bevidsthed i hverdagen. Holger nævner, at bæredygtighed og klimaforandringer ikke er noget, han tænker over i sin hverdag generelt, men først når han står overfor et valg (Bilag 7:10). Jens nævner også, at han ikke tænker over bæredygtighed i hverdagen, men at det har været vigtigt for nogle af de indkøbsrutiner, han har skabt sig, så han lettere har bæredygtighedsovervejelser som baggrund for sine indkøb, uden at han tænker over det hver dag (Bilag 6:12). Selvom de to mænd gør sig overvejelser om

bæredygtighed, er det altså ikke en bevidst refleksion i hverdagen, men i stedet en selvfølgelighed, der for den ene er blevet en gennemgående del af de daglige indkøbsvaner.

Som beskrevet i kapitel 2 består hverdagslivet af selvfølgeligheder, som individet skaber selv og med andre, for at omverdenen bliver meningsfuld og genkendelig for individet (Bech-Jørgensen 1994; Berger & Luckmann 2003). Upåagtede aktiviteter er de aktiviteter, der gør, at hverdagens selvfølgeligheder bliver opretholdt og fornyet, så hverdagen så at sige kommer til at blive individets egen (Bech-Jørgensen 1994:147-148). Selvfølgeligheder er de ting, der gør, at individet får en selvfølgelig tilgang til det, vedkommende møder i sin hverdag, og at nogle ting tages for givet (Bech-Jørgensen 1994:143). Aktiviteter som hverdagstransport eller en særlig rutine for morgenmad og tandbørstning er eksempler på upåagtede aktiviteter. Det er aktiviteter, der ikke er ens for alle, men som alligevel virker som selvfølgeligheder for den enkelte. Upåagtede aktiviteter omhandler, hvad Giddens kalder en praktisk bevidsthed (Bech-Jørgensen 1994:148). For eksempel kan det, som det er tilfældet med Jens, blive taget for givet, at cyklen altid er det første valg for transporten til og fra arbejde (Bilag 6:2). For Jens er dette en selvfølgelighed, men det betyder ikke, at der er tale om en generel selvfølgelighed; var der det, ville alle mennesker cykle. Det er lokale selvfølgeligheder, der ligger til grund for de aktiviteter, individet ikke bevidst tager stilling til, når vedkommende udfører dem i hverdagen. Derfor er disse forskellige fra person til person og mellem forskellige befolkningsgrupper.

Selvfølgeligheder har betydning for, at nogle ting tages for givet med forståelsen af at *”sådan er det bare”* og *”sådan gør vi da bare”* og *”det er da klart, det kan ikke være anderledes”* (Bech-Jørgensen 1994:143). Disse danner en sikker bund, hvorfra individet kan bevæge sig ud i verden og udvikles og genskabes gennem fælles erfaringer og videregives fra generation til generation (Bech-Jørgensen 1994:143). Som Holger og Jens fortæller, er bæredygtighed blevet en del af deres hverdag på en sådan måde, at de ikke tænker over det. For Jens bliver det at vælge bestemte varegrupper en rutine eller vane og netop én af de upåagtede aktiviteter, som hverdagen bygges op af. På den måde bliver det nemmere for ham at gøre sine daglige indkøb, fordi der er skabt selvfølgeligheder for disse. Fordi vi spørger direkte ind til, hvad bæredygtighed betyder i de to mænds hverdag, bliver disse upåagtede aktiviteter og refleksioner italesat. Det er altså handlinger eller refleksioner, som er blevet selvfølgeligheder, men som individet godt kan tale om, hvis vedkommende bliver bedt om det eller bliver gjort opmærksom på det (Bech-Jørgensen 1994:148). Et andet eksempel på, at refleksioner om

bæredygtighed ikke er en bevidst stillingtagen, findes hos Martin. Martins umiddelbare svar på et spørgsmål om, hvorfra hans tanker om bæredygtighed stammer, er: *”Det er et sjovt spørgsmål. Det har jeg ikke selv tænkt over før.”* (Bilag 9:11). Det er altså først, når han får stillet et specifikt spørgsmål om, hvordan han begyndte at tænke på bæredygtighed, at han gør sig tanker om dette. Her kan man forstå, at tanker om bæredygtighed i hverdagen ikke er en bevidst ændring i måden, han tænker på, men altså snarere en selvfølgelighed, der er blevet en del af hans tanker. Rutiner og gentagelser er en vigtig del af hverdagslivet, fordi det skaber regelmæssighed og overskuelighed i en verden med mange valg og informationer (Bech-Jørgensen 1994:145). Selvfølgelighederne er med til, at bestemte upåagtede aktiviteter eller rutiner tages for givet.

Mobilitet og bæredygtighed i hverdagslivet

Fælles for interviewpersonerne er, at bæredygtighed, i større eller mindre omfang, indgår som del af deres refleksioner. Blandt andet nævner Camilla, at bæredygtighed betyder meget for hende, netop fordi det ikke længere er muligt for hende at overse de menneskelige og klimamæssige konsekvenser, i en verden med krig og katastrofer, og at hun derfor tænker over bæredygtighed i sin hverdag (Bilag 1:7).

Interessant er det dog, at flere af de adspurgte forklarer, at der er forskel på den faktuelle viden, de besidder og de handlinger, de foretager sig. Emil fortæller, at han sammen med sin familie tager på ferie til Spanien i stedet for til Sydfalster; to rejser der, ifølge Emil, ville koste nogenlunde det samme. Emil fortæller, at han ikke nødvendigvis synes, at det er det *”rigtige valg”*, men at det *”jo også bare [er] ret dejligt”* at rejse på ferie til Spanien (Bilag 4:10). Emil nævner ligeledes, at han har viden om, at han foretager handlinger, der er problematiske i forhold til bæredygtighed, men at det kun er *”munden, der er i stand til at formulere det”* (Bilag 4:7). Selvom han er bevidst om det ikke-bæredygtige i for eksempel at rejse med fly på ferie, har han ikke ændret sine ferieplaner til en anden form. Det samme paradoks dukker op hos Dorte, der fortæller, at hun ikke foretager flere bæredygtige handlinger i sin hverdag, til trods for at konsekvenserne eller effekterne af hendes *”dårlige valg”* er tydelige for hende i form af f.eks. oversvømmelser og multiresistente bakterier (Bilag 8:13). Disse to eksempler er udtryk for de dilemmaer, der opleves i hverdagen som konsekvens af de mange informationer, som individer dagligt bliver mødt af i det senmoderne samfund.

Det samme gør sig gældende, når Dorte fortæller om sine tanker, når hun kører i sin kærestes bil: *”Jeg må indrømme, når jeg sætter mig ned og starter bilen, jeg tænker slet ikke på, at nu forurener jeg.”* (Bilag 8:9).

Dorthe forbinder således ikke sin egen handling med forurening. Energistyrelsens undersøgelser viser, at transportsektorens CO₂-udledning i 2012 svarede til omkring 35% af CO₂-udledningerne fra det samlede energiforbrug i Danmark, og at transportsektorens udledning er vokset med 15% i perioden 1990-2012 (Energistyrelsen 2015). Transportsektoren, og særligt vejtransporten, står for en stor og stadigt stigende andel af den samlede CO₂-udledning i Danmark (Energistyrelsen 2015). Derfor er det interessant, at Dorthe ikke tænker på denne direkte forurening, når hun kører bil. Således ser vi her, at Dorthe ikke sammenkæder den abstrakte forurening med sin egen konkrete bilkørsel.

Selvom flere interviewpersoner finder bæredygtighed vigtigt, deles denne tanke ikke af alle. I modsætning til flere af de andre interviewpersoner, fortæller Dorthe, at hun ikke er motiveret for at vælge en bestemt mobilitetsform, fordi det er bæredygtigt:

”Jeg gør jo noget, der er bæredygtigt, når jeg cykler. Men jeg sætter mig ikke op på min cykel og tænker: ”Nu gør jeg noget bæredygtigt”. Jeg tænkte heller ikke, da jeg fløj til Skotland: ”Nu kunne jeg ikke tillade mig bil i et år med alt det, den flyver udledte” (...) Altså, jeg er ikke motiveret af at gøre noget på en bæredygtig måde.” (Bilag 8:12).

Karen har en anderledes tilgang: ”*Det (at køre i bil, red.) er jo noget rigtigt griseri, men sådan er det. Så det har været dejligt at have kørt på cykel og at føle sig rigtig grøn!*” (Bilag 5:2). For Karen er der altså en tydelig forbindelse mellem mobilitetsform og forurening, og hun oplever glæde, når hun vælger en grønnere mobilitetsform.

Det er her vigtigt at understrege, at Dorthe er bevidst om, at for eksempel fly og bil forurener, men at andre faktorer er vigtigere for hende. Det er således ikke manglende viden, men derimod en prioritering af egne hensyn, som ligger til grund for hendes handlinger. I sine tanker om Cykelbiblioteket opsætter hun to kategorier for at være medlem; én, der handler om personlige gevinster, og én, der handler om at være med til at skabe opmærksomhed om alternativer til den bilbaserede transport (Bilag 8:4). Af disse to kategorier ”*synes jeg, det fedeste er ego-kategorien*”, fortæller hun (Bilag 8:4). Altså er de personlige fordele, hun opnår ved at være medlem af Cykelbiblioteket, af større betydning end de samfunds- eller miljømæssige fordele, det kunne have at være medlem af en organisation, der har til formål at fremme cykelkultur.

Løsning på konkrete problemer

Det er altså forskelligt, hvor selvfølgelig bæredygtighed og hensyn til klima, miljø og natur er i interviewpersonernes hverdag. Det er derudover også forskelligt, hvad interviewpersonerne betragter som personlige fordele, og hvor højt de vægter disse. Som nævnt fortæller Dorthe, at hun har meldt sig ind i Cykelbiblioteket, fordi det giver hende nogle personlige gevinster. Personlige gevinster kan være af økonomisk, tidsmæssig eller oplevelsesmæssig karakter. Det er også tydeligt, at flere af interviewpersonerne gør brug af henholdsvis Cykelbiblioteket og LetsGo, fordi de herigennem kan finde en løsning på et konkret problem i deres liv. Bæredygtighedsaspektet spiller således en sekundær eller slet ingen rolle, og vigtigst er det, at der findes en løsning på et konkret problem.

Gennem empirien har vi fået indblik i interviewpersonernes hverdagsliv og hvordan dette nogle gange forandres, når der sker en ændring; netop fordi hverdagslivet er bygget op omkring selvfølgeligheder og vaner, bliver det tydeligt, når der sker en ændring i hverdagen, og der derved opstår nye mobilitetsbehov. Disse ændringer antager mange forskellige former i empirien, og nogle ændringer er større og mere betydningsfulde for hverdagslivet end andre. Et eksempel er Emil, der oplever, at han fik brug for en anden måde at transportere sig på, da han blev far (Bilag 4:1); her sker der en forandring i hverdagslivet, som betyder, at individets behov ændrer sig, og at det er nødvendigt at justere i hverdagslivets selvfølgeligheder (Bech-Jørgensen 1994:113).

Flere af interviewpersonerne oplever, at helbredsændringer hos dem selv eller nære familiemedlemmer har givet nye mobilitetsbehov og derfor har medført nyopståede udfordringer, der skulle løses. Holger oplever en ændring i hverdagen, da han bliver syg og ikke længere må køre bil (Bilag 7:4). Store forandringer gør, at hverdagslivets selvfølgeligheder forandres, og at interviewpersonerne skal forholde sig til en ny virkelighed. Holger har derfor været nødt til at finde nye måder at bevæge sig rundt på. Sygdommen har gjort, at Holger meldte sig ind i Cykelbiblioteket, og han fortæller, at han i dag cykler mere end tidligere, hvor han ofte ville have kørt i bil i stedet for at cykle (Bilag 7:11). At Holger har meldt sig ind i Cykelbiblioteket har således ikke været af bæredygtighedsmæssige grunde; at han cykler mere på grund af denne handling, ser han som en positiv gevinst, men ikke som baggrunden for sit valg.

Camillas begrundelse for at melde sig ind i delebilsordningen LetsGo er ligeledes, at det løste et konkret problem, nemlig at hendes far er alvorligt syg og derfor har brug for mere hjælp fra hende end tidligere (Bilag 1:1). Camilla, der i længere tid havde overvejet at anskaffe sig en bil, fik dermed et akut behov for fleksibel mobilitet og meldte sig derfor ind i LetsGo (Bilag 1:11). Camilla fortæller, at hun er modstander af meget bilisme i byen, og derfor ikke har haft lyst til at købe egen bil, men i stedet har meldt sig ind i delebilsordningen (Bilag 1:2). Dermed bunder den specifikke handling – at melde sig ind i delebilsordningen – i den konkrete problemstilling, at Camilla skulle hjælpe sin syge far. Værdimæssige overvejelser har dog betydet, at hun ikke har købt egen bil, men i stedet meldt sig ind i delebilsorganisationen. Dette behandles yderligere senere i dette afsnit.

For Camilla har denne beslutning også givet en anden bonus: *”Det betyder faktisk, at noget, der ikke har noget med transport at gøre, pludselig bliver en mindre stressfaktor i mit liv, fordi jeg sådan kan ordne det.”* (Bilag 1:4). Selvom mobilitet i dette tilfælde tilsyneladende blot omhandler den specifikke transport til og fra hendes far, har mobilitet også betydning for hendes følelsesmæssige situation; mobilitet er derfor knyttet til et andet essentielt socialt aspekt af hverdagslivet (Sheller & Urry 2006). Både Holger og Camilla føler således, at der er en bonus ved et valg, der er truffet på baggrund af nogle praktiske foranstaltninger.

For Dorthe har et nyt job betydet, at hun fik et nyt mobilitetsbehov. Dorthe, der er bosat i København, har for nyligt fået et nyt job i Herlev, og den lange afstand mellem hendes arbejde og bopæl gør, at hun har overvejet nye måder at komme til og fra arbejde: *”Fordi det [er] jo fint, når det er godt vejr, at cykle på den normale cykel, men når det er modvind og regn og... Så er det ikke så sjovt.”* (Bilag 8:1).

På grund af ændringer i eget eller andres helbred, familiestørrelse eller arbejdsliv har disse personer, som nævnt tidligere, været nødt til at foretage ændringer i måden, de bevæger sig på. Der har altså været ændring i handlinger, men også et opgør med nogle af de selvfølgeligheder, der ellers har præget deres hverdagsliv. For nogle af interviewpersonerne er der således sket et brud i deres hverdagsliv, idet de oplever en *”omstrukturering på een gang af hverdagslivets selvfølgelighed”* (Bech-Jørgensen 1994:111). I det hele taget er der, i det senmoderne samfund, tale om et foranderligt hverdagsliv, hvor individer ofte oplever at skulle forholde sig til nye selvfølgeligheder i forbindelse med flytninger, jobskifte og nye partnere gennem livet.

Berger og Luckmann skriver, at individet i hverdagslivet træffer valg, der har betydning for det, der er nærværende for individet (Berger & Luckmann 2003:60). Som det er tilfældet med interviewpersonerne i denne undersøgelse, bliver det altså ofte det, der er nært i hverdagslivet, der bliver betydningsfuldt for de valg, individet træffer, fordi hverdagslivet handler om individets umiddelbare omverden, der knytter sig til kroppens "her" og øjeblikkets "nu" (Berger & Luckmann 2003:60). Hverdagslivet omhandler således ikke kun, hvad der sker i umiddelbar nærhed af individet, men er også præget af informationer fra hele verden og problemstillinger, der ligger længere væk fra individet end det umiddelbare her og nu. Forholdet til problemstillinger, der ligger fjernt fra individets umiddelbare omverden, udtrykker Berger og Luckmann ved:

"Men enten har jeg ingen pragmatisk interesse i disse zoner, eller også har jeg kun en indirekte interesse i dem, for så vidt som de potentielt kunne blive indgrebszoner for mig. Typisk vil min interesse i fjernere zoner være mindre intens og afgjort mindre presserende. Derimod er jeg intenst optaget af den genstandsgruppe, som er involveret i min daglige beskæftigelse..." (Berger & Luckmann 2003:60).

Dermed bliver det, der er presserende for individet, altså først og fremmest det, som individet er i umiddelbar kontakt med eller som har en grad af indflydelse på individet. Undtagelsen er dog de fjerne ting, som individet har en fritidsmæssig interesse i (Berger & Luckmann 2003:60-61). Det kan f.eks. komme til udtryk ved, at en person kan have en fritidsmæssig interesse i en sjælden fugleart, der lever i de sydamerikanske regnskove, og på grund af interesse i fugleartens overlevelse interesserer sig for bevaring af regnskove, snarere end at interessen for regnskovens bevaring bunder i hensyn til regnskoven i sig selv.

For denne undersøgelse er det interessant, fordi flere af interviewpersonerne fortæller, at bæredygtighed er noget, de tænker over, men at indmeldelsen i organisationerne ikke først og fremmest har været et spørgsmål om at handle mere bæredygtigt i hverdagen, men har været løsningen på et konkret problem. Dermed er det ikke abstrakte problemstillinger, der ligger langt fra individet selv som klimaforandringer, stigende vandstande i verdenshavene eller ændring i dyre- og planteliv som konsekvens af menneskelige handlinger, men i højere grad løsninger på konkrete problemstillinger i hverdagslivet såsom sygdom i familien, et nyt job eller familieførøgelse, der har drevet disse mennesker til at foretage en ændring i deres daglige mobilitet og blive medlem af én af de to deleøkonomiske organisationer.

Vigtigst er hverdagen

Noget tyder altså på, at det er de problemstillinger, der er synlige tæt på individet, der er de mest presserende for individet at tage stilling til fremfor de problemstillinger, der ikke omhandler individet selv, ikke er i umiddelbar nærhed af individet, eller som ligger udenfor individets personlige fritidsinteresser. Altså er der selvfølgeligheder, der hører til dét, der ligger tæt på individet i hverdagen, men også selvfølgeligheder, der opstår på baggrund af personlige interesser.

Netop fordi det for interviewpersonerne er vigtigt at få hverdagen til at fungere, er spørgsmålet om bæredygtighed ofte en sekundær overvejelse i forhold til, hvad der står først for, nemlig de konkrete problemstillinger i hverdagen. Holger fortæller om de ting, han gør, som han finder bæredygtige: *”Det er meget de små ting, man gør som en lille familie her, ikke? (...) Sådan rent privat, der kan man jo ikke gøre andet, end det man gør.”* (Bilag 7:13). Her forstår Holger, at hverdagslivet, som familie med børn, sætter nogle rammer for, hvad der er muligt, og at det ikke indenfor disse rammer er muligt at skabe de store omstillinger eller forandringer. Det er her vigtigt at understrege, at Holger oplever rammerne som faste, men at rammerne for hverdagslivet er socialt skabte og kan ændres. Jens beskriver, at det i hans hverdagslige familieliv er de små ændringer, der viser, at bæredygtighed er til stede: *”Det er på de små parametre, altså der er ikke nogen store ændringer (...) Hele tiden prøver vi at optimere (...) derhjemme.”* (Bilag 6:15). Karen, der ligesom Jens og Holger har en familie med tre børn, fortæller om sin måde at foretage handlinger, der er bedre for naturen: *”Det er vigtigt, at man finder sig nogle små øer, hvor man synes, at man kan gøre noget, som holder ved. Fordi... Det er jo små skridt, som holder. Fordi det er dem, vi som mennesker kan overskue.”* (Bilag 5:8). For Karen er det vigtigt at sætte mål, hun kan nå, og hvor resultaterne er vedvarende. Vi forstår dette som et eksempel på, at der gennem små forskydninger i hverdagslivet kan skabes forandringer (Bech-Jørgensen 1994:111).

Det blev tydeligt i analysens første del, at frihed og fleksibilitet er vigtige for mange af interviewpersonerne. De giver ikke udtryk for, at fleksibilitet eller frihed begrænses af arbejde eller andre strukturer, men derimod af selvvalgte aspekter, som f.eks. at have børn. Camilla, der ikke har børn, fortæller, at der i hendes gård er dårlig adgang for skraldemændene, og at de derfor kun henter det almindelige køkkenaffald. Hun skal derfor finde andre gårde, hvis hun vil affaldssortere. Det kræver derfor både tid og energi for hende og hendes bofæller at affaldssortere, men det er dog noget, de alligevel gør hver dag. Camilla siger i forlængelse heraf: *”Men hvis jeg en dag... Hvis jeg skal blive boende der og få et barn, og vi kun er to, altså... Så kan det godt være, at det at sortere dåser ikke er det, der står*

højest oppe på min liste, ikke?” (Bilag 1:10). Derfor bliver det snarere de små ændringer i hverdagen end radikale omvæltninger, interviewpersonerne foretager, og handlingerne opfattes ikke af dem selv som radikale: *”...jeg er nok ikke den vildeste bæredygtighedsaktivist, jeg kender. Men, prøver ligesom at tænke det lidt ind i min hverdag...”* fortæller Camilla, men siger samtidig, at hun sorterer sit affald, genbruger og er vegetar (Bilag 1:7). I Camillas selvforståelse er hun således ikke specielt radikal i sine handlinger i forhold til bæredygtighed, men hendes opremsning af ting, hun gør i hverdagen, vidner om, at hun alligevel foretager mange handlinger, der gavner miljøet, og som kan betragtes som bæredygtige.

For at forklare forskellen mellem det ekstreme og det overkommelige, laver Jonas en sammenligning mellem ønsket om at være mere bæredygtig og det at være på slankekur:

”Jeg tror i hvert fald, at når det bliver stillet op at: ”Nu brænder hele verden sammen!” (...) det er lidt ligesom at være på slankekur. At man siger: ”Det skal være helt ekstremt, ellers virker det ikke”. Hvor jeg tror meget på den med de små skridt og sige: ”Jamen, hvis vi bare er bedre i dag, end du var i går, så er det fint. Også selvom nogle af de ting, du gør, måske ikke er så bæredygtige. (...) Hvis du så tænker over det, og så gør dem sjældnere, og hver eneste gang du kan lave en forbedring, så gør du det”. Så tror jeg at (...) det er nemmere for folk at tænke ind i det, i stedet for at de siger: ”Okay, nu skal ALT bare være hjemmestrikket og naturuld og et eller andet!” Altså, at man ligesom siger: (...) ”Jamen næste gang du køber noget, så tænk dig lige om. Stil lige krav om, at det er lavet ordentligt.” (Bilag 2:10-11).

Altså tror Jonas, at det for mange mennesker er uoverskueligt, hvis spørgsmålet om bæredygtighed omhandler enten/eller, eller hvis det er nødvendigt med et radikalt opgør med måden at leve på, for at agere bæredygtigt. Ligesom Karen fremhæver han altså små skridt eller små handlinger, der langsomt kan gøre hverdagslivet mere bæredygtigt, fordi de integreres i hverdagslivets vaner og rutiner.

Ved at bæredygtighed bliver en del af hverdagslivet som små skridt eller små handlinger, bliver det lettere at opleve fordele, få succesoplevelser eller blive belønnet for handlingerne. Karen taler om en af fordelene ved at cykle på elcykel på arbejde; en afstand på 20 kilometer, som hun, uden motoren på cyklen, sjældent ville cykle: *”Og jeg er jo bare drønet afsted, og kunne møde op uden at være svedig og klam og ildelugtende og har haft masser af overskud. Også de dage hvor det har pibbløst. Så... Og er mødt frisk og glad!”* (Bilag 5:1). Karen understreger senere, at det giver hende mest motivation til for eksempel at sortere sit affald, hvis hun får hurtig respons eller belønning for at gøre det (Bilag 5:9). Ligesom det kan være svært at se den direkte konsekvens af bestemte handlinger, som eksempelvis hvor meget en enkelt køretur i bil forurener, kan det være svært at se en direkte gevinst af mere bæredygtige handlinger, hvis ikke de personlige sidegevinster, som Karen peger på, tælles med. Martin nævner, at det for ham er vigtigt, at det er nemt at træffe det bæredygtige valg; at det ikke medfører mere

besvær i hverdagen, fordi det er vigtigt, at hverdagen fungerer (Bilag 9:11). Hvordan der kan gives en synlig belønning ved valg af en bæredygtig mobilitetsform, behandles blandt andet i tilgangen Mobility Management. For at gøre de bæredygtige mobilitetsformer mere attraktive end bilkørsel skabes ”bløde” løsninger som information, kommunikation og sammenhæng mellem forskellige mobilitetsformer, som gør det lettere eller hurtigere for cyklister eller brugere af den kollektive mobilitet at anvende disse mobilitetsformer (EPOMM 2013:7). Der er mange interessante aspekter ved Mobility Management, der har relation til de selvfølgeligheder, individet handler på baggrund af i hverdagen, men vi finder det ikke muligt at behandle dette aspekt yderligere indenfor rammerne af denne undersøgelse.

Det vigtigste omdrejningspunkt for interviewpersonerne er, at deres hverdag kan fungere med de rutiner og forpligtelser, de har. Derfor er det, for nogle af interviewpersonerne, svært at forestille sig, at de kan foretage radikale ændringer, selvom de tænker bæredygtigt. For Nanna ”...bliver [*det*] meget sådan de ting, (...) man kan, i forhold til hvad man køber, og de ting, man har, og den måde man afskaffer tingene på igen.” (Bilag 3:9). Det er altså i højere grad hverdagens indhold og konkrete problemstillinger, der er vigtige for interviewpersonerne, og i spørgsmål om mobilitet og bæredygtighed bliver det vigtigt, at det er muligt for interviewpersonerne at opretholde den normale hverdag (Bilag 8:4). Det bliver således de nære anliggender snarere end abstrakte, globale problemstillinger, der får interviewpersonerne til at handle på en bestemt måde i hverdagen. Særligt understreger Nanna, at det nogle gange begrænser hendes frihed, hvis hun skal tænke for meget på CO₂-udslip, fordi en ferierejse til Sydeuropa ville vælte et CO₂-regnskab, hvis hun skulle gøre det op (Bilag 3:9). Dette skal ligeledes forstås i relation til behovet for fleksibilitet og frihed i hverdagen, der, som nævnt i analysens første del, er vigtige for individet i det senmoderne samfund.

Bæredygtige fremtidsforestillinger

Det er altså tydeligt i interviewpersonernes fortællinger, at det først og fremmest er vigtigt for dem, at hverdagen fungerer og hænger sammen; at de har mulighed for at gøre de ting i hverdagen, som de vil og skal. De har hver især forskellige selvfølgeligheder, der betyder, at forskellige ting for dem virker givet på forhånd, men fælles er, at det er vigtigt, at hverdagsrutinerne fungerer, og at det skal være nemt eller belønnende at foretage valg, der er bæredygtige, hvis de er anderledes, end hvad der ellers opleves som selvfølgeligt. Det er derfor også vigtigt, at de bæredygtige valg ikke begrænser den frihed, der ellers er i hverdagslivet.

Det kan være én af de afgørende årsager til, at det, for mange af interviewpersonerne, ikke er muligt, at forestille sig store eller radikale ændringer på kort sigt. Flere af dem sætter en længere tidshorizont end deres nuværende hverdag, når de forestiller sig at foretage store ændringer. Holger fortæller, at bæredygtighed kan blive en større overvejelse for ham, når han engang får mere tid i en anden periode af sit liv (Bilag 7:13). Martin fortæller, at han og hans kone har overvejet at afskaffe deres bil og i stedet lejlighedsvist leje en bil, men at det i dag ikke er muligt, fordi hans kone dagligt kører i bilen til og fra arbejde (Bilag 9:7). Derfor er der altså nogle selvfølgeligheder i de hverdagslige rammer, der sætter grænser for, hvilke bæredygtighedshensyn interviewpersonerne tager, og derfor bliver tanker om, hvordan bæredygtighed kan blive en større del af deres hverdagsliv til forestillinger om fremtiden snarere end tanker om, hvordan bæredygtighed passer ind i det liv, de lever, fordi de oplever, at tiden i hverdagen er knap.

Emil fortæller, at han og hans familie inden for få år skal flytte. Han fortæller, at flere af hans venner etablerer sig på en bestemt måde ved at flytte i hus og købe bil *"...som 'man', 'vi', 'almindelige mennesker' etablerer sig på som voksne mennesker i samfundet."* (Bilag 4:9). Han fortæller efterfølgende, at han håber, at han om fem år kan se tilbage på dette livsskifte og se, at han og hans familie har integreret bæredygtighed i den livs- eller boform, de skifter til, når familien skal flytte, og at bæredygtighed indgår som et parameter i de mange overvejelser, der er, om det næste store skridt for familien (Bilag 4:9). Her ser Emil en mulighed i en kommende livsændring, som han og hans kæreste står overfor. Her er det også interessant, at Emil oplever, at der er en bestemt måde, som "man" skal etablere sig på som voksne mennesker i samfundet, nemlig i et hus med en bil (Bilag 4:9). Her findes en tydelig samfundsmæssig selvfølgelighed om, hvordan man som voksent menneske med familie skal bosætte sig. Det er samtidig interessant, at Emil oplever denne samfundsmæssige selvfølgelighed, og at han og hans kæreste ønsker at tage en beslutning anderledes end denne norm. Denne samfundsmæssige selvfølgelighed om at flytte i hus og købe bil, som Emil giver udtryk for, kan ligeledes ses som en strukturel fortælling; en historie vi fortæller i den almindelige dagligdagssnak (Freudendal-Pedersen 2007).

Dorthe fortæller, at det, der ville kunne ændre hendes vaner og rutiner til at blive mere bæredygtige, er en fremtidig graviditet (Bilag 8:14). For Dorthe er det en sådan livsændring, der kunne bevirke, at hun ville købe flere økologiske madvarer, for det *"...er alligevel lidt tættere på end den multiresistente bakterie."* (Bilag 8:14). Her giver Dorthe udtryk for, at en ændring i hendes vaner vil kræve et brud

med hendes hverdagslige selvfølgheder (Bech-Jørgensen 1994:111). Denne samme tilgang ses ligeledes hos Jens, som mere radikalt forestiller sig, hvad der skal til, for at han ville foretage en mulig fremtidig ændring: ”...*hvis jeg skulle gøre mere, så skulle jeg melde mig ud af samfundet på en eller anden måde. Så skulle det være, fordi at der skete et eller andet rystende i min hverdag.*” (Bilag 6:15). Det er svært for Jens at forestille sig at gøre mere, end han allerede gør, i det liv han lever nu, og derfor vil kun en stor omvæltning kunne gøre dette.

Det senmoderne hverdagsliv sætter rammerne for, hvad der er muligt for individet, og består af en række valg, risici og dilemmaer. Indenfor disse rammer skabes selvfølgheder og tanker, der gør det nemmere at håndtere informationsstrømme, tid og valg. Hvordan vi undersøger selvfølghederne gennem de fire kondenseringer af hverdagshåndteringer, beskrives i det følgende, hvor de fire hverdagshåndteringer behandles.

Fire hverdagshåndteringer: Et analytisk greb

I kapitel 3 har vi redegjort for, hvordan hverdagshåndteringerne er udviklet gennem en abduktiv proces. Hverdagshåndteringerne er udviklet på baggrund af empirien, men med et teoretisk fundament. Dette fundament udgøres af specialets ontologiske forståelsesramme og de teoretiske paradigmer, der er introduceret tidligere. Udviklingen af de analytiske kondenseringer er dog også inspireret af teori, som ligeledes har behandlet individets vilkår i det senmoderne samfund.

Hvordan det senmoderne samfund sætter rammer for, hvordan individet handler i hverdagslivet, er behandlet flerfoldigt i litteraturen (bl.a. Giddens 1996; Beck 1997a; Beck 1997b; Urry 2000; Freudendal-Pedersen 2007), og hverdagshåndteringerne er teoretisk inspirerede af sådanne forståelser af, at det senmoderne samfund har indflydelse på det sociale liv. Som nævnt betyder udviklingen i det senmoderne samfund og den øgede individualisering, at individet er tvunget til at sammensætte sin egen biografi eller livsstil, fordi der i dag ikke findes standarder for, hvilke valg individet skal træffe, og at individet derfor dagligt mødes af mange valgmuligheder (Beck 1997b:96; Giddens 1996:100). Giddens behandler begreberne *livsstil* og *livspolitik* og definerer en livsstil som ”...*et mere eller mindre integreret sæt af praksiser, der følges af individet, ikke alene fordi sådanne praksiser opfylder nyttemæssige behov, men også fordi de giver en materiel form til en særlig fortælling om selvidentiteten.*” (Giddens

1996:100). En livsstil er en ”*rutiniseret praksis*”, som er indarbejdet i individets handlinger (Giddens 1996:100-101), og hermed ser vi en parallel til hverdagshåndteringerne, der fungerer som fortællinger om praksisser, der er inkorporeret i individets hverdagsliv. Således kan hverdagshåndteringerne ses i forlængelse af denne forståelse af livsstil og anskues som fortællinger om de handlinger, vi foretager på baggrund af den valgte livsstil. Det er således ikke livsstilen, vi undersøger gennem hverdagshåndteringerne, men de fortællinger, der ligger til grund for de mange forskellige valg, individet træffer. Hverdagshåndteringerne er dog ikke udtryk for en bestemt livsstil, idet de fire forskellige kondenseringer overlapper hinanden, og alle er at finde hos flertallet af interviewpersonerne. I forlængelse af begrebet livsstil taler Giddens om livspolitik som livsstilens og livsbeslutningernes politik; en politik bestående af de valg, som udspringer fra individets selvrealiseringsproces i en globaliseret verden (Giddens 1996:248-249).

Freudendal-Pedersen behandler samme hverdagslige rammer i det senmoderne samfund gennem det analytiske begreb *strukturelle fortællinger*; vi ser, at hverdagshåndteringerne har mange paralleller til disse strukturelle fortællinger, som udtrykker ”*nogle af de mest almindelige historier, vi fortæller i den almindelige dagligdagssnak om transport.*” (Freudendal-Pedersen 2007:15). Hos Freudendal-Pedersen er mobiliteter i fokus i de strukturelle fortællinger, mens hverdagshåndteringerne i dette speciale er relateret til et bredere bæredygtighedsbegreb. Håndteringerne og begrundelserne, som interviewpersonerne beskriver, er knyttet til bæredygtighed hvor mobilitet ofte indgår, men ikke er afgrænsende for begrebet. De strukturelle fortællinger beskrives som ”*almengyldige sandheder*”, der fungerer som en ”*tilsyneladende rationalitet*”, når individet træffer valg om mobilitet i hverdagslivet (Freudendal-Pedersen 2007:15). På samme måde er hverdagshåndteringerne udviklet på baggrund af udsagn og beskrivelser af handlinger, som interviewpersonerne beskriver som selvfølgeligheder eller sandheder i hverdagslivet, der fungerer som deres personlige rationalitet og som en praksis, de foretager handlinger ud fra.

Hvor de strukturelle fortællinger har forklaringskraft for de selvfølgeligheder, der findes i hverdagslivet, behandler hverdagshåndteringerne her, udover de selvfølgeligheder interviewpersonerne giver udtryk for, også de fortællinger om håndteringer, interviewpersonerne udtrykker på baggrund af refleksioner om mobiliteter og bæredygtighed.

I det følgende præsenteres de fire hverdagshåndteringer, vi har udarbejdet for at forstå de forskelligartede håndteringer, som interviewpersonerne giver udtryk for. Man kan forstå

hverdagshåndteringerne ud fra fire forskellige vægtninger af henholdsvis nemhed, værdiovervejelser, omverdenshensyn og prioritering af egne behov.

1. Komplexitetsreduktion

Gennem den første del af analysen har vi konstateret, at individet i det senmoderne samfund konfronteres med mange valg og dilemmaer i sin hverdag. Denne hverdagshåndtering omhandler handlinger, som gør hverdagslivet nemmere for det enkelte individ, fordi det bliver muligt at træffe færre valg i konkrete hverdagslige situationer. Individet træffer ét valg, som medfører, at der ikke skal træffes mange små valg hele tiden. Disse valg betyder, at individet sætter en retning for sig selv og træffer et overordnet valg eller sætter en retning, der hjælper individet til at reducere antallet af valg i hverdagen. Når individet tager stilling til dette ene valg, reduceres mængden af valg og dermed også kompleksiteten i hverdagen; man kan forestille sig, at valgene herefter køres gennem et filter, hvor noget sorteres fra på baggrund af det overordnede valg.

Én af måderne, hvorpå interviewpersonerne reducerer valg i hverdagen, er ved at navigere efter forskellige forbrugsmærkninger, når de handler, som f.eks. Økologi-mærket, Svanemærket eller Nøglehuls-mærket. Karen fortæller, at mærkninger eller piktogrammer gør det nemmere for hende at træffe valg og at *"...det er sådan noget, der letter en hverdag."* (Bilag 5:12). For Karen hjælper mærkningerne hende, fordi hun skal træffe færre valg, hver gang hun handler. Disse ordninger og mærkninger fungerer som navigatører i den jungle, det senmoderne hverdagsliv er. Jens fortæller, at der bag hans indkøbsvaner ligger overvejelser om bæredygtighed, og han uddyber: *"Altså det er jo meget nemmere bare at købe alt det, hvor der bare står sådan et rødt "Ø" på og så ikke tænke så meget mere over det..."* (Bilag 6:12). På den måde træffer han ét valg, der inkorporeres i de daglige vaner. Den samme tilgang ses hos Jonas, som fortæller, at han én gang har besluttet sig for ikke at købe kød fra en *"fængelsgris"* og at han har stillet sig selv spørgsmålet: *"Buræg? Nej, aldrig igen!"* (Bilag 2:12-13). Dette er således beslutninger, der tages én gang fremfor hver gang, interviewpersonerne skal handle, idet de bevidst handler efter de forskellige mærkninger på varer i supermarkedet. Det er altså ikke interviewpersonerne selv, der udvælger de forskellige varekategorier, men eksperter der har besluttet, at en bestemt vare lever op til bestemte krav, som individerne kan navigere efter.

Denne hverdagshåndtering handler for individet om, at der findes for mange forskelligrettede informationer, og at der derfor opstår behov for, at andre nogle gange tager beslutninger. Denne

hverdagshåndtering er individets måde at håndtere, at mange af de objekter og aktiviteter, individet omgiver sig med, enten fungerer på en måde individet ikke kan eller vil sætte sig ind i, eller at det er svært at afgøre hvilket valg, der er "bedst" at træffe. Det er en erkendelse af, at man som individ ikke kan sætte sig ind i alting, og at man derfor må stole på, at mærkningen afspejler det valg, man gerne vil træffe. Jens fortæller: "*Det er kompleksitetsreducerende. Og hvis man har penge til det, så er det bare meget nemmere. Så tænker jeg ikke engang over det.*" (Bilag 6:12). Om betydningen af de økonomiske forskelle mellem økologiske og ikke-økologiske varer, siger Jens:

"Altså, der har da været ting, hvor jeg tænkte: "Shiiiiit, økologiske kyllinger. Man kan købe en for en 20'er, eller man kan købe en for 130. What to choose?" Altså, men, der vælger jeg bare det dyre, eller også så fravælger jeg det bare. Så må man købe lidt mindre kød eller sådan i den stil. Så der er jeg blevet mere kompromisløs. Men jeg har været der." (Bilag 6:14).

I kapitel 6 vender vi tilbage til dilemmaet mellem økonomiske og etiske hensyn og diskuterer, hvordan dette håndteres.

Da vi beder Holger om at fortælle, hvad bæredygtighed er for ham, nævner han økologi som det første og fortsætter: "*...at der ikke er blevet sprøjtet og alle de der ting...*" (Bilag 7:10). Det er her interessant, at økologi er det umiddelbart første, Holger tænker på, og ligeledes er ordene "*alle de der ting*" et interessant udtryk for, at de beslutninger, der ligger bag økologimærkningen, er noget Holger enten ikke har sat sig ind i eller er noget, der ikke betyder så meget for ham, men at det er nemt at forholde sig til økologi på grund af mærkningen. Med disse mærkningsordninger er det muligt at reducere den kompleksitet, individer oplever med de mange informationer og valg, de står overfor hver dag.

Organisationer som LetsGo og fødevarerfællesskaber kan også være kompleksitetsreducerende, fordi individet, via sin indmeldelse i en delebilsordning, overlader til andre at vælge, hvilke biler der skal købes, fordi individet ikke selv kan eller vil overskue, hvilken bil, der er mest sikker, billigst, mest miljøvenlig eller noget fjerde. Det samme kan gøre sig gældende for fødevarerfællesskaber, fordi det her er overladt til en gruppe at beslutte, hvilke grøntsager der er i sæson, produceres lokalt og som passer ind i en varieret kost. På den måde overlades ekspertspørgsmål til andre end individet selv. Flere af interviewpersonerne fortæller, at deres indmeldelse i delebilsordningen LetsGo har gjort mange ting lettere i forhold til at have egen bil. Camilla fortæller, at hun, ved at være en del af denne organisation, ikke skal bekymre sig om olie, vinterdæk eller at blive snydt af en

brugtbilsforhandler (Bilag 1:2). Jonas fortæller: *”Jeg ved meget lidt om biler! (...) Jeg kører dem bare.”* (Bilag 2:1), og at det derfor er dejligt, at andre træffer valgene om biltype for ham. Emil fortæller, at det er en måde, at gøre nogle ting lidt lettere, fordi han ikke har en stor viden om biler: *”At man også shortcutter lidt, det der med: Ud at købe en bil, at man ikke aner en skid om det. Så er det rart, at en beslutning er lagt over. Så der er også noget komfort i det valg. At det er lettere.”* (Bilag 4:11). Ligeledes siger Camilla, at det er nemt for hende, fordi der er styr på alt det praktiske (Bilag 1:6). På den måde betyder medlemskab i en delebilsorganisation for disse interviewpersoner, at en række valg om mobilitet er overladt til andre mennesker, og at de derfor heller ikke behøver at bruge tid i hverdagen på at sætte sig ind i disse ting.

De hverdagshåndteringer vi betegner som kompleksitetsreducerende, beskrives ofte som at give *”mindre bøv*l” for individet i hverdagen (Bilag 1:4). Denne hverdagshåndtering handler således om, at individet fralægger sig et ansvar for nogle beslutninger i hverdagen, men er dog stadigvæk et udtryk for, at individet handler med bæredygtighed for øje, og altså ikke undlader at handle. Individet gør sig overvejelser om bæredygtighed og handler på baggrund af dette. Dog træffes beslutningen om, hvad der er en *”korrekt”* eller bæredygtig handling færre gange, idet der lægges en retning, som individet følger. Individet skal derfor ikke på daglig basis tage stilling til informationer. I kapitel 6 diskuterer vi, hvorvidt det er bæredygtigt at melde sig ind i en delebilsordning.

2. Værdiforhandling

Det er i arbejdet med empirien blevet tydeligt, at størstedelen af interviewpersonerne også forholder sig til spørgsmål om etik, moral og værdier, når emnet falder på bæredygtighed. Hvad der er interessant er, at de etiske overvejelser oftest ikke knytter sig til normer eller værdier sat af andre, men af individet selv. Denne hverdagshåndtering omhandler individets opfattelse af selv at have et ansvar for bæredygtighed og den hverdagslige håndtering af dette. Denne hverdagshåndtering knytter sig til individets forståelser af etik og moral overfor verden og sig selv. På den måde kommer bæredygtighed til at handle om, hvad individet selv gør, og de etiske overvejelser holder individet op mod sig selv og sine egne værdier.

I denne hverdagshåndtering findes en parallel til begrebet kognitiv dissonans, som er hentet fra psykologien (Gundelach, Hauge & Nørregård-Nielsen 2012:156-157). Kognitiv dissonans betegner den indre konflikt, individet kan opleve, når handlinger ikke stemmer overens med de værdier, individet har (Gundelach, Hauge & Nørregård-Nielsen 2012:156; Klein 2014:3). Individet søger,

ifølge Giddens, at reducere den kognitive dissonans gennem bestemte valg i hverdagen (Giddens 1996:220). Begrebet er interessant for denne sammenhæng, når det forstås som en situation, der kan opstå, når et individ, der anser sig selv som klimabevidst, foretager handlinger, der ikke opleves klimavenlige (Gundelach, Hauge & Nørregård-Nielsen 2012:157). Dette kan medføre dårlig samvittighed eller medføre en form for forklaring af den handling, individet foretager (Gundelach, Hauge & Nørregård-Nielsen 2012:157).

Etiske overvejelser eller dårlig samvittighed er noget, interviewpersonerne nævner, og ord som ”bør”, ”skal”, ”værdier” og ”principper” dukker op i interviewpersonernes udtalelser. De etiske overvejelser hænger ofte sammen med interviewpersonernes egne værdier, men også det individuelle ansvar overfor verden kommer på tale. Jens forklarer, at han har etiske overvejelser, der handler om spørgsmålet: *”Har jeg efterladt verden lidt bedre, end da jeg fik den?”* (Bilag 6:14). På den måde handler det for Jens om, at han selv har et ansvar overfor verden, og at det ikke er nogle andre, der har ansvaret for at gøre menneskets handlinger mere bæredygtige. Særligt kommer disse etiske overvejelser til at handle om mobilitet, og mange af interviewpersonerne taler om forskellige mobilitetsformer i forbindelse med værdier og etiske overvejelser. Karen gør sig overvejelser om det at køre i bil frem for at cykle og fortæller, hvordan hun har det med dette: *”Altså at jeg tager bilen i stedet for at cykle til den nærmeste station og tage den kollektive trafik (...) Det er nok sådan den værste. (...) Det er den der bilisme... For det er bare sådan, for pokker, nemt, ikke altså?”* (Bilag 5:11). For Karen er det altså nemhed i hverdagen, der gør, at hun kører i bil i stedet for at cykle og benytte den kollektive trafik. Hvad der er interessant for denne hverdagshåndtering er, at hun værdilader denne mobilitetsform, og der er her dilemmaer at spore i Karens omtale af at, det er *”den værste”*. Martin fortæller ligeledes, at han har bedre samvittighed ved at cykle end ved at køre i bil (Bilag 9:8). Ligeledes fortæller Dorthe, at hun ved, at sølvpapir ikke er godt for miljøet: *”...så kommer man til at tænke på det, og så gør man det ikke så godt, som man burde eller kunne gøre, så bliver man lidt ærgerlig.”* (Bilag 8:12). Dorthe fortæller, at hun nogle gange smider sit brugte tøj ud i stedet for at donere det til genbrug: *”Det har jeg altså også dårlig samvittighed over, og det har jeg gjort nogle gange. Nu har jeg sagt det.”* (Bilag 8:13). Det fremkalder følelser som ærgrelse og dårlig samvittighed hos Dorthe, når hun nogle gange gør ting, der er i strid med, hvad hun egentlig vil, eller hvad hun opfatter som den ”korrekte” måde at handle på.

Flere af de handlinger, interviewpersonerne foretager, medfører ofte dårlig samvittighed og mange etiske overvejelser. For at kunne håndtere disse følelser i hverdagslivet, opstår der et behov for selv-

anerkendelse af de små handlinger, som gør en forskel, fremfor en konstant dårlig samvittighed over ikke at gøre nok. Nogle af interviewpersonerne forholder sig til, at de ikke finder det muligt at gøre alt ”korrekt”, og at det derfor er nødvendigt at fortælle sig selv, at de små handlinger i hverdagen er ”okay”, for ikke at have følelsen af ikke at gøre det ”godt nok”. Det er disse ”små øer” (Bilag 5:8), der gør det muligt for individet at opretholde sin hverdag uden altid at have dårlig samvittighed. Som nævnt tidligere i denne analyse, fortæller både Jonas og Karen, at det for dem er mere givtigt at tage små skridt, fremfor at forestille sig at kun den radikale ændring er god nok. Karen fortæller, at hun gerne vil købe flere økologiske varer, end hun allerede gør, men *”...et eller andet sted, så bliver jeg også nødt til at klappe mig selv på ryggen og sige, at det jeg gør, det er godt. I stedet for at ærgre mig over, at jeg ikke får gjort mere.”* (Bilag 5:8). Karen fortæller senere, at hun synes, at hun altid ville kunne gøre det bedre, men: *”Så prøver jeg ikke at lade mig tynge alt for meget af det, fordi jeg tror på at ved at se på de små ændringer (...) så gør jeg det næsten godt nok.”* (Bilag 5:9). Hermed bliver dette en håndtering, hvor individet erkender, at det ikke er muligt at leve ligeså bæredygtigt som ønsket. Ved at fortælle sig selv at de små ting er ”okay” og ”godt nok” kan de altså fortsætte hverdagslivet med de handlinger, de foretager sig. Karen har som nytårsfortsæt besluttet at købe færre plasticposer, så der ikke kommer *”...flere plasticposer til plasticøerne i de store have.”* (Bilag 2:8). Her er det altså ikke videnskabelige data, der er en del af fortællingen, men et forestillet, tydeligt billede for Karen om havenes såkaldte plasticøer, der ikke må blive større eller flere. At Karen betegner denne handling som et nytårsfortsæt kan ses som et behov for en udefrakommende faktor, der igangsætter en forandring i hverdagslivet.

Værdiforhandlingen opstår, når individet foretager handlinger, som afviger fra de værdier og principper, som vedkommende har opstillet for sig selv. Særligt bliver dét at køre i bil eller at rejse med fly noget, der medfører dilemmaer for nogle af interviewpersonerne. Om tanken om at eje sin egen bil fortæller Camilla: *”...jeg ville i hvert fald skulle æde nogle principper, jeg egentlig har.”* (Bilag 1:2), fordi hun har nogle værdimæssige holdninger, der strider imod tanken om at eje en bil. Også for Nanna er det imod nogle af hendes principper at skulle eje en bil, og hun ville opleve det som et nederlag (Bilag 3:8). *”Så ville jeg synes, det lød lidt hult at skulle gå at advokere for offentlig transport og bæredygtighed, hvis man så selv ligesom handlede fuldstændigt modsatrettet.”* (Bilag 3:11). Nanna fortæller, at hun går op i miljøhensyn, og at det skal afspejles i de valg, hun træffer i hverdagen (Bilag 3:8). For både Nanna og Camilla bliver dét at melde sig ind i en delebilsordning et slags kompromis, der kan retfærdiggøre, at de kører i bil, fordi det ikke er deres egen bil (Bilag 3:11; Bilag 1:5). For Camilla er det derudover vigtigt, at LetsGo har *”et godt formål”*, og at der, til forskel fra andre delebilsordninger

hun kender til, ikke er nogen, der tjener penge på hendes medlemskab; at det giver ”goodwill” at pengene i stedet bruges på at investere i delebilsordningen og elbiler (Bilag 1:5).

En forhandling kan betyde, at individet vejer forskellige handlinger op imod hinanden og vurderer, om en handling er i orden at foretage ud fra de andre handlinger, individet foretager. Camilla fortæller, at bilen for hende ikke må blive en ”sovepude”, og at hun forhandler med sig selv om, at hvis hun kører i bil til sin kolonihave, hvor hun normalvis cykler til: ”Så skal jeg cykle derud næste gang...” (Bilag 1:3). Her bliver det altså en afvejning eller en forhandling om de konkrete handlinger, Camilla foretager sig, og hvis hun kører i bil en dag, vil hun gerne veje det op med en cykeltur den næste. Et andet eksempel er, at nogle af interviewpersonerne fortæller, at de ser det at rejse med fly som en stor belastning for miljøet. Karen forestiller sig, at hun og hendes familie kunne lave en regel om kun at rejse med fly hvert andet år fremfor hvert år (Bilag 5:10), og Camilla fortæller, at hun, med sit arbejde, foretager mange flyrejser, og ”Så det er meget godt, jeg ikke også har en bil...” (Bilag 1:8). Fælles for dem begge er, at de ikke taler om et egentlig CO₂-regnskab med eksakte beregninger på den egentlige udledning ved at rejse med fly, men at bevidstheden om miljøbelastningen ved flyrejser får dem til at danne sig et fiktivt CO₂-regnskab, som de holder deres andre handlinger op imod.

Kendetegnene for denne hverdagshåndtering er, at interviewpersonerne holder etiske overvejelser op imod sig selv og de handlinger, de foretager. Interviewpersonerne foretager en etisk eller værdimæssig afvejning af handlinger overfor de værdier og etiske overvejelser, de selv har.

3. Ressourceforbrugsminimering

For nogle af interviewpersonerne omhandler bæredygtighed faktisk viden og at optimere eller minimere brugen af jordens ressourcer. Denne hverdagshåndtering tager udgangspunkt i individets viden om begrænsede ressourcer i verden og individets omverdenshensyn. Denne viden fører til handlinger, som tager udgangspunkt i et ønske om at forbruge mindre, mindske produktionen af nye ting, optimere brugen af allerede fremstillede produkter, og at afskaffelsen af produkter sker på den bedst mulige måde. Disse handlinger er i høj grad baseret på fornuft eller viden; tankegange, der bygger på individets forståelse af bæredygtighed og ressourcer.

Denne praksis kommer til udtryk i interviewpersonernes natursyn og en tanke om at aflevere verden (næsten), som de fik den. Holger fortæller, at han *"...tænker meget på, at der skal bo mennesker i mange år endnu i verden."* (Bilag 7:10). Holger laver her en kobling mellem sine egne handlinger og fremtidige generationernes mulighed for at leve på jorden. Camilla fortæller, at bæredygtighed for hende *"...handler om at leve på jorden på en måde, sådan så vores børn og børnebørn også kan være her. Eller så man laver mindst muligt impact..."* (Bilag 1:7). Her er der også en bevidsthed om at aflevere verden, så det er muligt at kommende generationer også kan leve her. Særligt interessant er det, at Camilla bruger ordet *"impact"*, netop fordi der her kan spores en bevidsthed om, at de menneskelige handlinger har direkte indvirkning på vores omgivelser.

Emil taler om mennesket som en del af verden eller naturen snarere end noget, der står udenfor naturens system (Bilag 4:6). Om det faktum, at mennesket producerer så store mængder affald, siger Emil: *"Det er der ikke så mange dyr, jeg kender, der gør."* (Bilag 4:6). På den måde ligger det mellem linjerne, at Emil her kritiserer mennesket for ikke at indgå i verden på de præmisser, naturen opstiller. Her er en interessant kobling til det bæredygtighedsparadigme, vi skitserede i kapitel 4.

Også Karen giver udtryk for, at der er behov for en ændring og efterspørger en anden måde for mennesket at være i verden: *"...vi kan ikke blive ved med at forbruge og vækste os ud af ting."*(Bilag 5:6). Karen binder altså det vestlige vækstparadigme sammen med verdens udfordringer, og for hende er det ikke holdbart at vedholde troen på, at vækst og forbrug er en måde at være i verden på. At det er nødvendigt at ændre måden, mennesket er i verden på, er også noget Jens taler om, idet han fortæller, at bæredygtighed for ham handler om at efterlade verden ligeså god eller lidt bedre, når *"man smutter"* (Bilag 6:10). Således ses der hos interviewpersonerne en anderledes forståelse af naturen end ønsket om en rationel styring og underlægning, som blev beskrevet indledende i analysen.

Særligt for ressourceforbrugsminimering er, at argumenterne bag interviewpersonernes tanker bunder i videns- eller fornuftsprægede argumenter. Vendinger som *"der er ingen grund til..."*, *"det er fjollet, at..."* og *"spild af ressourcer"* bliver brugt om nogle af de måder, samfundet er indrettet på (Bilag 2:5; Bilag 6:2; Bilag 3:5). Jonas fortæller, at han tænker på at holde sit forbrug til produkter, der er langvarige, så han ikke er med til at bruge flere ressourcer, end der genskabes (Bilag 2:7), og for Martin fylder det i hans tanker, at der må være en ligevægt, sådan at *"...hvis man forbruger noget, så er det i samme tempo, som det bliver genereret..."* (Bilag 9:8). Her bunder argumenterne altså i viden om

naturens begrænsede ressourcer og i bevidsthed hos dem begge om, at ressourcerne ikke kommer fra en udtømmelig kilde, der producerer nye ressourcer i takt med brugen. Emil nævner, at han finder det vigtigt, at vi ikke forbruger mere, end vi har brug for, som f.eks. aluminium, affald og biler, og at det er vigtigt for ham *"...at vi finder en måde at være i verden på, som er mere (...) vugge til vugge."* (Bilag 4:6). Der skal altså være en sammenhæng mellem det, der produceres og det, der forbruges.

Denne tanke kommer yderligere til udtryk ved, at Jonas laver en sammenligning med den private husholdningsøkonomi: *"...det vi har kørt på indtil videre måske bare er kassekredit, som man kan sige på et eller andet tidspunkt skal betales."* (Bilag 2:7). Også her kan der spores en bevidsthed om, at de produkter, vi omgiver os med, så at sige skal betales, ikke bare økonomisk, men også med de ressourcer, der bliver brugt, og at samfundet har et overforbrug, der skal betales. Jonas synes, at der i samfundet er en overkapacitet af produkter, der er produceret, men som ikke bliver brugt, og nævner biler og værktøj som eksempler på produkter, der ofte ikke bliver brugt hele tiden (Bilag 2:4-5). Emil fortæller, at han undrer sig over forskellen mellem måder at udnytte forskellige transportmidler på, f.eks. forskellen mellem fly, der altid er i luften og biler, der holder stille meget af tiden. Han forestiller sig et potentiale i at udnytte biler på samme måde, som man gør med fly i en lufthavn (Bilag 4:4). Han undrer sig over, at så mange biler holder stille mange timer af døgnet: *"Det vil sige, at vores behov for at mine ting op er større end det, det egentlige trafikflow har brug for."* (Bilag 4:4). På den måde er mængden af ressourcer, der hentes fra naturen, ikke afstemt med det egentlige behov for de forskellige transportmidler, fordi bilerne ofte står parkerede længere tid, end de er i brug. Emil stiller her spørgsmålstegn ved den selvfølge, der er skabt om, at der er behov for et større antal biler, end trafikflowet behøver. Dette skal ligeledes ses i forlængelse af det behov for frihed og fleksibilitet, som interviewpersonerne nævner i første del af analysen; behovet for at have adgang til en bil eller cykel, når man ønsker det, er vigtigt, og det er ikke noget, man vil vente på.

Nanna nævner, at delebilsordningen kan give hende stort set samme muligheder for fleksibilitet, som hvis hun selv ejede en bil, men uden at bidrage til et større ressourceforbrug, *"mere end højst nødvendigt"* (Bilag 3:8). Nanna fortæller derudover, at hun ikke får skabt et *"unødvendigt"* forbrug ved at være med i delebilsordningen fremfor at eje en bil selv (Bilag 3:6). På den måde betyder det noget for hende, at hun ikke bidrager mere til ressourceforbrug, CO₂-udledning eller optager mere plads end nødvendigt, fordi bilen benyttes af andre, når hun ikke selv bruger den (Bilag 3:4-5). Ud fra samme logiske tankegang nævner Jens, at han finder det *"fjolle"* at eje en bil i København, og at han synes, at en bil *"...også bare endnu en dims og endnu en ting, der skal stå og fylde i samfundet."* (Bilag 6:12).

Hvad der er interessant ved denne hverdagshåndtering er ligeledes, at interviewpersonerne udfordrer nogle af de selvfølgeligheder, der er skabt i samfundet med udgangspunkt i deres egne argumenter, som de opbygger ud fra deres personlige fornuft og logik. Jonas udfordrer selvfølgeligheden i, at grøntsager er pakket ind i meget emballage; for ham er det logisk at købe lokaldyrkede grøntsager, der, netop på grund af den korte transport fra landmand til forbruger, ikke har brug for samme mængde emballage, som ved lange transporter (Bilag 2:11).

Nogle af disse selvfølgeligheder er dog også svære for interviewpersonerne at undgå, fordi de er med til at muliggøre det liv, interviewpersonerne lever. Jens har fokus på ikke at overforbruge og sorterer derfor sit affald, forsøger ikke at købe for meget emballage eller ekstra elektroniske gadgets, men bliver samtidig udfordret af nogle af samfundets selvfølgeligheder: ”...*selvfølgelig skal vi bruge batterier, det er svært at komme udenom, altså, så skal man melde sig helt ud af samfundet.*” (Bilag 6:11). Derfor er det svært for interviewpersonerne at efterleve de tanker, de har, om ressourceforbrug, fordi de oplever at være afhængige af nogle af de produkter, de omgiver sig med.

Denne hverdagshåndtering er således kendetegnet ved, at de hverdagslige handlinger foretages på baggrund af viden eller argumenter, der synes logiske for individet. Flere af interviewpersonerne fortæller, at viden om noget specifikt har gjort, at de handler på en bestemt måde. Camilla fortæller, at hun er blevet vegetar, fordi hun har fået at vide, at det er bedre for jorden (Bilag 1:9). Her har viden altså ført til en bevidst handling. På samme måde fortæller Holger, at han har afskaffet sin brændeovn, fordi han blev bevidst om, at den forurenede (Bilag 7:12). På den måde er viden om klimaforandringer et argument for nogle af de handlinger, interviewpersonerne foretager.

4. Ansvarsforskydning

Det er dog ikke altid, at den viden, interviewpersonerne har, omsættes til handlinger. Denne fjerde hverdagshåndtering omhandler situationer, hvor individet erkender et problem eller besidder en viden, men ikke handler på baggrund af denne erkendelse. Hvor de tre andre hverdagshåndteringer omhandler handlinger og begrundelser herfor, omfatter ansvarsforskydning manglende handling og begrundelser for, at individet ikke selv tager handling. Dette kommer til udtryk ved, at individets hverdag prioriteres højere end de problemer, der eksisterer på verdens- eller samfundsniveau, og ved at individet prioriterer egne fordele eller bekvemmelighed over bæredygtighedshensyn.

For flere af interviewpersonerne vægtes hverdagen højere end verden, og de hverdagslige udfordringer får større betydning end de globale problemer, verden står overfor. Som det tidligere er nævnt, vægter individet hverdagslivets udfordringer og problemstillinger højere end de, der er udenfor individets umiddelbare nærhed. Som nævnt har Jens mange principper for sine dagligvareindkøb, blandt andet ønsket om købe emballagefri grøntsager. Dog fortæller han alligevel, at bekvemmelighed og tid spiller en stor rolle i hans hverdag: *"Jeg vil ikke køre i den anden ende af byen for at købe noget, der var... Hvis det ikke lige findes i den nærmeste Irma (...) Ja, så gør jeg det nok ikke."* (Bilag 2:12). På den måde får den hverdagslige bekvemmelighed altså en større betydning end de principper, han har for sine dagligvareindkøb. Emil fortæller også, at han nogle gange prioriterer bekvemmelighed over bæredygtighed, f.eks. når han køber engangsbleer til sine børn i stedet for genanvendelige, fordi han skal vaske tøj i kælderen og ikke i sin egen lejlighed: *"Så når det kommer til valget mellem bekvemmelighed og bæredygtighed. Så er jeg for ofte tilbøjelig til at vælge bekvemmelighed..."* (Bilag 4:7). Det samme gælder medlemskabet af LetsGo, som han fortæller, at han har delvist på grund af bæredygtighedstanken: *"...LetsGo er heller ikke noget, som vi ville være med i, hvis det var sindssygt omstændigt eller meget dyrere end at have en bil selv..."* (Bilag 6:7).

På den måde er økonomi eller bekvemmelighed i hverdagen noget, der prioriteres højere end ønsket om at handle bæredygtigt. Der er på den måde en grænse for, hvad både Jens og Emil gør af bæredygtighedshensyn, selvom de begge giver udtryk for, at dette er vigtigt for dem. For Emil er det lettere at retfærdiggøre overfor sig selv, at han ikke altid tager, hvad han kalder, et idealistisk valg, fordi han har travlt med arbejde og er en del af en børnefamilie: *"Så er det lettere at tage sådan det lidt mere komfortable valg."* (Bilag 4:10). Dette skal forstås i relation til de vaner og rutiner, der findes i hverdagslivet, hvor vi ofte ser, at interviewpersoner med børn giver udtryk for at have nogle andre rammer end dem uden børn. Emil fortæller, at en mere bæredygtig hverdag ville kræve mere indre styring og en aktiv beslutning om at handle bæredygtigt, fordi det for ham lige nu handler om at få hverdagen til at hænge sammen (Bilag 4:9).

At økonomi og penge betyder meget for det hverdagslige liv, er noget Dorthe også fremhæver. Om sit forhold til bæredygtighed i hverdagen fortæller hun: *"Altså, det betyder egentlig noget for mig, men det betyder så åbenbart ikke så meget for mig i forhold til, når jeg skal træffe et valg i min hverdag, hvor jeg er presset på tid og på penge, og alt det der. Så glider det lidt i baggrunden, ikke?"* (Bilag 8:12). Specifikt kommer dilemmaet om bæredygtighedshensyn overfor tid til udtryk ved affaldssortering, og Dorthe fortæller: *"Jeg ville jo*

gerne sortere mit affald, men..." (Bilag 8:9). I en hverdag, hvor Dorthe føler sig presset på tid, bliver affaldssortering noget, hun ikke finder tiden til, og der dukker et "men" op mellem de gode intentioner og handlingen. Den manglende handling bliver altså begrundet i individets manglende overskud i hverdagen, at individet er presset på tid i hverdagen, eller at økonomiske hensyn prioriteres over bæredygtighedshensyn.

For individet handler det også i nogle tilfælde om, at egne hensyn vejer tungere end de miljømæssige på trods af erkendelsen af, at der eksisterer miljømæssige problemer. Det er således ikke en manglende viden, der skyldes ansvarsforskydningen, men en prioritering, hvor individets egne behov vægtes højest. Martin fortæller, at han lukker øjnene for, at den energi, han bruger til at varme sit hus op med, er lavet på kul (Bilag 9:10), og at han og hans familie på den måde er storforbrugere af et fossilt brændstof, når det handler om at varme deres hus op. Camilla fortæller, at hun undlader at vaske sit hår med shampoo, fordi det giver hendes naturlige krøller et bedre look, men at dette kræver, at hun bruger varmere vand; hun oplever et dilemma mellem de personlige gevinster ved at få pænere krøller og de miljømæssige konsekvenser ved at bade i varmere vand (Bilag 1:9). Dette eksempel viser, udover at være et billede på at de individuelle gevinster vægtes højere end de miljømæssige konsekvenser af en bestemt handling, at det kan være svært for individet at navigere i de mange forskelligrettede typer af information, der møder individet hver dag.

Dorthe fortæller, at det er svært for hende at forestille sig, at hendes handlinger vil gøre en forskel: *"...kan det svare sig alligevel, hvis jeg bare er en lille dråbe i et kæmpe hav?"* Og så gør jeg altså ikke noget. Det må jeg sige." (Bilag 8:9). Hun fortæller, at bæredygtighed og økologi for hende forbindes med noget negativt, og at hun får en ærgerlig tanke, når hun tænker på det. Derudover giver hun udtryk for, at hun synes, at økologi er dyrt og populistisk, og at hun nogle gange er bange for at blive snydt, når det gælder økologi (Bilag 8:9). Dermed er bæredygtighed og økologi altså forbundet med noget negativt. Dorthe fortæller: *"Men altså, det skulle jo selvfølgelig starte et sted. Og det kunne ligeså godt være med mig. Men... Ja. Ej, så altså. Miljøet har slet ikke spillet en rolle i mit valg."* (Bilag 8:9). Dorthe har altså viden om bæredygtighed, men har, blandt andet på grund af mistillid, ikke en ansvarsfølelse, der gør, at hun synes, at hun må handle på baggrund af dette. Emil forklarer ligeledes sit, til tider, manglende ansvar overfor omverdenen med: *"Jeg er jo bare til stede som ganske almindelig forbruger. (...) det er rigtig svært at gøre mange af de ting, vi gør, uden at være politisk aktiv som forbruger."* (Bilag 4:9). Her undskylder Emil sine manglende bæredygtige handlinger med, at han blot er almindelig eller som alle andre, og

derfor ikke altid tager politisk handling, når han forbruger. Hvordan forbrug kan forstås som en politisk handling, diskuteres i kapitel 6.

Denne håndtering kan således forstås i opposition til værdiforhandlingen, hvor individet forhandler med sig selv og foretager små handlinger; ved denne hverdagshåndtering forskydes ansvaret til nogle andre. En sådan ansvarsforskydning ses hos Holger:

”Der har vi jo også noget ansvar med, at de sender skibe ud til Taiwan, der bliver hugget op og smidt i vandet og sådan... Det er jo frygteligt, når man ser det. (...) Hvor vi ikke rigtigt kan gøre noget som mennesker. Jo, vi kan lade være at tage færgen og sådan noget, men det kan vi jo ikke. Og varer skal transporteres på tværs af verden, ikke? Så der er nogle store firmaer, der har nogle store ansvar også.” (Bilag 7:11).

For Holger er det at undlade at tage en færge således ikke indenfor rammerne af hans handlinger, og han forskyder derfor ansvaret til ”store firmaer”. Camilla, der til daglig arbejder i en humanitær hjælpeorganisation, fortæller, at hun nogle gange kommer til at synes, at andre må tage sig af klimaet ”...fordi jeg gør sådan noget med de der mennesker”, og fordi hun arbejder med at hjælpe mennesker hver dag (Bilag 1:7). Her begrundes forskydningen af en del af ansvaret med, at interviewpersonen her arbejder med at gøre en forskel på et andet område.

Der er altså i denne hverdagshåndtering en tendens til, at individet ikke tager bæredygtighedsproblematikken på sig, men i stedet forskyder ansvaret til andre. Jonas fortæller, at han ikke er god til at huske at slukke for sine elektriske apparater i hjemmet, og at han derfor bruger mere strøm, end han gerne ville. Han fortæller, at løsningen bør være at få 12-voltsstik i væggene, fordi det så ikke ville betyde så meget, at han ikke altid slukker for sine apparater (Bilag 2:11). Her bliver ansvaret for et højt strømforbrug altså lagt over på teknologien og samfundet, og tanken er, at løsningen må findes i den teknologiske udvikling, fremfor at det enkelte individ må ændre vaner.

”Dårlige historier”, som interviewpersonerne har hørt eller læst, synes også at have stor betydning for den tiltro, de har til, om en bestemt handling kan betale sig. Karen fortæller, at hun og hendes familie har affaldssorteret i mange år, men da de fandt ud af, at affaldet alligevel blev smidt i den samme skraldebil: ”Så virkede det temmeligt demotiverende.” (Bilag 5:9). Som nævnt i analysens første del, har Dorthes kæreste købt en tilsyneladende miljøvenlig bil, som hun senere fandt ud af alligevel udleder meget CO₂. Denne information gør, at hun føler sig ”discouraged” og: ”...så tænker jeg: ”Det kan sgu også være lige meget, fuck det!”” (Bilag 8:9). På den måde får negative historier eller informationer altså stor betydning for, om individet ser det som sit ansvar at foretage bæredygtige handlinger,

ligesom en dårlig historie kan skabe manglende tiltro til de abstrakte systemer, vi omgiver os med i hverdagen.

Delkonklusion

Gennem analysen har vi undersøgt, hvordan det senmoderne samfund sætter rammer for det hverdagsliv, individet lever. På grund af de mange informationer individet møder og acceleration af livstempo, bliver tid en vigtig faktor i hverdagslivet. Individet står overfor en række dilemmaer, valg og paradokser, som er opstået på baggrund af den måde, særligt det vestlige samfund er indrettet på, og som har medført en række utilsigtede konsekvenser for jordkloden og samfundet. Individet er nødsaget til at tage stilling til utallige valg hver dag og at forholde sig reflektivt til de mange informationer og paradokser, der opstår. Særligt er der paradokser og dilemmaer knyttet til essentielle dele af hverdagslivet, som f.eks. mobilitet.

Konsekvenserne af industrialiseringen har i dag nået et så stort omfang, at viden om bæredygtighed er en del af interviewpersonernes refleksioner også i de daglige valg. Samtidig har det vist sig, at individet håndterer de konkrete, nære problemstillinger før mere abstrakte eller globale. De konkrete problemstillinger, som betyder noget for individets hverdag, er tættere på, og derfor prioriteres disse, selvom individet har viden om abstrakte problemstillinger om f.eks. klimaforandringer. Er risici for langt væk, er det svært for individet at forholde sig til i en hverdag, hvor det ofte handler om at få det hele til at hænge sammen. På grund af individualisering, fleksibilitet og et væld af valgmuligheder er individet nødt til at træffe valg i de fleste aspekter af hverdagslivet; ikke meget er længere givet på forhånd. Derfor skabes selvfølgeligheder, der er med til at begrunde valgene og gøre dem lettere for individet at træffe i hverdagen.

De fire hverdagshåndteringer: *Kompleksitetsreduktion*, *verdiforhandling*, *ressourceforbrugsminimering* og *ansvarsforskydning* er analytiske kondenseringer af de mange fortællinger om håndteringer af hverdagslivet, som interviewpersonerne har givet. Med de fire kondenseringer tegnes et nuanceret billede af de forskelligartede fortællinger, der gives af de mangeartede håndteringer af hverdagslivet, og som fletter sig ind i hinanden i individets hverdag. Ved at kondensere de mange fortællinger har vi fundet, at interviewpersonerne alle giver forskelligartede begrundelser for de handlinger, de fortæller om, og at der bag handlingerne gøres en række refleksioner. På forskellig vis forholder interviewpersonerne sig til hverdagens valg, dilemmaer, risici og paradokser. I det følgende diskuteres de sprækker for bæredygtighed, vi forstår, på baggrund af to centrale temaer, der er dukket op i empirien.



Mulige sprækker for bæredygtighed i hverdagslivet

Den følgende diskussion tager udgangspunkt i analysens undersøgelse af individets oplevelser af de mange valg og dilemmaer, der møder individet i hverdagslivet. Diskussionen her behandler to temaer, der går på tværs af de fire hverdagshåndteringer. Hvad der adskiller temaerne fra hverdagshåndteringerne er, at disse går på tværs af de forskellige inddelinger af hverdagshåndteringerne, og så at sige er generelle betragtninger, interviewpersonerne gør sig. De to temaer er *økonomi og etik* samt *nye politikformer og deleøkonomiske fællesskaber*. Temaerne behandles her ikke analytisk i dybden, men diskuteres som mulige sprækker og komplikationer for bæredygtighed i hverdagslivet. Sprækker forstår vi som åbninger for nye udviklinger (Drewes Nielsen 2005:59), der kan gøre bæredygtighed til en mere integreret del af hverdagslivet.

Økonomi og etik

Noget, der går igen i interviewpersonernes udtalelser, er refleksioner om økonomi, som ligger bag mange af de handlinger eller tanker, de gør sig. Som det er beskrevet i kapitel 5, har økonomi fået så stor betydning i det senmoderne samfund, at det ikke blot er et redskab i det økonomiske eller politiske system, men en gennemgående del af det samfundsmæssige og det sociale liv. Det betyder, at økonomi ikke blot bliver et spørgsmål om en pengemæssig transaktion i en handel eller et politisk værktøj, men at økonomisk rationalitet også har en social betydning. Som Weber har påpeget, synes den vestlige kulturs udvikling at have ført til en mere rationel form end andre kulturer særligt på grund af kapitalismens udbredelse i den vestlige verden, som har ført til en øget rationalisme (Weber 1995:6-12). Kapitalismens betydelige rolle er dermed ikke bare synlig i arbejds- eller forretningsmæssige sammenhænge, men også i det sociale liv, og måden hvorpå individet træffer valg. Penge-økonomien er blevet magtfuld på globalt niveau, men også for individets liv og refleksioner (Nielsen 2012:102).

På trods af, at ingen af de personer, vi har interviewet, giver udtryk for at leve ud fra en rationel tankegang, men derimod udtrykker forskelligrettede og ofte paradoksfyldte fortællinger, hvori elementer af alle fire analytiske hverdagshåndteringer er at finde, er økonomi til stede som argument hos alle interviewpersoner i den ene eller anden sammenhæng. Det er dog interessant, at det ikke blot er en økonomisk rationalitet, der er til stede, men at denne økonomiske tankegang optræder i samspil med mange andre refleksioner, interviewpersonerne gør sig. På den måde finder vi ikke, at der udelukkende er tale om rationelle argumenter hos interviewpersonerne, som hos *homo*

oeconomicus, der stræber efter maksimalt udbytte ud fra en økonomisk rationalitet (Månson 2007:94), men at økonomi bliver en del af refleksiviteten i hverdagslivet.

Som det er behandlet i specialets analyse, forstår vi, at hverdagslivet udgøres af rutiner og vaner, der opstår på baggrund af de selvfølgeligheder, individet skaber og genskaber i hverdagen. Her bliver økonomi én af flere refleksioner, individet har, for at kunne agere i det senmoderne samfund. Samtidig udgør selvfølgelighederne i hverdagslivet en barriere for at skabe forandring, fordi rammerne for hverdagslivet og måden samfundet er indrettet på, udgør strukturer, som individet oplever som faste. Dette betyder, at individet har svært ved at forestille sig, at hverdagen kan være indrettet anderledes, og derfor bliver refleksioner om forandringer ofte udtrykt som fremtidsforestillinger, som nævnt i kapitel 5. Hverdagslivets selvfølgeligheder udgør dermed i sig selv en barriere for at skabe forandring hen imod øget bæredygtighed. Urry behandler spørgsmålet om økonomiens betydning i samfund og hos mennesker, og mener ikke, det er muligt at reducere samfund til økonomiske beregninger, eller at menneskers livsstil kan forstås ud fra en rationel, økonomisk forståelse: *”Most of the time, most people do not behave as individually rational separate economic consumers maximizing their individual utility from the basket of goods and services they purchase and use given fixed and unchanging preferences. People are rather creatures of social routine and habit, but also of fashion and fad.”* (Urry 2011:3). Som Urry påpeger, kan individer ikke reduceres til væsner, der udelukkende søger at maksimere profit. Derimod har rutiner, vaner og kulturelle strømninger betydning for de valg, individet træffer. Urry argumenterer for, at disse rutiner og tendenser er præget af måden, hvorpå mennesker er fastlåste i og samtidig reproducerer sociale praksisser og institutioner i samfundet.

Forbrug af forskellige varer og services konstituerer det sociale liv, og dermed bliver disse praksisser *”the stuff of life”* eller hverdagspraksisser (Urry 2011:4). På den måde bliver forbrug en del af det sociale liv. Netop fordi den måde, vi forbruger på, er med til at skabe det sociale liv, omhandler også forbrug meget mere end blot økonomisk maksimering. I den næste del af analysen vil vi diskutere forbrug som en politisk handling. Først diskuteres, i det følgende, hvordan økonomi fremstår som en essentiel del af interviewpersonernes fortællinger, og hvilke sprækker vi forstår på baggrund af økonomiens betydning.

Økonomiske refleksioner

Interviewpersonerne nævner alle økonomi i forbindelse med de valg, de træffer i hverdagen, og derfor er det interessant at diskutere, hvordan økonomi bliver brugt som argument eller tillægges betydning hos interviewpersonerne. Jonas fortæller, at han carpooler med en kollega til og fra arbejde, og at det giver ”*økonomisk mening*” for ham at fylde en bil op med flere personer, når det kan lade sig gøre (Bilag 2:2). Camilla fortæller ligeledes, at hendes mobilitetsvalg handler om økonomi: ”*Ja, det skulle bare være så billigt som muligt, ikke?*” (Bilag 1:2) og at hun, trods medlemskab i LetsGo, ofte tager toget. Camilla kører altså ikke altid i bil, selvom hun gennem LetsGo har adgang til bil. Dette valg begrundes hun med: ”*...det er stadigvæk billigere at tage toget...*” (Bilag 1:3). For Camilla er økonomi en del af hendes refleksivitet og den rationalitet, hun her begrundes sit valg af mobilitetsform med.

Også i forhold til interviewpersonernes medlemskab af LetsGo og Cykelbiblioteket spiller økonomi en rolle i deres fortællinger. Som nævnt i kapitel 5 fortæller Emil, at han ikke ville være medlem af LetsGo, hvis det var dyrt eller omstændeligt, fordi han vægter både økonomi og bekvemmelighed i hverdagen højt. Jens, der har cyklen som sit foretrukne transportmiddel, fortæller, at han har undersøgt, om det er billigst at dele, lease eller leje en bil ud fra hans behov; han lejer en bil indimellem, fordi ”*det kan simpelthen ikke betale sig*” at være medlem af en debilsordning (Bilag 6:8-9). Flere af interviewpersonerne nævner økonomi som afgørende for deres valg af mobilitetsform; økonomien bliver en hverdagslig selvfølge, et argument for at gøre eller ikke gøre noget, som samtidig udgør en barriere for at ændre vaner, fordi individet oplever det som en fast struktur, der ikke kan ændres.

Jonas fortæller, at det, der fik ham til at melde sig ind i LetsGo, var muligheden for at gøre brug af et gruppetilbud om billigt medlemskab, han kunne få gennem en anden organisation (Bilag 2:1). Han fortæller, at han bruger LetsGo mere i takt med, at han tjener flere penge, og at han i dag kører i bil på ture, hvor han før har kørt med tog eller på cykel, fordi han nu har råd til at betale for at køre i bil. Den begrundelse, Jonas bruger for at vælge at køre i bil i stedet for med tog, er, at han sparer tid, og at bilen er mere fleksibel (Bilag 2:1). Som behandlet i analysen er fleksibilitet og mulighed for at spare tid et argument, der bruges af flere interviewpersoner i forbindelse med valg af mobilitetsform. For Jonas er dét, at han tjener penge, med til at muliggøre denne fleksibilitet, og at han samtidig kan spare tid. Økonomi bliver således en rationalitet, der forbindes med fleksibilitet og tid; det handler ikke nødvendigvis om, at togturen tager kortere tid end turen i bil, men om den

oplevede fleksibilitet og følelsen af, at man har råd til at benytte sig af den mobilitetsform, man ønsker, og dermed også opnå den ønskede fleksibilitet.

Særligt interviewpersonerne, der er medlem af Cykelbiblioteket, fremhæver økonomi som begrundelse for deres medlemskab i organisationen. Cykelbiblioteket giver medlemmerne mulighed for at prøve en række forskellige cykler, de ellers ikke har adgang til. Holger fortæller, at han i lang tid har overvejet at købe en dyr Bullitt-ladcykel, men at han ikke har købt den på grund af cyklens pris og den nødvendige ekstra forsikring (Bilag 7:5). Idet han gennem Cykelbiblioteket kan låne denne type cykel, bliver medlemskabet et kompromis for Holger, fordi han enten ikke vil eller kan investere i denne type cykel selv. Det, der gør Cykelbiblioteket til noget særligt for Holger er, at det giver ham mulighed for *”...at kunne låne forskellige cykler til en fantastisk billig pris. Og afprøve forskellige modeller. Man kan altid leje en cykel et eller andet sted, men det andet her, det kan man jo ikke nogen steder.”* (Bilag 7:6). Jens udtrykker begejstring over sin opdagelse af Cykelbiblioteket ved: *”Og tænk, at det var så billigt og (griner). Man kunne nærmest få det gratis!”* (Bilag 6:5). Som nævnt i kapitel 5 opvejer det billige medlemskab for Dorthe, de manglende fleksible muligheder for afhentning og aflevering i Cykelbiblioteket i den korte åbningstid. Også selvom det er svært for hende at få timerne til at slå til: *”Altså, jeg ville gerne bruge noget tid på at køre derind og så spare en masse penge.”* (Bilag 8:4). På den måde er en økonomisk besparelse med til at opbløde dette irritationsmoment; det bliver den begrundelse, interviewpersonerne fremhæver som baggrunden for deres medlemskab.

Det interessante er, at interviewpersonerne særligt fremhæver økonomi i sammenhæng med tid eller fleksibilitet, når de taler om mobilitet i hverdagen. Økonomi, forstået som både penge og tid, bliver en vigtig refleksion i forbindelse med interviewpersonernes mobilitetsvalg.

At økonomi i mere end én form fremstår som en essentiel del af prioriteringerne for vores interviewpersoner og har betydning for de valg, de træffer, ses hos Dorthe, der fortæller, at hendes kærestes bil er tilknyttet bildelingstjenesten MinBilDinBil, der fungerer som privat udlejning mellem brugerne. Dorthe fortæller, at hun og hendes kæreste ikke lejer bilen ud ofte, fordi det er svært for dem at finde tid til at overlevere nøgler til lejereren, men at de har lejet bilen ud, da de var på ferie: *”Mens vi var i Skotland, var der nogen, der havde den. Så tjente vi lige penge, der svarede til den bil, vi lejede i Skotland.”* (Bilag 8:6). Udover, at Dorthe bruger begrebet tid som argument for, at parret ikke lejer bilen ud til hverdag, bliver økonomi ligeledes et argument for at leje den ud, når de er på ferie; den økonomiske besparelse ved udlejningen bliver argumentet for at leje en bil på deres ferie. Både tid

og penge bliver her brugt som et økonomisk argument. Som flere andre interviewpersoner oplever Dorthe at have en hverdag med for lidt tid, og derfor er det tid, hun bruger som argument for ikke at leje bilen ud oftere. Som det er behandlet i kapitel 5 er tiden, i det senmoderne samfund, knap, styret og koordineret, og interviewpersonerne søger at effektivisere deres tid gennem hverdagslige handlinger som indkøb, tøjvask og madlavning. Det er interessant her, at tid tillægges en rationalitet, der stammer fra økonomien, og at også tiden søges optimeret, således at den økonomiske tankegang, ud over at handle om penge, også handler om tid og dermed bliver en del af hverdagslivet.

Økonomiens betydning for valg i hverdagen

Tid, forstået som en begrænset ressource i hverdagslivet, er vigtig for at forstå sprækkerne for bæredygtighed i hverdagslige rutiner, fordi interviewpersonerne netop søger at optimere den knappe tid, de oplever at have i hverdagen. Derfor er det for mange af interviewpersonerne vigtigt med fleksibilitet i hverdagen. I Dorthes tilfælde handler udlejning af bilen ikke om bæredygtighed, men om en mulighed for at tjene penge, når bilen alligevel ikke bliver brugt. At det ikke er bæredygtighed, der prioriteres højest, er her tydeligt ved at pengene, der tjenes på at udleje egen bil, bliver brugt til at leje en tilsvarende bil, mens Dorthe og hendes kæreste er på ferie. Den måde Dorthe bruger udlejningstjenesten MinBilDinBil på, er derfor ikke med til at nedsætte det antal kilometer, der hver dag køres i private benzin- eller dieseldrevne biler, men er udelukkende en personlig økonomisk gevinst for Dorthe og hendes kæreste.

Ingen af de personer, vi har interviewet, giver udtryk for at have økonomiske problemer, og de er alle i beskæftigelse. Når økonomi alligevel fremhæves af interviewpersonerne som en væsentlig refleksion bag deres valg, forstår vi, at økonomi har så betydelig en rolle, at det er en mere generel refleksion og argumentationsform i det senmoderne hverdagsliv, og at det bliver den umiddelbare barriere eller forklaring for bestemte handlinger. Hvordan økonomi ofte benyttes som den umiddelbare argumentationsform, finder vi et eksempel på, når Emil beskriver, at økonomi er den umiddelbare grund til, at han ikke køber flere økologiske varer. Han giver udtryk for, at han ville købe mere økologisk, hvis det var billigere. Han går dog derefter imod sin egen tanke og fortsætter:

”Men det handler jo ikke om det. Det handler om: Er man villig til at tage den viden, man egentlig har og at koble den til sit eget liv? Og hvis man gør det, for alvor, så handler det jo ikke om, om det er lidt billigere eller lidt dyrere. Så handler det sådan set bare om at tage det valg og tage konsekvensen af det, ikke?” (Bilag 4:10).

Dette viser netop, hvordan økonomi bliver det umiddelbare argument eller forklaringsgrund for de handlinger, interviewpersonerne foretager, men at det måske alligevel ikke vægtes højest. Det er interessant, at Emil, idet han reflekterer over sin egen fortælling, ændrer den og fortæller, at det måske mere handler om at træffe et aktivt valg og at koble viden sammen med det liv, han lever. Her forklarer han, at det for ham i højere grad er et spørgsmål om at tage en beslutning og handle derefter, end det er et spørgsmål om økonomi, når det kommer til at købe økologisk eller ej. Det kan diskuteres om økologi er et bæredygtigt valg, fordi mange faktorer såsom landbrugsform, transport og energiforbrug spiller ind, når det gælder den holistiske forståelse af bæredygtighed. Eksempelvis er økologiske æbler fra Frankrig ikke nødvendigvis mere bæredygtige end konventionelle æbler, dyrket i Danmark. Vi bruger eksempler med økologi her, fordi interviewpersonerne sætter lighedstegn mellem økologi og bæredygtighed.

Økonomi bliver den umiddelbart oplevede barriere og den faktor, der først nævnes af interviewpersonerne. Ved nærmere refleksion kommer det frem, at et valg aldrig udelukkende handler om økonomi, men denne bliver alligevel ofte en stopklods for at foretage en bæredygtig handling. Her kan opstå en sprække ved, at den umiddelbare barriere i økonomiske forskelle mellem forskellige varegrupper fjernes. Netop fordi der er en prisforskel mellem, hvad interviewpersonerne opfatter som bæredygtige eller ikke-bæredygtige varer, gøres der plads til, at økonomi kan blive den umiddelbart oplevede barriere for at købe bæredygtige varer. Valget bliver dermed ikke truffet på baggrund af en aktiv stillingtagen fra individet, men på grund af den umiddelbare økonomiske barriere. Vi har ikke mulighed for at undersøge betydningen af en sådan udjævning af priser i denne sammenhæng, men forstår, at der er en interessant sprække for bæredygtighed her.

Det er særligt interessant, at økonomi, for flere af interviewpersonerne, kommer i spil, når de gør sig etiske overvejelser, og at økonomi og etik sommetider bliver hinandens modsætninger, og faktorer, der har forskellige betydninger for de valg, interviewpersonerne står overfor, når det gælder bæredygtighed. Dorthe forklarer, at hun ofte står i et dilemma i forhold til sine dagligvareindkøb, på grund af de mange forskelligrettede informationer hun får, blandt andet om sundhed, miljø og madvarer:

”Hver gang jeg er nede og handle, og jeg har valget mellem noget økologisk mad eller noget ikke-økologisk mad, og jeg køber det ikke-økologiske mad. Og så er det totalt dumt og næsten random, at så har jeg lige hørt: ”Iceberg, det er ikke godt, hvis ikke det...” Nå, så køber jeg kun den økologiske iceberg (griner), men ikke noget af det andet økologiske. Og så nogle gange så tænker jeg: ”Åh, medicinrester i kødet, så køber jeg kun økologisk kød, og så kan jeg jo ikke også købe den økologiske iceberg, så må jeg gå tilbage. Så altså, ja, hver gang jeg er nede at handle, så tager jeg næsten altid ikke-økologiske...” (Bilag 8:13).

Dorthe begrundet sine indkøbsvalg med økonomiske argumenter:

”Altså, det er klart, hvis det kostede det samme, havde jeg jo altid købt det økologiske. Men på den anden side, så er jeg sådan en irriterende prisjæger, du ved, så hvis det økologiske det koster 2 kr. mere, (...) så køber jeg det der koster 2 kr. mindre. Så man kan også bare sige, (...) det må jo et eller andet sted ligge langt nede på min prioriteringsliste. Fordi vi kan ikke blive ved med at bruge den der undskyldning med, at det er helt vildt dyrt, for så dyrt er det ikke at købe økologisk.” (Bilag 8:13).

Hermed får økonomiske overvejelser forklaringskraft for et valg, Dorthe træffer, som måske snarere handler om, at dét at købe økologisk ikke er noget, der betyder noget væsentligt for hende, og at hun derfor ikke prioriterer det.

Som nævnt i kapitel 5 handler individet ofte på baggrund af det, der er nærværende i hverdagslivet og ikke på baggrund af problemstillinger, der ligger fjernt fra individets eget hverdagsliv (Berger & Luckmann 2003). Dorthes fortælling er et eksempel på, at husholdningsøkonomien eller den personlige sundhed vægtes højere end idéen om at købe økologisk på grund af eksempelvis bæredygtighedshensyn; det hverdagsligt konkrete vægtes over abstrakte problemstillinger.

Et eksempel på at den nære økonomi bliver vægtes over den lidt mere abstrakte økonomi, som f.eks. den fælles andelsøkonomi eller bæredygtighedshensyn, finder vi også hos Dorthe. Hun fortæller om en interessant forskel i de handlinger, hun foretager sig; en forskel baseret på økonomi, selvom hun er bevidst om de miljømæssige konsekvenser ved netop dette valg. Dorthe, der bor i andelsbolig i København, fortæller, at hun tager flere lange bade efter at være flyttet i andelsboligen, fordi den fælles vandregning i andelsforeningen ikke motiverer hende til at tage kortere bade. Anderledes forholder det sig med varme, som hun ikke bruger meget af, fordi regningen sendes til hende selv: *”...så er det ikke sådan noget, at jeg kigger på ”the greater good” og bæredygtigheden, så er det mere bare min pengepung.”* (Bilag 8:12). Her vægtes hendes egen økonomi altså tungere end bæredygtighedshensyn eller andelsforeningens økonomi.

Også i forhold til mobilitetsvalg er det interessant, at der opleves en sammenhæng mellem de økonomiske og etiske overvejelser, interviewpersonerne gør sig, når de i deres hverdag stilles overfor

dilemmaer, der særligt knytter sig til bilkørsel. Camilla fortæller, som nævnt, at bilen ikke må blive en sovepude for hende, og *"...på den måde er det meget smart at det koster penge, for det koster jo."* (Bilag 1:3). At det koster noget, hver gang Camilla skal køre bil, er altså med til at gøre, at hun tænker over, om hun skal køre bil eller ej. Som nævnt i kapitel 5 undrer Karen sig over afgiftsforskellene mellem benzindrevne biler og elbiler, og hun fortæller: *"...hvis det var ligeså billigt eller ligeså dyrt at købe en elbil som en bil på diesel eller benzin, så ville vi helt klart gøre det."* (Bilag 5:12). For Karen bliver prisforskellen grund til, at hun ikke har skiftet sin bil ud med en elbil. Som det er behandlet i kapitel 5, er mange af de objekter, vi omgiver os med, koblet til et ekspertsystem, der gør det svært for individet at gennemskue de sammenhænge, objektet er del af. Det er svært for Karen at forstå, at det er dyrere at anskaffe sig en elbil end en benzindrevet bil, og dette stemmer ikke overens med hendes etiske eller værdimæssige refleksioner. Fordi prisforskelle og muligheden for at spare penge og tid tillægges betydning for interviewpersonerne, forstår vi, at der er en sprække i, at økonomi og etik ikke fremstår som hinandens modsætninger, men derimod som faktorer, der kan spille sammen; at det bæredygtige valg ikke nødvendigvis er dyrere. Dermed består sprækken her i økonomi snarere end i f.eks. teknologisk udvikling.

Ulighedsspekter i sprækker for bæredygtighed

Til spørgsmål om økonomi knytter sig en diskussion om ulighed, der dog ikke er begrænset til økonomisk ulighed. Camilla fortæller, at hun gerne vil betale for, at de ting, hun køber, er bæredygtige. Camilla fortsætter denne udmelding med kommentaren: *"Men det er jo nemt at sige, når man har fuldtidsindtægt og bor billigt (griner). Så er det jo nemt at have alt for mange penge, som man ikke kan bruge. Så er det jo nemt nok at beslutte sig for."* (Bilag 1:10). Camilla, der bor i kollektiv og derfor deler huslejen med andre, peger her på, at det bæredygtige valg kan være nemt for hende, fordi hun tjener flere penge, end hun kan bruge, men påpeger samtidig, at det kan være sværere for andre, der bor dyrere eller tjener færre penge. Samme pointe er at finde hos Jens, der, som nævnt i kapitel 5, finder det kompleksitetsreducerende at købe økologisk og giver udtryk for, at det er nemmere at have sådanne indkøbsvaner, *"hvis man har penge til det"* (Bilag 6:12).

Dette er interessant, fordi vi her ser en økonomisk ulighedsfaktor i relation til bæredygtighed. Denne ulighed frembringes i empirien, idet interviewpersonerne reflekterer over, at deres egne muligheder for at foretage bæredygtige handlinger kan være større end andres, fordi de er veluddannede og i beskæftigelse. Det ville være interessant at undersøge, hvordan økonomi spiller en rolle for

mennesker, der ikke har samme økonomiske vilkår som interviewpersonerne, men en sådan undersøgelse er ikke mulig indenfor rammerne af dette speciale.

Jonas spørger på et tidspunkt sig selv, om det er, fordi han er veluddannet og vellønnet, at han forholder sig til klima og bæredygtighed, og om bæredygtighed kan være et statussymbol for dem, der har råd til at handle bæredygtigt eller et udtryk for, at man har overskud; ifølge Jonas bør en del af dette overskud handle om at inkludere mennesker, der ikke har samme form for overskud og at få alle med, så det ikke bliver *"en lukket klub af frelste"* (Bilag 2:13-14). For Dorte er økonomi, som nævnt, med til at afgøre, hvilke varer hun køber, når hun gør sine indkøb (Bilag 8:13). Det at købe økologisk kan være kompleksitetsreducerende for nogle af interviewpersonerne. Denne kompleksitetsreduktion er dog forudsat, at individet har råd til at træffe de valg, der gør hverdagen lettere, og derfor ligger der et økonomisk ulighedsaspekt i muligheden for at handle på denne måde. Det, vi har kaldt den umiddelbart oplevede barriere for interviewpersonerne, kan for andre individer være en reel barriere, idet ikke alle nødvendigvis har råd til at købe de dyrere varer.

Som Jonas nævner, kan bæredygtighed også forstås som et statussymbol defineret af en bestemt gruppe mennesker. Den tydelige mærkning, der gør det lettere for nogle at vælge økologiske eller Svanemærkede varer til, kan også være et statussymbol, der er nemt at styre udenom, hvis ikke økonomien rækker, eller hvis individet ikke ønsker at handle efter denne ordening. Der knytter sig således selvfølgeligheder til disse handlinger, som er afhængige af det enkelte individ; for nogle vil det være en selvfølgelighed at købe efter det røde Ø-mærke, mens det for andre netop vil være en selvfølgelighed at styre udenom det. Når de økologiske varer er dyrere, kan den tydelige mærkning blive en navigatør for de dyre varer, der skal styres udenom, i modsætning til hvad f.eks. Jens gør.

Refleksioner om økonomi synes at gå på tværs af de forskellige hverdagshandlinger, der er opstået i empirien. Fordi økonomi bliver den umiddelbart oplevede barriere for at træffe bæredygtige valg, forstår vi en sprække i, at bæredygtige alternativer i hverdagslivet bliver lige så billige, fleksible og tidsbesparende som de knap så bæredygtige valg. Som vi har diskuteret her, er økonomi dog ikke den eneste begrundelse hos interviewpersonerne, men noget der indgår i sammenhæng med individets andre forståelser og refleksioner. Derfor finder vi det nødvendigt med indsigt i og forståelse for de mangfoldige og forskelligrettede fortællinger, interviewpersonerne giver udtryk for som begrundelser for de valg, de træffer, og som vi har belyst med analysens fire

hverdagshåndteringer. Netop derfor forstår vi økonomi som en sprække i sammenhæng med de begrundelser, der findes i de forskelligartede hverdagshåndteringer.

Nye politikformer og deleøkonomiske fællesskaber

Det er dog ikke blot økonomi, der synes at være et gennemgående tema på tværs af forskellige hverdagshåndteringer. Også spørgsmål om fællesskaber og politik er transcenderende og ikke isoleret til en enkelt hverdagshåndtering. Det er her interessant, hvordan forskellige forståelser af politik og ansvaret for bæredygtighed, fremtræder i interviewene. Hvordan politik, individualisering og særligt deleøkonomiske fællesskaber åbner for sprækker for bæredygtighed, diskuterer vi i det følgende.

Vi undersøger i dette speciale de hverdagslige sprækker, der kan opstå for bæredygtighed, men hertil knytter der sig ligeledes lov- og samfundsmæssige barrierer for at deleøkonomiske fællesskaber kan bidrage til bæredygtighed. Netop de systemer hverdagslivet er bygget op af, er kendetegnet ved sporafhængigheder og fastlåsthed (Søndergård, Hansen & Stærdahl 2007:293). Særligt skepsis og manglende fleksibilitet i eksisterende offentlige myndigheder og hos private aktører synes at være betydelige barrierer for deleøkonomiske fællesskaber (Erhvervsstyrelsen 2015:3). Vi forstår således, at de deleøkonomiske fællesskaber ikke, isoleret set, kan skabe sprækker, men at de er afhængige af, at der skabes mulighedsrum i de omkringliggende institutioner, f.eks. ved at kommunerne giver bevilling til at debilsordninger eller cykelbiblioteker kan få plads.

Et bæredygtigt samfund – hvem har ansvaret?

Bæredygtighed kræver handling og ansvar, men af hvem? Med et hverdagsliv, kendetegnet af en overflod af informationer og forskellige udlægninger af sandheder, gives der ikke et entydigt svar på dette spørgsmål. Flere interviewpersoner finder, at ansvaret for bæredygtighed ligger hos alle eller hos det enkelte individ (Bilag 2:9; Bilag 3:8; Bilag 7:11). Mange interviewpersoner tager således et personligt ansvar på sig, men gør sig ligeledes tanker om, hvordan dette ansvar skal udøves.

Nanna finder, at alle har et ansvar, men at råderummet for at udøve dette ansvar og den enkeltes mulighed for at bidrage skabes ovenfra, hvor eksperter, videnskabsfolk og politikere har et ansvar

for at skabe rammerne (Bilag 3:8-9). Jonas præsenterer en anden holdning, og mener, at individer har ansvar for at slutte sig sammen og skabe bevægelser; dem, der er bevidste om ansvaret, har en opgave i at åbne andre menneskers øjne og at vise de mulige løsninger (Bilag 2:9). Jonas har, i modsætning til Nanna, ikke stor tiltro til, at politikerne vil gå foran og skabe rammerne, men mener derimod, at politikerne stiller sig bag de bevægelser, som skabes af individer (Bilag 2:9).

Bevægelsernes eller fællesskabernes betydning ses også hos Karen: *”Det er jo en sammenhæng mellem det enkelte individ og fællesskaberne. Altså græsrodsbevægelser, organisationer og på politisk niveau. Så jeg prøver da at støtte de mennesker, som tager gode initiativer, som jeg nu ellers har overskud til det.”* (Bilag 5:9). Dorthe udtrykker en lignende tanke om, at de, der har overskud, har et ansvar: *”...jeg ved ikke, om man kan sige, de har et større ansvar, men jeg ville måske forvente, at de i hvert fald tog et større ansvar.”* (Bilag 8:10). For Dorthe kan dette overskud enten handle om at have et økonomisk eller et tidsmæssigt overskud til at gøre noget mere (Bilag 8:10). Som vi diskuterede i foregående afsnit, knytter der sig en ulighed til bæredygtighedsdiskussionen på grund af forskelle i økonomisk overskud. Det er interessant, at overskud ikke kun omhandler økonomi, når det drejer sig om, hvem der har ansvar for at skabe bæredygtighed. På den måde er de med størst økonomisk overskud ikke per se, de der kan eller vil tage det største ansvar for bæredygtighed. Her er det interessant, at tidsmæssigt overskud fremhæves på samme måde, netop fordi bæredygtighed ikke blot handler om økonomi.

Det er interessant, at interviewpersonerne ikke fremhæver de politisk valgte som dem, der har det største ansvar for bæredygtighed. Flere interviewpersoner udtrykker en manglende tiltro til, at politikere vil bidrage til at skabe forandring og øget fokus på bæredygtighed. Samtidig finder flere af interviewpersonerne, at politikere bør tage en større del af ansvaret. Vi forstår dette i relation til vilkårene for det repræsentative demokrati; at individet har et begrænset råderum, fordi individet vælger politikere til at repræsentere sig. På den måde har politikere et ansvar for at handle, men individet har ansvar for at vælge de politikere, de ønsker skal repræsentere dem. Emil fremhæver, at politikerne burde tage mere ansvar, men siger samtidig: *”Jamen åh, det er jo svært, ikke? Fordi politikerne er jo også... Altså politikerne repræsenterer jo os. Og hvis vi som befolkning ikke er i stand til at kræve, at de taler mere om det (klimabevidsthed og bæredygtighed, red.), eller går mere op i det.”* (Bilag 4:7-8). Emil giver udtryk for en splittelse i spørgsmålet om, hvorvidt ansvaret ligger hos politikerne eller individet og ytrer samtidig en manglende tiltro til, at politikerne tager dette ansvar:

”Jeg synes, at dem, vi har valgt politisk til at repræsentere os, burde tage mere ansvar for det. Men det tror

jeg ikke, at de kommer til. (...) Jeg tror, det bliver noget, man folkeligt bliver nødt til at tage stilling, eller tage ansvar for. (...) Jeg talte engang med sådan en gammel politiker, der sagde at: ”Folk, de tror Christiansborg er progressiv. Christiansborg og landspolitikerne er overhovedet ikke progressive. De flytter sig først, når befolkningen har flyttet sig så langt, at de kan se, at de kan ikke blive stående mere på det gamle standpunkt. Og så flytter de sig”. Sådan tror jeg også, at det kommer til at blive nødt til med bæredygtighed. Jeg tror ikke, det kommer til at være landspolitikerne. Jeg tror, at det kommer til (...) at være alle os, der skal lade være med at købe engangsbleer eller tage på ferie til Spanien.” (Bilag 4:7-8).

Emils manglende tiltro til politikernes handlinger betyder, at han i stedet lægger ansvaret over på individet selv og på de hverdagshandlinger, der kan skabe forandring særligt gennem forbrug. Holger påpeger, at regeringen afspejler befolkningen, og at det derfor er individets ansvar at handle på en måde, der påvirker politikerne: ”*Fordi, man kan sige, selvom at de i regeringen beslutter, at vi skal have nogle flere motorveje, så kunne vi jo bare lade være at bruge dem, så ville der jo ikke komme flere motorveje. Så regeringen afspejler jo befolkningen og deres ønsker.*” (Bilag 7:11). Holger mener, ligesom Emil, at individets adfærd påvirker de politiske beslutninger, og at det er individets eget ansvar at foretage handlinger, der påvirker politikerne i den ønskede retning.

Også i litteratur om klima og bæredygtighed er demokratiets begrænsninger fremhævet, og demokratiet er bl.a. omtalt som ”...den mindst dårlige blandt de mulige alternativer.” (Ryberg 2011:170). Det fremhæves, at bæredygtighed rammer en mur i det politiske system på grund af individets kortsigtede handlingshorisonter: ”...når den enkelte handler ud fra, hvad der er fornuftigt for vedkommende selv, vil det føre til, at bæredygtigheden for fællesområdet overskrides med katastrofale følger for hver enkelt. Heri ligger tragedien.” (Ryberg 2011:165). Når både vælgere og politikere handler ud fra korte handlingshorisonter og egeninteresser, kan det, der kaldes ”*the tragedy of the commons*” (Hardin 2009:246), opstå.

Ansvarer synes svært for interviewpersonerne at placere. Camilla giver ligeledes udtryk for, at individet har et ansvar, men hun tillægger politikerne et større ansvar, idet hun betegner de hverdagslige handlinger som ”mikroniveau” og siger:

”...jeg tror bare, hvis det skal batte noget på sådan, for alvor, i forhold til at få reduceret CO₂-udslip og sådan nogle ting... Ja, så tror jeg politikerne er nødt til at committe sig mere på det, ikke? (...) ...det er fandeme op ad bakke, hvis det er sådan nogle beslutninger på individniveau, som har rigtigt høje omkostninger på individniveau, som skal vende vores klima, ikke?” (Bilag 1:8).

Camilla giver udtryk for, at de individuelle handlinger er omkostningsfulde for individet, og at politikerne bør gøre en større indsats, hvis der for alvor skal skabes forandringer.

Dorthe giver udtryk for, at hun lider af ”*politikerede*”, og at hun er i tvivl om, hvad politikerne foretager sig og hvem, der egentlig har ansvaret (Bilag 8:10). Dorthe udtrykker således en fremmedgørelse overfor det politiske system og politikerne. Denne fremmedgørelse og den manglende tiltro til at politikere foretager handlinger, der skaber øget bæredygtighed, som udtrykkes af flere interviewpersoner, kan ligeledes ses i relation til den manglende tro på ekspertsystemer, som undersøgt i kapitel 5. Politikere repræsenterer systemer, som individet føler sig fremmedgjort overfor, og individet tvivler derfor på de informationer, der kommer fra systemerne og beslutningspotentialerne i systemerne.

Alternative arenaer for politik

Der synes at være forskellige tilgange til, hvem der har ansvaret for bæredygtighed og hvilket ansvar, politikere har. Derfor er det interessant at diskutere, om der kan opstå sprækker for bæredygtighed i nye måder at forstå politik og politiske arenaer på. Flere interviewpersoner giver udtryk for, at de ikke tror, at forandringer, der skaber øget bæredygtighed, skal ske gennem den traditionelle politik. Karen mener, at det ofte er de kortsigtede mål, der bliver taget hånd om i politik, mens der kan ske mere langsigtede forandringer andre steder fra:

”Det, der kommer nedefra, er jo oftest det mest bærende. Fordi at det kræver jo et engagement og en entusiasme og en energi. Så det, der kommer nedefra i den struktur (...) at det er nogle borgere, der går sammen, fremfor at det er fra politisk hold, det kommer oppefra. Så er det noget, som vokser frem, og som måske er mere holdbart. Så er der så nogle politikere, der bør lade sig inspirere af det og følge op på det. Og måske lovgive i en retning, så der er flere der kan være med på de gode initiativer, der kommer.” (Bilag 5:10).

Langsigtede og bærende løsninger synes i højere grad at komme nedefra, hvor de opstår i et fællesskab blandt borgere, end fra politikere.

Forståelsen af, at de bærende løsninger ikke kommer fra den traditionelle politik, men derimod nedefra, kan forstås som en udvikling, hvor politik, i dag, åbnes og bryder med formelle hierarkier; en transformation indenfor politik, hvor dét, der ikke var politisk i det moderne, er det i dag (Beck 1997b:99). Beck betegner denne udvikling som *subpolitik*; en politik, hvor der ikke sættes lighedstegn mellem politik og staten (Beck 1997b:99). Subpolitik kan således være disse bevægelser eller fællesskaber, der opstår og skaber forandring nedefra. Jonas fremhæver vigtigheden af disse bevægelser og finder, at der sker mange bevægelser udenom den traditionelle politik og de parlamentariske grupper, og at der findes styrker ved, at sådanne bevægelser også forstås som politik

(Bilag 2:9). Jonas finder, at individet har ansvar for at få skabt bevægelser udenom de traditionelle politiske arenaer (Bilag 2:9).

Også Jens giver udtryk for, at han ikke tror, at det er i de traditionelle politiske rammer, der kommer til at ske forandring: *”Landspolitisk har jeg svært ved at se, at det batter noget. (...) Jeg synes da, at ansvaret er stort der, men jeg tror, at det er utopisk at tro, at man rykker noget der. Jeg tror, det er det enkelte og de græsrodsbevægelser der gør, at ting ændrer sig...”* (Bilag 6:12-13). Jens fremhæver således også handlinger, der kommer nedefra og fra individet fremfor fra politikere. Jens finder ikke meget tiltro til politik fordi

”...det går op i store kompromisser, og det handler om stemmer og ikke om at lave forandring. (...) Jeg tror, den enkelte politiker sikkert har rigtig gode intentioner, men når det først kommer ind i det der landspolitiske spil, så tror jeg ikke det rykker så meget (griner). Så går der i hvert fald meget, meget, meget lang tid, og så er det nogle andre ting, der gør, at der rykker noget. Det er, fordi der er nogle stemmer i at rykke noget.” (Bilag 6:13).

Jens skelner dog mellem landspolitik og kommunalpolitik og giver udtryk for, at han tror, der kan gøres noget på den lokal- og kommunalpolitiske arena (Bilag 6:12).

Således finder vi, at der kan peges på problemer i måden, hvorpå politik traditionelt fungerer, og at der er begrænsninger for de mål og visioner, der skabes i det traditionelle politiske system. Derfor er det interessant, hvordan der kan opstå sprækker for bæredygtighed i alternative politiske arenaer; fælles og individuelle arenaer som fællesskaber og bevægelser eller måden individet handler og forbruger på, som kan forstås som subpolitik.

Politik gennem forbrug

Som nævnt finder vi, at der kan opstå en sprække for bæredygtighed i forbrug og de rammer, der sættes for forbrug på grund af økonomiens betydning i hverdagslivet. Flere interviewpersoner giver udtryk for, at de tror, at det er muligt at påvirke den politiske stemning gennem deres forbrugsmæssige valg. Hvordan individer kan påvirke politik- og samfundsudvikling gennem forbrug er ligeledes undersøgt af Bente Halkier, som forstår forbrug som en hverdagsaktivitet, der både indeholder det nødvendige behovsmæssige forbrug og forbrug som udtryk for socio-kulturelle signaler (Halkier 1999:62-63). Disse socio-kulturelle signaler forstår vi her som alternative former for politisk handling, hvor individet tilkendegiver sin holdning gennem forbrug.

Jens mener, at en øget efterspørgsel efter økologiske varer, kan føre til en omlægning af landbruget på grund af den økonomiske gevinst ved at gøre dette: *”Så det er jo ikke fordi, at politikerne (...) har siddet og bestemt eller storlandmænd har bestemt: ”Nu skal vi være økologiske”, fordi det er jo ganske få, der gør det helt af deres eget gode hjerte, fordi de synes, det er det eneste rigtige.”* (Bilag 6:13). Bæredygtige handlinger sker, ifølge Jens, ikke nødvendigvis på baggrund af politikernes viden eller visioner, men på grund af individers forbrugsmæssige handlinger, der kan skabe en økonomisk gevinst. Med dette eksempel beskriver Jens, hvad vi har diskuteret i forrige afsnit; at et økonomisk rationale ofte vægter højere end bæredygtighed, og at det derfor er individets ansvar at søge at påvirke gennem forbrug.

Martin mener, at en øget bevidsthed om bæredygtighed kan gøre en forskel: *”Det der med at folk bliver bevidste om det, det tror jeg, det er det første skridt, fordi så kan man sige, hvis der er tilpas mange, der er bevidste om det, så bliver der også politisk gjort noget...”* (Bilag 9:11). Martin beskriver her, at viden kan føre til anderledes handlinger hos individet, som kan føre til en øget bevidsthed hos politikerne og dermed en politisk handling. Det er interessant, at Martin har en tro på, at øget viden fører til handling; noget vi forstår som en mulighed, men ikke en selvfølge. Som nævnt, har øget viden om klimaforandringer ikke gjort, at alle handler bæredygtigt, men dog at nogle mennesker har ændret handlemåder.

Denne type handlinger, hvor individet sender signaler via forbrugsmæssige, hverdagslige handlinger, forstår vi som en anden form for subpolitik. Beck behandler politisk subjektivitet både indenfor og udenfor institutionerne, som f.eks. borgerinitierede grupper, der tager politisk magt ved at sætte bestemte problematikker på dagsordenen (Beck 1997b:100). Beck fremhæver borgergrupper, som i 1980'erne satte klimaet på dagsordenen. Vi ser dog, at den politiske subjektivitet ikke er blevet mindre i løbet af de sidste 20-30 år. I den subpolitiske arena befinder individet sig i et limbo, hvor det kommunikerer og interagerer med de gamle former for institutioner, men samtidig trækker sig væk fra dem; denne tilbagetrækning er en bevægelse mod nye aktiviteter og nye identiteter (Beck 1997b:101-102). Bevægelser, der opstår nedefra, må på den måde forholde sig til de traditionelle politiske institutioner, selvom disse bevægelser søger indflydelse på anden vis. Overgangen til nye former for politik betegnes med: *”People leave the ’nest’ of their ’political home’ step by step and issue by issue.”* (Beck 1997b:102). Hvis vi forstår forbrug og alternative arenaer for politik som sprækker for bæredygtighed, er det vigtigt at have blik for en længere tidshorisont, fordi der sker en trinvis udvikling og ikke en dag-til-dag-ændring.

Nye fællesskaber og bevægelser

Med disse strømninger og nye forståelser af hvad politik er, hvor ansvaret for bæredygtighed ligger og hvordan bæredygtighed nås, er det interessant, hvordan fællesskaber kan have betydning for de sprækker, der kan findes for bæredygtighed i hverdagslivet. Til trods for individualisering er fællesskaber, som nævnt, vigtige og betydningsfulde i hverdagslivet. Fællesskaber spiller ligeledes en rolle i forandringer, og flere interviewpersoner fremhæver, at fællesskabet betyder noget for deres egen indsats i forhold til bæredygtighed. Om forskellen mellem det individuelt idealistiske projekt og mulighederne i fællesskaber i forhold til bæredygtighed, fortæller Nanna: *”Jeg ville være parat til temmelig meget, hvis det ligesom var (...) et fællesskab om netop at det er det, vi... ”Vi er faktisk enige om, at det er det her, der skal til”. Og man er mange, der gør det.”* (Bilag 3:10). Det fællesskab, Nanna taler om her, er ikke et konkret fællesskab med sine nærmeste, men et forestillet, globalt fællesskab; et fællesskab, hvor det handler om at gøre det, der skal til eller at gøre noget anderledes. Dette forestillede fællesskab opstår i takt med øget globalisering, hvor individet i højere grad bekymrer sig om globale risici; særligt miljømæssige problemstillinger kan opfordre til at handle på baggrund af et *”global citizenship”*, som skabes på baggrund af disse forestillede fællesskaber (Urry 2000:178).

En anden type fællesskab kan være LetsGo og Cykelbiblioteket, som kan betegnes som nye deleøkonomiske fællesskaber, der eksisterer på baggrund af en fælles praktisk nødvendighed; bilen eller cyklen som hverdagslig mobilitetsform. Det er praktiske fællesskaber om en konkret funktion, der får hverdagslivet til at hænge sammen. Det kan samtidig også være et interessefællesskab, hvor medlemmer deler en vision om at øge bæredygtig mobilitet eller mindske trængsel i byen. Sådanne deleøkonomiske fællesskaber har i de seneste par år vundet frem og udgør et alternativ til privateje af f.eks. biler, cykler, værktøj, sommerhuse og meget andet i byer og landområder i Danmark og i verden. En interessant distinktion i disse deleøkonomiske fællesskaber er, hvor meget fællesskabsfølelsen fylder, og hvor meget det betragtes som et praktisk fællesskab hos medlemmerne.

Nanna udtrykker en fællesskabsfølelse i forbindelse med sit medlemskab af LetsGo: *”...man behøver ikke at have en sådan fælles holdning eller (...) Men man har trods alt alle sammen valgt at være med (...) i en delebilsordning...”* (Bilag 3:7). Nanna forstår, at der kan være mange forskellige grunde til at være medlem af fællesskabet LetsGo, men at der på trods af forskelligheder er en form for fællesskabsfølelse i at være medlem af den samme forening, og at medlemmer af den samme forening mødes om det konkrete, på trods af politiske skel (Bilag 3:6-7). Jens oplever at være en del

af et fællesskab hos Cykelbiblioteket, selvom han ikke kender de andre medlemmer; at cyklen i sig selv bliver noget, man kan være fælles om og tale om, uden at behøve at tale om andet og uden nødvendigvis have andre interesser tilfælles, ligesom hundeejere, der oplever et fællesskab med andre hundeejere i en hundeklub (Bilag 6:7). I det senmoderne samfund er fællesskaberne tilvalgte og kan være flygtige; det fællesskab, Nanna og Jens oplever, har de valgt til lige nu, men de kan melde sig ud igen, når de ønsker. Denne form for fællesskab er således ofte centreret omkring interesser, holdninger eller fritidsmæssige aktiviteter (Bauman 2009:256-257). Interviewpersonerne giver alle udtryk for et behov for fællesskab, og indgår som nævnt i forskellige fællesskaber i den ene eller anden form. Hvordan fællesskaber kan fungere som alternativer til traditionel politik, som sprækker for bæredygtighed, diskuteres i det følgende.

Nye fællesskaber som alternativer til traditionel politik

Med fællesskaber og bevægelser skabt nedefra opstår et potentiale for forandring på grund af engagement og drivkraft. Jens betegner Cykelbiblioteket som en bevægelse og taler om, hvordan det kan skabe forandring:

”Så kan der komme sådan nogle bølger i samfundet, hvor den enkelte kommer med på en eller anden tankegang og en idé (...) Det kan jo være inspireret af for eksempel sådan noget som Cykelbiblioteket eller andre bevægelser (...) Der skal være sådan nogle kollektive bevægelser i samfundet, hvor at man bliver revet med, men hvor det stadig er den enkelte, der vælger...” (Bilag 6:13).

En sprække for bæredygtighed kan på den måde opstå ved, at bevægelser giver interessante muligheder for individet; muligheder, der gør det nemt for individet at deltage og på den måde være med til at bidrage til en udvikling. Netop ved at indgå i et fællesskab er der nye muligheder for, at individet ændrer vaner, fordi individerne i fællesskabet påvirker hinandens vaner og på grund af *social proof* kopierer, hvad andre gør, som en kognitiv shortcut (Botsman & Rogers 2011:81-82).

Historisk har græsrodsbevægelser spillet en stor rolle i udformningen af den traditionelle politik, og ifølge Beck kan denne udvikling få indflydelse på samfundet: ”*Subpolitized society is, or, more cautiously, could become (...) the civil society that takes its concerns into its own hands in all areas and fields of action and society.*” (Beck 1997b:104). Subpolitik handler således om social organisering nedefra (Beck 1997b:104). Som nævnt handler udvikling af subpolitik ligeledes om den øgede individualisering i det senmoderne samfund, hvor individet selv træffer valg og kan skifte mellem mange forskellige holdninger fra sag til sag. Denne individualisering af politik handler dog ikke om politisk træthed

eller manglende engagement (Beck 1997b:102), men derimod om, at der opstår nye former for politik: *”Instead, a contradictory multiple engagement is emerging, which mixes and combines the classical poles of the political spectrum...”* (Beck 1997b:102). Denne udvikling betyder, at det ikke længere er muligt at anvende de traditionelle politiske dikotomier såsom højre/venstre eller konservativ/socialistisk, men at individets politik derimod er sammensat af mange forskellige holdninger og meninger, som ikke kan placeres på den traditionelle politiske skala (Beck 1997b:102). Individet vælger på den måde forskellige fællesskaber og bevægelser efter lyst og behov, og medlemskab af et fællesskab betyder ikke nødvendigvis fælles politisk holdning.

Flere interviewpersoner fremhæver Cykelbiblioteket som et eksempel på en bevægelse, der kan påvirke og skabe forandring. Jens fortæller: *”Jeg føler lidt, at jeg er med i noget, som er frontløbere eller cutting edge (griner). På en meget lavpraktisk måde. Og at det er (...) et rigtig godt formål (...) som jeg kan stå inde for, sådan politisk og miljømæssigt og samfundsmæssigt.”* (Bilag 6:6). Dorthe ser Cykelbiblioteket som en græsrodsbevægelse, men fremhæver dog samtidig, at hun ikke selv er medlem af Cykelbiblioteket af en politisk grund (Bilag 8:7-8). Både Dorthe og Jens finder, at Cykelbiblioteket repræsenterer en bevægelse, som gør noget anderledes i samfundet, også selvom Jens føler, at han er med i det, mens Dorthe giver udtryk for, at hun står udenfor og ikke er en del af fællesskabet på grund af politiske holdninger. Jens udtrykker, at Cykelbiblioteket giver ham inspiration til at ændre nogle ting i hverdagen, fordi de gør noget, der er anderledes (Bilag 6:7). Karen finder, at hendes medlemskab af Cykelbiblioteket har bidraget til, at hun tænker mere over måden, hun har indrettet sit liv på (Bilag 5:5). Cykelbiblioteket kan dermed forstås som et eksempel på en bevægelse eller et fællesskab, som kan inspirere og skabe forandring gennem den måde, de påvirker deres medlemmer på, selvom Cykelbiblioteket ikke er en del af det traditionelle politiske system.

I et samfund hvor ansvaret for bæredygtighed ikke kan lægges på enkeltpersoner eller parlamentariske grupper, er det interessant, at bevægelser som Cykelbiblioteket kan inspirere og skabe forandring. En sprække for bæredygtighed kan findes i, at det her ikke handler om, hvem der har ansvar, men hvem der tager ansvar. Det kan være svært at placere et ansvar, hvis alle har et ansvar, og vi forstår altså, at Cykelbiblioteket tager ansvar for at fremme alternativer til privatbilismen ved at skabe rammerne for et deleøkonomisk cykelinitiativ.

Flere interviewpersoner taler også om idealisme og ansvar i forbindelse med Cykelbiblioteket. Dorthe fremhæver, som tidligere nævnt, at de, der har overskud, bør tage et større ansvar i forhold

til bæredygtighed: ”...de (Cykelbiblioteket, red.) er nogle af dem, der tager det ansvar. Som vi jo alle sammen skal deles om. Måske nogle af dem der har overskud. (...) Men jeg synes ikke, de har mere ansvar end andre, men de har helt sikkert taget mere ansvar end andre.” (Bilag 8:11). Dorte har således en opfattelse af Cykelbiblioteket som en bevægelse, der tager ansvar for at skabe bæredygtig forandring. Martin giver udtryk for en lignende tankegang, når han taler om Cykelbibliotekets idealisme: ”Altså selve idéen om at udbrede cyklen som transportmiddel, ikke? (...) Jeg taler også varmt for at cykle i det daglige sådan til alle og enhver, der gider at høre på det (...) Idealismen i det, det synes jeg godt om.” (Bilag 9:5). Også Holger tror, at Cykelbiblioteket kan påvirke nogle til at cykle fremfor at køre i bil (Bilag 7:11).

Flere interviewpersoner opfatter dermed Cykelbiblioteket som en bevægelse eller et fællesskab, der kan påvirke og gøre en forskel. Nogle interviewpersoner giver udtryk for, at de gennem deres medlemskab også føler, at de er med i dette fællesskab (Bilag 6:6), eller at de støtter op om bevægelsens mærkesager (Bilag 9:5). På den måde kan interviewpersonernes medlemskab af Cykelbiblioteket opfattes som en politisk handling; gennem deres medlemskab udøver de deres meninger og holdninger, som dermed kan ansues som subpolitik. Gennem medlemskab finder de, at de støtter en bevægelse, der arbejder for at skabe forandring mod øget bæredygtighed.

Sprækker for bæredygtighed i deleøkonomiske fællesskaber

Som nævnt opstår stadig flere deleøkonomiske fællesskaber, der tilbyder forskellige former for adgang og fælles forbrug. Der synes at være en tendens til, at ejerskab bliver mindre vigtigt og at adgang til en funktion, som et produkt eller en tjeneste kan tilbyde individet, bliver mere vigtigt (Botsman & Rogers 2011:97-98). LetsGo og Cykelbiblioteket er som nævnt to organisationer, der, med udgangspunkt i deleøkonomien, tilbyder alternativer til privatbilismen. Med begrebet deleøkonomiske fællesskaber forstår vi fællesskaber opstået omkring det, at ejerskab udskiftes med adgang, og hvor det attraktive ikke blot er økonomiske besparelser, men også rummer andre gevinster for individet, og derfor er en vedvarende tendens (Botsman & Rogers 2011:xvi-xix). Deleøkonomiske fællesskaber tager mange former, og vi forstår LetsGo og Cykelbiblioteket som eksempler på medlemsbaserede produkt-service-systemer (Botsman & Rogers 2011:71-72; Erhvervsstyrelsen 2014:7-8). Netop fordi LetsGo og Cykelbiblioteket særligt bliver fremhævet som henholdsvis fleksibelt og billigt, forstår vi, at foreningerne på hver sin vis tilbyder attraktive fordele for medlemmerne i hverdagslivet. Vi finder det interessant, at det primært er de interviewpersoner, der er medlem af Cykelbiblioteket, der taler om denne form for græsrodsbevægelse eller fællesskab. Interviewpersonerne, der er medlem af LetsGo, taler om organisationen som et fællesskab, men ikke

som en bevægelse, der er frontløbere eller skaber forandring. På trods af at både LetsGo og Cykelbiblioteket er deleøkonomiske non-profit organisationer, som arbejder for bæredygtig mobilitet, ser vi en skelnen i opfattelsen af de to foreninger hos interviewpersonerne. Flere af de interviewpersoner, der er medlem af LetsGo, forbinder det at køre i bil med noget negativt; på trods af deres medlemskab af en delebilsforening, som arbejder for mindre trængsel på vejene og et mindre CO₂-udslip (LetsGo 2015), er bilkørsel forbundet med dårlig samvittighed for flere af dem (Bilag 1:3; Bilag 3:8). For nogle medlemmer af Cykelbiblioteket er medlemsskabet netop forbundet med at gøre noget godt eller positivt, fordi det giver mulighed for at undgå at køre i bil (Bilag 5:2). Denne forskel i opfattelsen af LetsGo og Cykelbiblioteket kan handle om, at det kan diskuteres, hvor bæredygtig en delebilsordning egentlig er.

LetsGo er én af mange delebilsordninger i Danmark, og det diskuteres til stadighed, om delebiler er et bæredygtigt alternativ til privatbilismen. Den grønne tænketank CONCITO har i år udarbejdet en rapport om deleøkonomiens klimapotentiale, hvori bl.a. dette spørgsmål behandles (CONCITO 2015). Delebilsordningers bæredygtighed må forstås i relation til, hvad de erstatter. For nogle interviewpersoner udgør medlemsskabet af LetsGo et alternativ til at købe egen bil, mens det for andre fungerer som et supplement til deres brug af andre mobilitetsformer. Ser vi på den konkrete CO₂-udledning, som bilkørsel medfører, kan brugen af LetsGo således både øge og reducere individets CO₂-udledning, afhængig af hvilken mobilitetsform de ellers ville have benyttet sig af. Udover den direkte CO₂-udledning er der også andre faktorer, der spiller ind i diskussionen af, hvor bæredygtig delebilsordninger er, og derfor er det kompliceret at beregne CO₂-besparelser på delebilsordninger. I LetsGo er der ca. 19 medlemmer pr. delebil (CONCITO 2015:13). Hvis alle medlemmer alternativt ville købe deres egen bil, er udledningen af CO₂ betydelig mindre ved en delebilsordning, men som det fremgår af analysen, giver flere interviewpersoner udtryk for, at deres medlemskab er et supplement snarere end et alternativ til at købe egen bil. Den samme tendens ses i LetsGos egen opgørelse, der viser, at kun ca. 1/3 af medlemmerne ville købe egen bil, hvis de ikke var medlem af LetsGo (CONCITO 2015:13). Den egentlige CO₂-besparelse afhænger derfor, blandt flere andre aspekter, af, hvor mange medlemmer af delebilsordningen, der ville købe egen bil, hvis de ikke var medlem.

Et andet aspekt af denne diskussion er ligeledes, hvor meget der køres i bil. Betydningen af delebilsordninger er lille, hvis medlemmerne benytter delebilsordningen til at få adgang til at køre

bil, hvor de ellers ville gøre brug af andre mobilitetsformer (Haustein & Nielsen 2015:9). Nogle af interviewpersonerne giver udtryk for, at de på grund af deres medlemskab i LetsGo nu kører i bil på ture, hvor de før ville have taget cykel eller offentlig transport. For Jonas medfører medlemskabet i LetsGo øget CO₂-udledning, fordi han ellers ville have anvendt mere miljøvenlige mobilitetsformer som tog eller cykel (Bilag 2:1). For Camilla, derimod, har medlemskabet af LetsGo betydet, at hun ikke har investeret i sin egen bil; hun finder det vigtigt, at hun ikke bruger bilen for meget, men fortæller alligevel, at hun bruger den nogle gange, hvor hun ellers ville have taget toget, fordi hun har adgang til den (Bilag 1:3). Man kan således forestille sig, at hun oftere ville tage bilen, hvis den altid holdt foran døren. Ifølge CONCITO har delebilsordninger en omkostningsstruktur, som skaber incitament for reduceret brug af bilen i modsætning til privatejede biler; anskaffelsesomkostninger, dvs. indmeldelse, er lave ved delebilsordning i forhold til køb af privatbil, mens omkostningerne ved brug af bilen er høje og derfor skaber incitament for at undgå den unødvendige bilkørsel (CONCITO 2015:14). For Camilla er netop disse omkostninger med til at begrænse hendes bilkørsel (Bilag 1:3). Ved privatbilen er de daglige omkostninger ikke synlige på samme måde som ved en delebil, hvor der betales ved hver eneste køretur.

Det kan således diskuteres, hvor bæredygtig en mobilitetsform delebilsordninger egentligt er. CONCITOS vurdering er, at det lave antal medlemmer af delebilsordninger i dag betyder, at der på nuværende tidspunkt ikke er en betydelig klima- eller bæredygtighedsgevinst (CONCITO 2015:15). Sprækkerne for delebilsordninger ligger således i at øge antallet af medlemmer, der i dag kun udgør 0,3% af befolkningen (CONCITO 2015:15). Delebilsordninger i sig selv udgør ikke en betydelig faktor i forhold til at mindske CO₂-udledning eller gøre individets mobilitet mere bæredygtig, men skal derimod forstås i en større sammenhæng, hvor individets valg af mobilitetsform tænkes i sammenhæng med andre hverdagslige handlinger og valg.

Men hvordan kan deleøkonomiske fællesskaber have betydning for bæredygtighed? I kapitel 5 fandt vi, at interviewpersonerne, der er medlem af LetsGo, begrundede deres medlemskab med et behov for fleksibel mobilitet i deres hverdagsliv samt at de, blandt andet, vælger delebilsordningen af økonomiske årsager. Flere nævner også bæredygtighedshensyn som argument for at vælge LetsGo fremfor at købe egen bil, men oftest går de hverdagslige behov forud for de bæredygtighedsmæssige. Individet vægter ofte de konkrete og hverdagslige problemstillinger over de mere abstrakte problematikker, som f.eks. klimaforandringer. Dette er interessant i relation til de nye

deleøkonomiske fællesskaber, som kan bidrage med konkrete tjenester eller muligheder, der kan gøre hverdagslige handlinger bæredygtige uden at individet nødvendigvis skal forholde sig til de abstrakte problemer: *”De fleste ved godt, at der er diskrepans mellem på den ene side deres ønsker om at gøre noget godt for klima og miljø og deres faktiske handlinger på den anden side. Her kan deleøkonomien bidrage med at bygge bro mellem holdning og handling ved at tilbyde konkrete klimavenlige dagligdagsaktiviteter.”* (CONCITO 2015:42). Som nævnt, fortæller interviewpersonerne, at de ofte ikke træffer det mest bæredygtige valg på grund af hverdagslige prioriteringer.

Deleøkonomiske fællesskaber og initiativer kan således gøre nogle af de abstrakte problemstillinger, individet ofte er klar over og bekymrer sig om, mere konkrete og nemmere at inkorporere i hverdagslivets vaner og rutiner. Sprækkerne for deleøkonomiske fællesskaber kan derfor ligge i de adfærdsændringer, som kan skabes på baggrund af de deleøkonomiske tiltag; de forskellige muligheder for at deles om f.eks. biler, cykler og værktøj kan hjælpe til at vise individer, at der findes andre måder at forbruge på end at eje (CONCITO 2015:6). På denne måde kan de deleøkonomiske fællesskaber fungere som en øjenåbner for individet. Når individet oplever mange små ændringer i hverdagslivets selvfølgheder, forstår vi, at individets selvfølgheder på sigt kan ændres, så der kan ske større forandringer, og at mange små forskydninger kan blive til skred i hverdagslivets selvfølgheder (Bech-Jørgensen 1994:111). Dette kan være en sprække for bæredygtighed, fordi vaner og rutiner kan ændres.

En barriere ved de deleøkonomiske fællesskaber, der påpeges af CONCITO, er risikoen for reboundeffekter, hvor de penge, som individet sparer gennem brug af et deleøkonomisk tiltag, fører til et øget forbrug et andet sted, og således ”udhuler” den potentielle reduktion af CO₂ og andre drivhusgasser (CONCITO 2015:6) og dermed den generelle bæredygtighedsgevinst. Det er således afgørende for de deleøkonomiske fællesskaber, at fokus ikke kun er på at dele, men også på, hvor de sparede midler anvendes i stedet. Kan deleøkonomiske fællesskaber føre til et mindre forbrug af materielle ressourcer og dermed mindre produktion, bidrages der også til den bæredygtighedsmæssige effekt (CONCITO 2015:5).

På den måde forstår vi, at deleøkonomiske fællesskaber kan være sprækker for bæredygtighed, hvis de ikke blot tilbyder en økonomisk gevinst, så individet sparer penge, der kan bruges andre steder, f.eks. på at leje en bil på ferierejser. Vi finder således, at sprækkerne kan opstå ved, at de deleøkonomiske fællesskaber kan medføre andre bæredygtige handlinger, fremfor at øge forbruget,

og vise, at der findes andre måder at leve på (CONCITO 2015:37). På den måde kan deleøkonomiske fællesskaber skabe politisk bevægelse ved at vise den gode løsning og fortælle, at det er muligt at gøre tingene på en anden måde.

De deleøkonomiske fællesskaber taler således også til nogle af de begrundelser, der ligger bag individets handlinger, for at en egentlig bæredygtighedssprække opstår. De fire hverdagshåndteringer bunder som nævnt i hverdagslige selvfølgeligheder af vægtning af nemhed, værdiovervejelser, omverdenshensyn og prioritering af egne behov. Interviewpersonerne vægter på forskellig vis disse fire begrundelser, og de er derfor vigtige at inddrage, hvis sprækker for bæredygtighed skal opstå i deleøkonomiske fællesskaber. Økonomi, bekvemmelighed og oplevelser fremhæves også som medlemmers incitamenter til at indgå i deleøkonomiske fællesskaber i Erhvervsstyrelsens undersøgelse af deleøkonomiens potentialer fra 2015 (Erhvervsstyrelsen 2015:10-11). Hvis deleøkonomiske fællesskaber kan skabe opmærksomhed om bæredygtige alternativer, der rummer de hverdagslige selvfølgelige vægtninger, er der mulighed for, at en følelse af at være del af en bevægelse kan sprede sig, og her kan endnu en sprække opstå.

Som vi har undersøgt i specialets analyse, handler individet ud fra selvfølgeligheder, som er styrende for de hverdagslige handlinger og individets egen forståelse af hverdagslivet. CONCITO peger på, at det største potentiale for deleøkonomiske fællesskaber findes i at skabe adfærdsændringer, der ændrer individets opfattelse af ”*det normale*” (CONCITO 2015:37), som kan forstås som de selvfølgeligheder, individet handler på baggrund af. Vi finder ligeledes, at deleøkonomiske fællesskaber, opstået som bevægelser, har et større potentiale for at sætte visionære mål for bæredygtighed, end det er muligt i det traditionelle politiske system, fordi disse nye fællesskaber ofte ikke er bundet af samme rammer.



Konklusion

De samfunds- og naturmæssige konsekvenser af menneskelige handlinger er i dag så tydelige, at det er nødvendigt, at bæredygtighed integreres på samfundsniveau og i individers hverdagsliv. Individers viden om de utallige konsekvenser af menneskelige handlinger, som verden i disse år står overfor på grund af den industrielle udvikling, synes dog ikke at være nok til at ændre individets vaner. Vi har undersøgt nogle af de fortællinger om håndteringer, der kan findes i hverdagslivet, og diskuteret, hvordan vi kan forstå sprækker for bæredygtighed på baggrund af de fortællinger om håndteringer, vi har fundet. Vi forstår, at sprækkerne opstår, fordi individet gerne vil, men ikke kan håndtere denne viden. Med begrebet *hverdagshåndteringer* har vi udarbejdet et værktøj til at forstå de forskelligt rettede fortællinger om håndteringer, der kan findes i det senmoderne hverdagsliv.

Vores undersøgelse har taget udgangspunkt i problemstillingen:

Hvilke fortællinger om håndteringer af mobilitet i det senmoderne hverdagsliv kan findes, og hvilke sprækker for bæredygtighed bliver synlige på baggrund af disse fortællinger?

Med udgangspunkt i, at vi forstår mobilitet som grundlæggende for hverdagslivet i det senmoderne samfund, har vi gennem interviews med ni medlemmer af de deleøkonomiske organisationer LetsGo og Cykelbiblioteket fået indblik i nogle af de refleksioner, denne gruppe mennesker gør sig særligt om bæredygtighed og mobilitet, men også om valg, informationer, dilemmaer og paradokser i deres hverdagsliv. Interviewpersonernes fortællinger har mangeartede begrundelser, og vi har fundet fortællinger om håndteringer i hverdagslivet med udgangspunkt i henholdsvis nemhed, værdiovervejelser, omverdenshensyn og prioritering af egne behov, som interviewpersonerne fortæller om på kryds og tværs. Vi har fået indsigt i et virvar af forskellige fortællinger, der er flettet ind i hinanden og begrundes forskelligt, alt efter hvilket emne, det drejer sig om.

Med begrebet *hverdagshåndteringer* har vi udviklet fire analytiske kondenseringer af interviewpersonernes fortællinger: *Kompleksitetsreduktion*, *værdiforhandling*, *ressourceforbrugsminimering* og *ansvarsforskydning*. Med disse kondenseringer har vi udviklet et analytisk værktøj, som vi anvender til at forstå, hvilke selvfølgeligheder individer handler på baggrund af i en hverdag med overflod af informationer og valg, hvilke fortællinger om håndteringer, der kan findes i hverdagslivet, og hvordan bæredygtighed og mobilitet forstås.

Undersøgelsen tager udgangspunkt i et mobilitets- og et bæredygtighedsparadigme. Fordi mobilitet er et grundlæggende vilkår åbner det for mange af de dilemmaer og valg, der findes i hverdagslivet. De utilsigtede konsekvenser af udviklingen i det moderne samfund har nået så stort et omfang, at viden om bæredygtighed er en del af individets refleksioner i de hverdagslige valg. Denne udvikling har skabt rammer for hverdagslivet, hvor individet både påvirkes af og er afhængig af fænomener som frihed, fleksibilitet og tid; der sker en acceleration af livstempoet i det senmoderne samfund, som gør, at disse fænomener er afgørende i hverdagslivet. Med udgangspunkt i interviewpersonernes fortællinger finder vi, at individet håndterer konkrete, nære problemstillinger før abstrakte eller globale; de problemstillinger, der har betydning for hverdagen, prioriteres på trods af individets viden om de abstrakte problemstillinger, som f.eks. klimaforandringer. Er risici for langt væk, er det svært for individet at forholde sig til i en hverdag, hvor det ofte handler om at få det hele til at hænge sammen. Derfor finder vi, at indblik i individets begrundelser og fortællinger er nødvendigt for at finde løsninger, der kan imødekomme hverdagslivets udfordringer. De fire hverdagshåndteringer kan netop anvendes til at opnå dette indblik og dermed forstå individers håndteringer af hverdagslivets valg, dilemmaer og risici.

På tværs af de fire hverdagshåndteringer finder vi, at interviewpersonerne alle gør sig refleksioner om økonomi og etik samt om fællesskaber og ansvaret for bæredygtighed. Derfor finder vi, at sprækker for bæredygtighed i hverdagslivet kan opstå, når disse temaer bringes i spil med viden om individets forskelligt rettede fortællinger.

Økonomi nævnes af interviewpersonerne, når de gør sig refleksioner om bæredygtighed, mobilitet og etiske overvejelser. For interviewpersonerne bliver økonomi ofte den umiddelbart oplevede barriere for at træffe bæredygtige valg, og derfor er der en sprække i, at bæredygtige alternativer i hverdagslivet bliver ligeså billige, fleksible og tidsbesparende, som de knap så bæredygtige valg. Vi forstår økonomi som en økonomisk rationel tanke om både penge og tid, men individet handler aldrig udelukkende rationelt. Fordi økonomi ikke bruges som enkeltstående argument finder vi, at en sprække for bæredygtighed i hverdagslivet bliver synlig ved, at økonomi fjernes som den umiddelbart oplevede barriere. Dog har andre faktorer også betydning for, om det bæredygtige valg træffes; disse faktorer findes i individernes fortællinger og begrundelser. Gennem fortællingerne åbner vi for disse andre begrundelser, som det er nødvendigt at forstå i sammenhæng med økonomi som den umiddelbart oplevede barriere.

Det senmoderne samfund er præget af øget individualisering, hvor individet selv står til ansvar for at træffe de valg, der fører til det liv, individet ønsker. Der synes dog alligevel at være behov for fællesskaber, der i det senmoderne samfund tager mere flydende form end tidligere, og den øgede individualisering og fællesskabets betydning er således ikke modsætninger. Vi finder, at fællesskaber er et fænomen, som individet finder vigtigt og er del af.

I vores undersøgelse giver interviewpersonerne alle udtryk for en manglende tro på, at bæredygtighed opstår fra det politiske niveau, og derfor finder vi en sprække for bæredygtighed i initiativer, der skabes nedefra. LetsGo og Cykelbiblioteket er eksempler på deleøkonomiske fællesskaber, hvor der kan findes en sprække for bæredygtighed, netop fordi de kan tilbyde individet interessante alternativer – i dette tilfælde til den privatejede bil. Disse organisationer anskues af interviewpersonerne som bevægelser, der tager ansvar for bæredygtighed. Vi finder en sprække i, at disse deleøkonomiske fællesskaber kan skabe opmærksomhed om bæredygtige alternativer, som rummer nogle af de selvfølgelige prioriteringer, individet foretager i hverdagen. Vi finder, at det største potentiale for deleøkonomiske fællesskaber findes i at skabe adfærdsændringer og dermed medvirke til at ændre individets opfattelse af ”det normale” og selvfølgelighederne i hverdagslivet. Således finder vi en sprække i, at disse deleøkonomiske fællesskaber, der er opstået som bevægelser, kan skabe visionære mål for bæredygtighed, som har et større potentiale end de, der skabes i det traditionelle politiske system, fordi de nye deleøkonomiske fællesskaber ikke er bundet af de samme rammer.

Med en abduktive tilgang har det været muligt for os, via de kvalitative interviews, at skabe kondenseringer, der kan forstås som belysninger af de forskelligt rettede begrundelser, interviewpersonerne udtrykker om håndteringer i det senmoderne hverdagsliv. Den abduktive metode har gjort, at begrebet *hverdagshåndteringer* er udarbejdet med inspiration fra andre teoretiske behandlinger af det senmoderne hverdagsliv, men har udgangspunkt i de fortællinger, der er kommet til udtryk i empirien. Vi har udviklet begrebet på baggrund af kvalitative interviews med ni personer. Det er ikke formålet med undersøgelsen, at denne gruppe interviewpersoners udtalelser skal kunne generaliseres til enhver kontekst. Vi har udviklet hverdagshåndteringerne på baggrund af lokalt skabte selvfølgeligheder, men disse selvfølgeligheder findes ikke nødvendigvis kun lokalt; de kan være transcenderende og findes andre steder. Med hverdagshåndteringerne har vi skabt et begreb, der metodisk kan anvendes til, at vi selv, eller andre med interesse i individets håndteringer i

det senmoderne hverdagsliv, kan lave lignende undersøgelser af disse og finde sprækker for bæredygtighed på baggrund af disse håndteringer.

Afsluttende bidrager vores undersøgelse og begrebet hverdagshåndteringer bidrager ikke med endegyldige konklusioner eller klare svar på, hvordan bæredygtighed i højere grad implementeres i hverdagslivet – derimod har vi åbnet for nogle hverdagslivsfortællinger, som, ved brug af hverdagshåndteringerne som analytisk værktøj, kan pege i retning, af hvor sprækkerne for bæredygtighed i hverdagslivet findes.



Perspektiver

Mens vi har arbejdet med dette speciale, er nye perspektiver på problemstillingen opstået, som ikke har været mulige at forfølge på grund af vores valg og fravalg indenfor rammerne af denne undersøgelse. Vi finder dog disse følgende perspektiver interessante og mener, der ville være vigtig viden at hente ved at undersøge disse nærmere.

Vores primære bidrag er udviklingen af de fire hverdagshåndteringer; kompleksitetsreduktion, værdiforhandling, ressourceforbrugsminimering og ansvarsforskydning. Disse analytiske kondenseringer er udviklet på baggrund af tematiseringer af interviewene, og interviewpersonerne er derfor ikke bekendte med disse hverdagshåndteringer, som deres fortællinger analyseres indenfor rammerne af. En interessant videreudvikling af hverdagshåndteringerne kan derfor være, som udgangspunkt for diskussion, at præsentere dem i en fokusgruppe. Formålet med en sådan fokusgruppe er at diskutere hverdagshåndteringerne og bringe dem i spil med deltagerne for at få deres reaktioner og umiddelbare holdninger frem. Her vil det være interessant at se, om interviewpersonerne genkender sig selv i hverdagshåndteringerne; tager de dem til sig? Føler de, at de med deres fortællinger bliver ”sat i bås”? Indtager de en forsvarsposition, eller vækker hverdagshåndteringerne genkendelse? Sympatiserer deltagerne med bestemte hverdagshåndteringer, og tager de afstand fra andre? Kan de genkende alle fire hos sig selv? På baggrund af de foretagne interviews forestiller vi os, at denne fokusgruppe kan have en interessant diskussion, som kan videreføres i en større undersøgelse.

Indenfor rammerne af dette speciale har vi udviklet hverdagshåndteringerne som et forsøg på at skabe et analytisk værktøj, der kan anvendes til at forstå de hverdagslige fortællinger om handlinger, som vi ser blandt individer i det senmoderne hverdagsliv og at bruge dem som afsæt for at forstå sprækkerne for flere bæredygtige handlinger i hverdagslivet. Et interessant aspekt er, hvordan disse hverdagshåndteringer forstås af andre individer. I denne undersøgelse tager vi udgangspunkt i, at hverdagshåndteringerne er udviklet på baggrund af lokalt skabte sandheder, der er kommet til udtryk gennem interviewene, men at disse sandheder ikke nødvendigvis kun findes lokalt – de kan være transcenderende og genfindes andre steder. En interessant videreudvikling ligger derfor i en udvidet undersøgelse for at opnå en dybere forståelse af, hvordan hverdagshåndteringer skabes og genskabes og fortælles og genfortælles. Derfor vil det være interessant at undersøge hverdagshåndteringerne i en anden kontekst end specialets undersøgelse; det kunne såvel være i en

anden geografisk kontekst som i en undersøgelse med flere interviewpersoner, end det var muligt her.

Vores fokus i denne undersøgelse har været at forstå hverdagslige fortællinger og sprækker, som er opstået på baggrund af interviewpersonernes fortællinger. Som vi kort har nævnt i kapitel 6, forstår vi, at sprækkerne også rummer et politisk niveau, og at strukturer og sporafhængigheder har betydning for, om sprækker kan opstå. I en videre undersøgelse vil det være interessant at forstå betydningen af de underliggende strukturer nærmere – både for sprækkerne og for hverdagshåndteringerne. Det vil være interessant at undersøge, hvordan og hvorfor hverdagshåndteringerne opstår, hvordan sprækkerne placeres i det strukturelle niveau, og hvordan forskellige sporafhængigheder kommer til udtryk.



Litteratur

Artikler og bøger

Amin, Ash & Thrift, Nigel (2002): *Cities – Reimagining the urban*, Polity Press

Andersen, John & Hovgaard, Gestur (2007): Metodekombination med sociologisk fantasi, i Fuglsang, Lars; Hagedorn-Rasmussen, Peter & Olsen, Poul Bitsch (red.) (2007): *Teknikker i samfundsvidenskaberne*, 1. udgave, Roskilde Universitetsforlag

Bauman, Zygmunt (2003): *Frihed*, Hans Reitzels Forlag, København

Bauman, Zygmunt (2006): *Flydende modernitet*, 1. udgave, Hans Reitzels Forlag, København

Bech-Jørgensen, Birte (1994): *Når hver dag bliver til hverdag*, Akademisk Forlag

Beck, Ulrich (1997a): *Risikosamfundet – på vej mod en ny modernitet*, Hans Reitzels Forlag, København

Beck, Ulrich (1997b): *The Reinvention of Politics – Rethinking Modernity in the Global Social Order*, Polity Press

Beck, Ulrich (2009): *World at Risk*, Polity Press

Berger, Peter L. & Luckmann, Thomas (2003): *Den sociale konstruktion af virkeligheden – en videnssociologisk afhandling*, 3. udgave, Akademisk Forlag, København

Botsman, Rachel & Rogers, Roo (2011): *What's Mine is Yours – How Collaborative Consumption is Changing the Way we Live*, HarperCollins Business

Buch-Hansen, Hubert & Nielsen, Peter (2005): *Kritisk realisme*, 1. udgave, Roskilde Universitetsforlag, Frederiksberg

Collin, Finn (2003): *Konstruktivisme*, 1. udgave, Roskilde Universitetsforlag, Frederiksberg

Crutzen, Paul J. (2002): Geology of mankind, i *Nature*, Vol. 415, p. 23

Dennis, Kingsley og Laszlo, Ervin (2013): *Dawn of the Akashic Age: New Consciousness, Quantum Resonance, and the Future of the World*, Inner Traditions, Rochester

Dennis, Kingsley og Urry, John (2009): *After the Car*, Polity Press

Egmose, Jonas (2011): *Towards Science for Democratic Sustainable Development. Social Learning through Upstream Public Engagement*. PhD thesis, Doctoral School of Science, Space and Technology, Department of Environmental, Social and Spatial Change, Roskilde University

Egmose, Jonas (2015): *Action Research for Sustainability : Social Imagination Between Citizens and Scientists*, Ashgate

Eriksen, Thomas Hylland (2002): *Øjeblikkets tyranni*, Tiderne Skifter, København

- Freudenthal-Pedersen, Malene (2007):** *Mellem frihed og ufrihed – Strukturelle fortællinger om mobilitet i hverdagslivet*, Ph.d.-afhandling, Forskningsgruppen Rum, Sted og Mobilitet, Institut for Miljø, Samfund og Rumlig Organisering, Roskilde Universitetscenter
- Freudenthal-Pedersen, Malene (2015):** Cycling as Part of the City's Organism: Structural Stories on Cycling in Copenhagen, i *City & Society*, Volume 27, Issue 1, p. 30-50
- Freudenthal-Pedersen, Malene og Nielsen, Lise Drewes (2012):** Mobilitet i byen – kampen om Nørrebrogade, i Andersen, John et al. (red.) (2012): *Byen i bevægelse. Mobilitet – Politik – Performativitet*, 1. udgave, Roskilde Universitetsforlag, Frederiksberg
- Giddens, Anthony (1996):** *Modernitet og selvidentitet – Selvet og samfundet under sen-moderniteten*, Hans Reitzels Forlag, København
- Gundelach, Peter; Hauge, Bettina & Nørregård-Nielsen, Esther (2012):** *Klimaets sociale tilstand*, Aarhus Universitetsforlag
- Graham, Stephen & Marvin, Simon (2001):** *Splintering Urbanism – networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*, Routledge
- Halkier, Bente (1999):** *Miljø til daglig brug? Forbrugeres erfaringer med miljøhensyn i hverdagen*, Forlaget Sociologi, Frederiksberg
- Hansen, Frank & Simonsen, Kirsten (2004):** *Geografiens videnskabsteori – en introducerende diskussion*, 1. udgave, Roskilde Universitetsforlag, Frederiksberg
- Hardin, Garrett (2009):** The Tragedy of the Commons, i *Journal of Natural Resources Policy Research*, Vol. 1, no. 3, p. 243-253, Routledge
- Hartmann-Petersen, Katrine (2009):** *I medgang og modgang – fleksibilitet og flygtighed i buschaufførers mobile liv*, Ph.d.-afhandling, Forskningsgruppen Rum, Sted, Mobilitet & By, Institut for Miljø, Samfund og Rumlig Forandring (ENSPAC), Roskilde Universitet
- Hartmann-Petersen, Katrine; Freudenthal-Pedersen, Malene & Nielsen, Lise Drewes (2007):** Mobilitetens optik på det moderne liv, i Jensen, Anne et al. (red.) 2007: *Planlægning i Teori og Praksis – et tværfagligt perspektiv*, 1. udgave, Roskilde Universitetsforlag, Frederiksberg
- Harvey, David (1989):** *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change*, Basil Blackwell
- Hvid, Helge og Møller, Niels (2004):** Økonomi, produktion og arbejde, i Andersen, Heine (red.) 2004: *Sociologi – en grundbog til et fag*, 3. reviderede udgave, Hans Reitzels Forlag, København
- Jensen, Anne et al. (2007):** Indledning: Planlægning – en tværfaglig lærebog, i Jensen, Anne et al. (red.) (2007): *Planlægning i teori og praksis – et tværfagligt perspektiv*, 1. udgave, Roskilde Universitetsforlag, Frederiksberg

- Kaspersen, Lars Bo (2007):** Anthony Giddens, i Andersen, Heine & Kaspersen, Lars Bo (red.) (2007): *Klassisk og moderne samfundsteori*, 4. udgave, Hans Reitzels Forlag, København
- Klein, Naomi (2014):** *Intet bliver som før. Kapitalisme vs. klima*, 1. udgave, Forlaget Klim, Aarhus
- Koch, Carsten A. (2004):** Kritisk rationalisme, i Fuglsang, Lars & Olsen, Poul Bitsch (red.) (2004): *Videnskabsteori i samfundsvidenskaberne – På tværs af fagkulturer og paradigmer*, 2. udgave, Roskilde Universitetsforlag, Frederiksberg
- Kvale, Steinar & Brinkmann, Sven (2009):** *InterView – Introduktion til et håndværk*, 2. Udgave, Hans Reitzels Forlag
- Meadows, Donella H. et al. (1972):** *The Limits to Growth*, Universe Books, New York
- Månson, Per (2007):** Max Weber, i Andersen, Heine & Kaspersen, Lars Bo (red.) (2007): *Klassisk og moderne samfundsteori*, 4. udgave, Hans Reitzels Forlag, København
- Nielsen, Kurt Aagard et al. (2010):** Introduction: A New Agenda for Sustainability, i Aagard et al. (red.) (2010): *A New Agenda for Sustainability*, Ashgate
- Nielsen, Lise Drewes (2005):** Reflexive Mobility – A Critical and Action Oriented Perspective on Transport Research, i Thomsen, Thyra Uth; Nielsen, Lise Drewes & Gudmundsson, Henrik (2005): *Social Perspectives on Mobility*, Ashgate
- Nielsen, Jørgen Steen (2012):** *Den store omstilling – fra systemkrise til grøn økonomi*, 1. udgave, Informations Forlag
- Outhwaite, William (2007):** Klassisk og moderne samfundsteori. En introduktion til bogen, i Andersen, Heine & Kaspersen, Lars Bo (red.) (2007): *Klassisk og moderne samfundsteori*, 4. udgave, Hans Reitzels Forlag, København
- Rosa, Hartmut (2014):** *Fremmedgørelse og acceleration*, 1. udgave, Hans Reitzels Forlag
- Ryberg, Jesper (2011):** Klimaforandringer og det politiske systems duelighed, i Petersen, Thomas Søbirk & Ryberg, Jesper (red.) (2011): *Klima og etik*, 1. udgave, Roskilde Universitetsforlag, Frederiksberg
- Sachs, Wolfgang (2010):** Environment, i Sachs, Wolfgang (red.) (2010): *The Development Dictionary*, 2. udgave, Zedbooks
- Senge et al. (2010):** *Den nødvendige revolution*, 1. udgave, Forlaget Klim, Århus
- Sheller, Mimi & Urry, John (2006):** The new mobilities paradigm, i *Environment and Planning A* 2006, volume 38, p. 207-226
- Shiva, Vandana (2010):** Resources, i Sachs, Wolfgang (red.) (2010): *The Development Dictionary*, 2. udgave, Zedbooks

Steffen et al. (2011a): The Anthropocene: conceptual and historical perspectives, i *Philosophical Transactions of The Royal Society A*, 2011 369, p. 842-867

Steffen et al. (2011b): The Anthropocene: From Global Change to Planetary Stewardship, i *AMBIO* 2011, 40(7), p. 739-761, Springer

Steffen, Will et al. (2015): The trajectory of the Anthropocene: The Great Acceleration, i *The Anthropocene Review* 2015: p. 1-18, Sage

Søndergård, Bent; Hansen, Ole Erik & Stærdahl, Jens (2007): Bæredygtig omstilling af samfundets produktions- og forbrugssystemer, i Jensen, Anne et al. (red.) (2007): *Planlægning i teori og praksis – et tværfagligt perspektiv*, 1. Udgave, Roskilde Universitetsforlag, Frederiksberg

Urry, John (2000): *Sociology Beyond Societies – Mobilities for the twenty-first century*, Routledge

Urry, John (2007): *Mobilities*, Polity Press

Urry, John (2011): *Climate Change & Society*, Polity Press

Weber, Max (1995): *Den protestantiske etik og kapitalismens ånd*, Nansensgade Antikvariat, København

Zahavi, Dan (2003): *Fænomenologi*, 1. udgave, Roskilde Universitetsforlag, Frederiksberg

Rapporter

CONCITO (2015): *Deleøkonomiens klimapotentiale*, udarbejdet af Madsen, Mikael Bellers, juni 2015, http://concito.dk/files/dokumenter/artikler/deleoekonomi_endelig_100615.pdf, set 26.06.2015

Danmarks Statistik (2014): Statistisk Årbog 2014: Arbejde, løn & indkomst, 175-218, <http://www.dst.dk/pukora/epub/upload/17958/arb.pdf>, set 26.06.2016

EPOMM (2013): *Mobility management: The smart way to sustainable mobility in European countries, regions and cities*, EPOMM – European Platform on Mobility Management, Bruxelles, http://epomm.eu/docs/file/epomm_book_2013_web.pdf, set 26.06.2015

Erhvervsstyrelsen (2014): *Analyse af barrierer og udviklingsmuligheder for peer-to-peer virksomheder i Danmark*, udarbejdet af Dalberg Research, September 2014, <https://erhvervsstyrelsen.dk/sites/default/files/media/analyse-af-barrierer-og-udviklingsmuligheder-for-peer-to-peer-virksomheder-i-danmark.pdf>, set 26.06.2015

Haustein, Sonja & Nielsen, Thomas Alexander Sick (2015): *Deleøkonomi i transport: udvikling, trends og potentiale*, DTU Transport, Institut for Transport, Maj 2015, http://www.transport.dtu.dk/-/media/Institutter/Transport/forskning/publikationer/notat_dele%C3%B8konomi_01-06-15.ashx?la=da, set 26.06.2015

Københavns Kommune (2012): *KBH 2025 Klimaplanen*: http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/930_QP7u8mn5bb.pdf, set 26.06.2015

World Commission on Environment and Development (1987): Our Common Future, Chapter 2: *Towards Sustainable Development*, <http://www.un-documents.net/ocf-02.htm>, set 26.06.2015

Danmarks Statistik (2014): Statistisk Årbog 2014:
<http://www.dst.dk/pukora/epub/upload/17958/arb.pdf>, set 26.06.2015

Web

Bicycle Innovation Lab (2015): Bicycle Innovation Labs hjemmeside:
www.bicycleinnovationlab.dk, set 26.06.2015

Energistyrelsen (2015): Energistyrelsens Hjemmeside: Transportens energiforbrug og CO₂-emissioner: <http://www.ens.dk/klima-co2/transport/transportens-energiforbrug-co2-emissioner> - 26.06.15

Klima-, Energi- og Bygningsministeriet (2015): Vedvarende energi:
<http://www.kebmin.dk/klima-energi-bygningspolitik/dansk-klima-energi-bygningspolitik/energiforsyning-effektivitet-0>

Information (19.05.2015): *Danskerne bekymrer sig om klimaet, men ændrer ikke vaner:*
<http://www.information.dk/533599>, set 26.06.2015

LetsGo (2015): Om LetsGo: <https://letsgo.dk/da/om-letsgo/>, set 26.06.2015

10. Figuroversigt og bilagsoversigt

Figuroversigt

Figur 1: Kort over to interviewpersoners afstande mellem bopæl og arbejdsplads	26
Figur 2: Undersøgellesdesign	32
Figur 3: The Great Acceleration	44
Figur 4: The Great Acceleration (fortsat)	45
Figur 5: Oversigt over udviklingen i beskæftigelse 1855, 1950 og 2013	61

Bilagsoversigt

Bilag 1: Interview med Camilla, bruger af LetsGo	
Bilag 2: Interview med Jonas, bruger af LetsGo	
Bilag 3: Interview med Nanna, bruger af LetsGo	
Bilag 4: Interview med Emil, bruger af LetsGo	
Bilag 5: Interview med Karen, bruger af Cykelbiblioteket	
Bilag 6: Interview med Jens, bruger af Cykelbiblioteket	
Bilag 7: Interview med Holger, bruger af Cykelbiblioteket	
Bilag 8: Interview med Dorthe, bruger af Cykelbiblioteket	
Bilag 9: Interview med Martin, bruger af Cykelbiblioteket	
Bilag 10: Spørgeguide til interview med brugere af LetsGo	
Bilag 11: Spørgeguide til interview med brugere af Cykelbiblioteket	