

I medgang og modgang

fleksibilitet og flygtighed i buschaufførers mobile liv

Hartmann-Petersen, Katrine

Publication date:
2009

Document Version
Også kaldet Forlagets PDF

Citation for published version (APA):
Hartmann-Petersen, K. (2009). *I medgang og modgang: fleksibilitet og flygtighed i buschaufførers mobile liv*. Roskilde Universitet.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain.
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal.

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact rucforsk@ruc.dk providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Fleksibilitet er en indiskutabel værdi i vores samfund. Hvem vil ikke gerne være fleksibel over for andre? Og hvem vil ikke helst mødes af fleksible omgivelser? Men fleksibiliteten har også utilsigtede konsekvenser for det enkelte individ. Disse konsekvenser udfoldes i afhandlingen gennem begrebet flygtighed, der samler kritikken af fleksibilitet i hverdagslivet.

Et fleksibelt liv er blandt andet muligt gennem en ihærdig brug af hverdagslivets mobiliteter. Mobiliteten er et frugtbart udgangspunkt for at forstå drivkræfterne i det senmoderne samfund. Ved at udfordre flygtighedsbegrebet med en mobilitetsoptik giver afhandlingen stemme til en gruppe københavnske buschauffører. Deres fortællinger åbner op for forståelser af sammenhængen mellem mobile arbejdsliv og ambivalenser i senmoderne hverdagsliv. På den ene side bidrager beskrivelser af chaufførlivet i storbyen til en forståelse af fleksibiliseringens risici og udfordringer. På den anden side viser de, hvordan disse risici og udfordringer mestres. For på trods af de kritiske perspektiver bærer en stærk faglig stolthed chaufførerne igennem hverdagslivets stadige forandringer. De erfarne chauffører med mange år bag rattet er chauffører i medgang og modgang.



Katrine Hartmann-Petersen er en del af forskningsgruppen Rum, Sted, Mobilitet & By, Institut for Miljø, Samfund og Rumlig Forandring på Roskilde Universitet. *I medgang og modgang – fleksibilitet og flygtighed i buschaufførers mobile liv* er hendes ph.d.-afhandling.



Katrine Hartmann-Petersen



I medgang og modgang



Katrine Hartmann-Petersen I medgang og modgang



I medgang og modgang

– fleksibilitet og flygtighed i
buschaufførers mobile liv

Katrine Hartmann-Petersen
Ph.d.-afhandling

Forskningsgruppen Rum, Sted, Mobilitet & By
Institut for Miljø, Samfund og Rumlig Forandring
Roskilde Universitet

Forfatterens adresse:
Institut for Miljø, Samfund & Rumlig Forandring
P7
Roskilde Universitet
Postboks 260
4000 Roskilde
E-mail: katrineh@ruc.dk

© 2009 Katrine Hartmann-Petersen
Grafisk design: Bo Bernichow og Ritta Juel Bitsch
Forsidefoto: Bo Bernichow
Print: Roskilde Universitetstryk

Indholdsfortegnelse

Forord	7
Kapitel 1	
Indledning	9
Problemformulering.....	20
Afhandlingens opbygning.....	21
Kapitel 2	
Metode	23
Det videnskabsteoretiske grænseland	23
Det refleksive metodevalg.....	27
Undersøgelhedsdesign	30
Chaufførcasen	33
Triangulering.....	57
Fra metode til analyse.....	60
Kapitel 3	
Fleksibilitet og flygtighed	67
Fleksibilitet	67
Fra fleksibilitet til flygtighed i busbranchen	77
Fleksibilitet og flygtighed som modernitetsoptik – en opsamling.....	82
Kapitel 4	
Chaufførarbejdet – fra organisationsparadigme til samfundsregime	85
Den københavnske busdrifts opkomst	86
Arbejds miljø i chaufførarbejdet	93
Samfundet om bussen og chaufførarbejdet	99
Et fleksibelt regime?.....	101
Bussens nye kurs – en opsamling.....	107

Kapitel 5

Det senmoderne hverdagsliv	111
Senmodernitetens karakteristika	112
Hverdagslivets betingelser.....	120
Hverdagslivets mobiliteter	124
Det mobile multi-rytmiske hverdagsliv – en opsamling	144

Kapitel 6

Kondenseringer om det mobile chaufførliv.....	147
Vertikale præsentationer	150
Stemmer om relationer i chaufførarbejdet.....	155
<i>Distant relationer</i>	155
<i>Det fælles</i>	165
Stemmer om mobilitet i chaufførlivet	183
<i>Linje 5a</i>	183
<i>Det hele liv</i>	207
Dikotomiernes spændingsfelt – en opsamling.....	223

Kapitel 7

Mestringer og modstrategier	227
Nedtoning af det perfekte – individuelle mestringer	229
Synlighed og indflydelse – værkstedsforløbets kollektive modstrategier.....	233
Perspektiver for bæredygtighed i chaufførlivet – en opsamling	241

Kapitel 8

Det mobile chaufførliv.....	245
Arbejdet i mobiliteterne	246
Mobilitet i det hele liv	260
Flygtighedens nuancer.....	263
Flygtighedens rytmer – en opsamling	271

Kapitel 9	
Konklusioner	275
Litteraturliste	293
BILAG 1:	303
Spørgeguide a.....	304
Spørgeguide b.....	308
Spørgeguide c.....	311

FORORD

TAK...

- til de syv chauffører, som har været centrale i mit arbejde med denne afhandling. Med deres åbne og ærlige fortællinger har de indviet mig i chaufførlivets krinkelkroge. Udover de syv har en lang række chauffører medvirket i fokusgrupper og værksteder. De har alle vedholdende og engageret fulgt forløbet og investeret værdifuld tid i projektet. Jeg er alle de deltagende chauffører dybt taknemmelig, hvadend de deltog på et eller flere trin i processen.
- til tillidsmand *Hans Erik Rasmussen* for hans tålmodighed og hans forklarende, formidlende og forandrende indsats, der har strakt sig fra projektets første uge til sidste punktum.
- til Flygtighedsprojektets faste og flygtige deltagere, især *Susan Mahler, Ina Lohse, Eva Munk Madsen* og *Kurt Aagaard Nielsen* for frugtbare diskussioner og inspirerende oplevelser på RUC og på Sejerø.
- til *FLUX – Center for transportforskning, forskningsgruppen MOS-PUS* og *Cosmopolitanities Network* for faglig forankring og interessante tværvideenskabelige perspektiver på mit arbejde.
- til tidligere og nuværende ph.d.-kolleger, især *Ditte Tofteng, Mia Husted, Maja de Neergaard, Anne Jensen, Thomas Budde, Sidsel Grosen, Hanne Louise Jensen, Maria Bruselius* og *Louise Aner* for berigende kritik og kaffe-snak, som har gjort det nemmere at forene arbejdslivet med det øvrige hverdagsliv.
- til *P7 & 02* for daglige fællesskaber og frokoster.
- til *Bo Bernichow* for inspiration til og udarbejdelse af for- og bagside, og til *Ritta Juel Bitsch* for opsætning af afhandlingen.
- til *Birgitte Lisager, Anita & Frank Holm, Gitte Steen Hansen, Tobias Lindholm, Caroline Blanco, Anders Lund Hansen, Line Aaskov Jepsen, Trine Skaanderup, Maria Yde, Marie Hansen, Trine Krull, Jeppe*

Munksnæs, Mille Hartmann-Petersen og Ulrik Hartmann-Petersen for ukuelig og opmuntrende tro på, at det hele nok skulle gå, for stabile venskaber, for uoverskuelige mængder af praktisk hjælp og opvartning.

- til *Mikkel Hartmann-Petersen* og *Maja Henningsen* for mange ting – herunder grafisk førstehjælp og korrekturlæsning. Utrætteligt og overbærende har de fundet sig i at blive taget for givet, som man kun kan tillade sig at gøre det med de nærmeste.
- til *Per Homann Jespersen* og *Helge Hvid* for konstruktiv vejledning og spontan opponering på gangene.
- til *Lise Drewes Nielsen* for hovedvejledning udi såvel forskningens som universitetets skrevne og uskrevne love. En vejleder i ordets bedste betydning. En vejleder som altid kan tænke kreativt, lade sig begejstre og finde udveje. Mesterlige evner i en flygtig verden.
- til *Malene Freudendal-Pedersen* for hendes uvurderlige og trofaste indsats på alle tænkelige områder. Tak for faglig opvækst, sparring og klarsyn, for kærlig rygdækning og for at synge de samme sange igen og igen, når jeg har været på hysteriets rand.
- til *Figne & Julius* for ikke at være en del af mit arbejde og for løbende at huske mig på, hvorfor hverdagslivet er så væsentligt.
- til *Lasse Lindholm* for at kunne veksle mellem engagement og konstruktiv distance, for kontinuerlige boosts i selvtilliden og for at udvise den ypperligste form for fleksibilitet (uden flygtighed!), overbærenhed og sublim fastholdelse i overbevisningen om, hvad meningen er.

Indledning

Nogle gange bliver man klogere på sig selv i mødet med det fremmede. Sådan har det været for mig at lære en gruppe københavnske buschauffører at kende. Chaufførerne har med farverige fortællinger om erfaringer og oplevelser givet mig indblik i deres unikke hverdagsliv. Chaufførernes arbejde er specielt på mange måder. Ved første øjekast anonymt og lidt gammeldags – med køreplaner og kasket. Den fordom viste sig at sige mere om mig end om dem. I detaljerne er der masser af ligheder med andre professioner. Fra mit første møde med chaufførerne mærkede jeg deres ro, deres vedholdenhed, deres faglige stolthed og ansvarlighed. Flere af dem talte om arbejdslivet med en selvfølgelighed, som var smittende set i lyset af den rastløshed og ubeslutsomhed, som et individualiseret senmoderne hverdagsliv med mange muligheder kan hensætte én i. Det ligger i blodet, fortalte de mig om deres gerning. Chaufførernes engagement rummede på den anden side også en kritik af udviklingen og af det system, som de er en del af. De fortalte om, hvordan livet som chauffør har ændret sig, og hvilke konsekvenser det har for dem hver især. I samtalerne kunne de være vrede, skuffede og udkørte. Men ingen af dem udviste ligegyldighed. En chauffør, som har overlevet de første år i branchen, er chauffør *i medgang og modgang*. Denne afhandling giver chaufførerne stemmer og viser, hvordan beskrivelser af et mobilt arbejdsliv kan åbne op for forståelser af ambivalenser i senmoderne hverdagsliv.

Fleksibilitet for enhver pris?

Denne afhandling er et af resultaterne af et fireårigt forskningsprojekt, som Arbejdsmiljøforskningsfonden valgte at yde støtte fra 2005 til 2009.

Moderprojektet *Flygtige og grænseløse relationer i arbejdet med mennesker – et netværksprojekt til et forbedret og sundt arbejdsmiljø* (herfra samlet kaldet Flygtighedsprojektet) havde som udgangspunkt en ambition om at beskrive de oplevede konsekvenser af et af tidens store samfundsmæssige ønsker og krav, *fleksibiliteten*. Flygtighedsprojektets inspiration udspringer af Richard Sennetts bog *Det fleksible menneske* (1999), som kritisk beskriver bagsiderne af fleksibiliseringens medalje og disses medvirken til nedbrydningen af individets personlighed.

Fleksibiliteten er en af de værdier, som vægtes højt på alle samfundsmæssige niveauer. Hvem vil ikke gerne have fleksibilitet i mange af livets forhold? Hvem vil ikke gerne være fleksibel over for andre og omvendt mødes af fleksible omgivelser? Meget arbejde hviler i dag på en præmis om fleksibilitet både fra arbejdstagers og arbejdsgivers side. Mange hverdagsliv er bygget op omkring forestillingen om, at fleksibilitet er godt, og mere fleksibilitet er endnu bedre. Det er blevet et indiskutabelt plusord, som er helligt i et samfund, hvor forandringer og omstillingsparathed er grundlæggende karakteristika og vilkår. Og fleksibilitet *er* godt, men derfor kan fleksibiliseringen godt have utilsigtede konsekvenser for det enkelte individ.

Med sin modernitetskritiske indfaldsvinkel er denne afhandlings sigte, i tråd med Sennetts kritik, at diskutere det indiskutable. For fleksibiliteten har et modstykke. Den udfoldes i afhandlingen i behandlingen af begrebet *flygtighed*. Flygtigheden står som samlende begreb for de kritiske perspektiver, som fleksibiliteten bibringer hverdagslivet. Fleksibiliteten har en lang række konsekvenser for hverdagslivets stabilitet og for de relationer, vi skaber til vores kolleger, venner, familie, til vores arbejdes ledelse og til de øvrige mennesker, som omgiver os i det daglige. Sociale relationer er truede, når hverdagslivets fragmenter er under stadig forandring og derfor forekommer flydende (Bauman 2006) og fleksible (Sennett 1999). Et flygtigt arbejds- og hverdagsliv er præget af fravær af sammenhæng. Sammenhæng som blandt andet vanskeliggøres ved ændrede fællesskabsformer og heraf manglende mulighed for erfaringsdannelse. At give flygtighedsbegrebet *subjektivitet* er denne afhandlings normative forudsætning. Hvori består begrebet? Hvad indeholder det?

Hvordan kan det beskrives empirisk? Vi ønskede populært sagt med Flygtighedsprojektet at lave en 'Sennett på dansk'.

Mobilitetens sammensmeltning med moderniteten

Mine år i transport- og mobilitetsforskningen gennemsyrrer den optik, hvormed fleksibilitets- og flygtighedsbegreberne vil blive subjektiveret gennem afhandlingen.

Mobiliteterne hylides for at tilføre det moderne liv fleksibilitet. Et fleksibelt liv muliggøres og opretholdes blandt andet gennem en ihærdig brug af hverdagslivets mobiliteter. Når individet sætter ord på et specifikt transportmiddelvalg i en særlig hverdagslivssituation, sker det ofte under henvisning til ønsket om fleksibilitet. Det kan være via udsagn om, at bilen kører lige præcis, når man har brug for det (modsat toget, som altid er forsinket, eller bussen, som er langsom eller strejker), eller at brug af toget giver mulighed for 'frie hænder' til at arbejde eller tale telefon (i modsætning til bilen, som kræver ens fysiske og psykiske tilstedeværelse) (Freudendal-Pedersen et al. 2002; Freudendal-Pedersen & Hartmann-Petersen 2006; Freudendal-Pedersen 2007; 2009). Inden for transport- og mobilitetsforskningen har fleksibilitet fortrinsvist været tæt koblet til beskrivelsen af automobilitetens forcer. Bilens fremkomst, udvikling og integration i det senmoderne hverdagsliv er på mange måder synonym med individets mulighed for frihed og fleksibilitet. Bilen har gennem årtier udvidet individets rækkevidde og muliggør meget af det sociale liv, vi hver især ønsker, blandt andet fordi den står til rådighed 24 timer i døgnet (Urry 2007).

Når transportforskningen her ses som indgangsvinkel til mobilitetsforskningen, er det udtryk for, at analysen af transportadfærd kan levere gode billeder på de problemstillinger, mobiliteten i bredere forstand producerer. Transportforskningen fastholder et fokus på, at materialiteten har betydning for hverdagslivet og for individets sondringer og valg i praksis. Mobilitetsforskningen beskæftiger sig med mere end konkret transport, idet den også fokuserer på tværvideenskabelige perspektiver

på sociale, kulturelle og psykologiske faktorer (Hannam et al. 2006). Derfor beskrives mobilitet ofte i flertal som mobiliteter. Mange typer af mobiliteter fletter sig sammen i dag, og termen inkluderer således i bred forstand konkrete afstande, konkrete bevægelses- og transportformer, potentielle muligheder for tilbagelæggelse af afstande og bevægelse, virtuelle afstande og bevægelser, kommunikationsteknologiske mobilitetsformer osv. (Urry 2007). For mig at se er de senere års udvikling inden for især den sociologiske og kulturgeografiske del af mobilitetsforskningen med til at berige transportforskningen med perspektiver, som kan kaste lys over de prioriteringer i individets hverdagsliv, som stikker dybere end transportovervejelser og -valg.

John Urry skriver om mobilitet som et nyt paradigme, hvorudfra samfundets sammenhængskraft skal analyseres. Mobilitet er med andre ord udgangspunktet for at forstå drivkræfterne i det senmoderne samfund. Siden Urrys første milepæl på feltet *Sociology beyond Societies* (2000) har diskussionen om mobilitet og mobiliteter som samfundsmæssig optik nuanceret modernitetsteoriene. Hovedbudskabet er, at det sociale skal ses som indeholdende mobilitet og det sætter fokus på, hvordan mobilitet producerer, reproducerer og omformer kulturelle mønstre, identiteter og (dele af) det sociale (B. Jensen & Lassen 2006). Sammenhængen mellem senmoderne menneskers fleksibilitets- og mobilitetsbehov er kernen i den teoretisk-empiriske diskussion af flygtighedsbegrebet. For måske var fleksibilitet ikke blevet et plusord, hvis ikke en høj grad af mobilitet og et voksende mobilitetsbehov havde gjort det muligt.

Når man analyserer individers mobilitetsbehov, er arbejdslivet ikke overraskende et centralt referencepunkt. Når mennesker skal argumentere for, hvilke transportmidler de vælger, hvor de bosætter sig, og hvilke fritidsinteresser de dyrker, er arbejdets art, placering eller indhold ofte en del af fortællingen. Omkring 30 % af hverdagslivets transportrejser er relateret til arbejdet (Vejdirektoratet 2001:25). I denne afhandling lader jeg det mobile arbejdsliv være afsættet for at analysere hele hverdagslivet, og jeg søger dermed at indkredse, hvilke dialektiske påvirkninger og dynamikker der hersker i individets arbejds- og fritidssfære.

Dette perspektiv er nyt for mig, idet jeg tidligere med forskellige snit har forsket i mobilitetens betydning for indfrielsen af det gode liv med udgangspunkt i det øvrige hverdagsliv, som ligger uden for arbejdslivet. Dette perspektivskifte ændrer ikke min overordnede interesse omkring forståelsen af det senmoderne individs prioriteringer i jagten på det gode liv, men inddrager og udforsker nye betydningskategorier og værdier i analysen af det levede liv. Herunder hører også jagten på at identificere, hvori de stabile øer ligger i det flydende hverdagsliv (Bauman 2006).

På den måde vil jeg anvende en mobilitetssociologisk optik på et arbejdslivsfelt, som traditionelt set i højere grad har beskæftiget sig med forandringsanalyser på organisationsniveau. Omvendt kan arbejdslivsforskningen bidrage med en specifik modernitetsoptik, som kan udvide forståelsen af mobilitetsteoriens rækkevidde. Ved at udfordre flygtighedsbegrebet med afsæt i analyser af mennesker, som har det til fælles, at de arbejder som buschauffører i København, identificeres stemmer og livsyttringer om mobile senmoderne liv, som ikke tidligere har været hørt. Når afhandlingen udvider mobilitetsanalyser med udgangspunkt i hverdagslivet til også at inkludere arbejdslivet, stilles skarpt på sammenhængskraften i det senmoderne menneskes liv.

Den kritiske mobilitetsforsknings ærinde

I kølvandet på mobilitetsteoriernes udbredelse er gennem de senere år opstået en mere kritisk tilgang til analysen af mobilitetens dominans, rækkevidde og konsekvenser i det senmoderne liv. Mobiliteten er en dynamik, som tilfører individet fleksible, udviklende og udfordrende hverdagsliv. Både fordi den tilbyder konkret fysisk transport mellem de gøremål, som tilsammen udgør det liv, vi ønsker. Men også fordi mobilitet, som nævnt, rummer *potentiallet* for bevægelse, potentiallet for opnåelse af drømme og ambitioner, potentiallet for den enkeltes ønsker til det gode liv. Mobilitet er en forudsætning for (moderne) liv. Den kritiske mobilitetsforskning tager udgangspunkt i mobiliteternes omfang og sammensætning i det

senmoderne samfund ved eksempelvis at frembringe tidspres, stress og fravær af stabile sociale relationer og ved at skabe miljøbelastende mobilitetsformer, som for eksempel automobilisme eller flytransport (Thomsen et al. 2005). Den kritiske mobilitetsforsknings ærinde er at skabe bæredygtige perspektiver på samfundsudviklingen gennem nuancering af relationerne mellem det moderne liv og det mobile liv (Drewes Nielsen 2005; Freudendal-Pedersen & Hartmann-Petersen 2006; Hartmann-Petersen, Freudendal-Pedersen & Drewes Nielsen 2007; Freudendal-Pedersen 2009). Kritiske perspektiver på mobilitetsforskningen søger så at sige at sætte spørgsmålstegn ved udviklinger, viden og værdier, vi tager for givet. Bæredygtighedshorizonten skal forstås bredt og understreger hermed, at de kritiske vinklers formål er at *forstå og forandre* eller, sagt på en anden måde, at holde fast i en normativ forforståelse om at imødegå risikoen, for at bæredygtighedsdiskursen udvandes ved at miste sine muligheder for både at *'unite and bite'* (Thomsen et al. 2005:215). Denne dobbelte hensigtserklæring er kendetegnende for den normative tilgang, jeg lægger til grund for mit arbejde. Dobbelttheden i målet med den kritiske mobilitets- og fleksibilitetsforskning er rammesættende for det metodiske design af afhandlingen og for analysernes omdrejningspunkt.

Ambivalenser og mestringer som afsæt for forandringsperspektiver

Som det allerede har været antydnet, er individets ambivalenser centrale at identificere, når man ønsker at forstå, hvordan begreber som flygtighed og mobilitet manifesterer sig i den enkeltes hverdag. Ambivalenser er en uundgåelig del af det senmoderne menneskes liv (Becker-Schmidt 1982; Smart 1998; Bauman 2006), og de er som sådan ikke til at komme udenom, hvis man ønsker at udvikle forandringsperspektiver, som reelt forholder sig til individets oplevede virkelighed. Inden for miljø-, transport- og mobilitetsområdet er det velkendt, at der kan være forskel på individets holdning og handling. Vi siger ét om vores holdning til for

eksempel miljøhensyn i hverdagen og gør noget andet, når vi konkret skal have dagligdagen til at fungere. Denne sondring er relevant, men også en forsimplet forståelse af ambivalens-begrebet. Ambivalenser er også udtryk for de indre og ydre (italesatte) forhandlinger, vi foretager, når beslutninger skal træffes, og når forskellige syn på hverdagens situationer, oplevelser eller værdier kolliderer. Chaufførernes fortællinger er, ligesom alle andres fortællinger, spækket med for'er og imod'er, som indkredser hverdagslivets kompleksitet. Både i form af selvmodsigende udsagn, men mindst lige så vigtigt i form af nuancerede overvejelser, som viser at de fleste problemstillinger hverken er sorte eller hvide og dermed heller ikke altid er så nemme at forholde sig til og navigere efter. Ambivalenser er mere end vanskelige valgsituationer. Ambivalenser kan også bunde i subjektive fastlåstheder, som konkret udmønter sig i eller mestres via konkrete livsytringer eller -valg. Chaufførernes fortællinger rummer beretninger om, hvordan disse forhandlinger konkret lander og mestres i praksis. Mestringer er beskrivelser af, hvordan situationer og sondringer foldes ud i praksis. Mestringerne skal i denne afhandling forstås som håndteringsstrategier, der viser, hvordan individet forhold-er sig til ambivalente situationer. Det kan både være måden, hvorpå et problem overkommes, men det kan også være en beskrivelse af, hvordan en situation håndteres i forsøget på at udligne det, som føles ambivalent eller måske helt uoverkommeligt. Analysen af ambivalenserne og mestringerne relation til disse overvejelser udvider forståelsen for dobbelt(tydig)hederne i chaufførernes mobile liv og er nødvendige sprækker at identificere og inkludere i åbningerne mod fremtidige bæredygtige forandringer.

Viljen til at inkludere et forandringsperspektiv i den kritiske forskning præger ligeledes det metodiske design, som Flygtighedsprojektet – og dermed også denne afhandling – er bygget op omkring. Mange forskellige metodiske tilgange stykkes sammen, triangulerer og akkumulerer empirien. Særligt den aktionsforskningsinspirerede del af arbejdet med empirien har dette ærinde. Gennem et tre-delt værkstedsforløb udviklede en gruppe chauffører, med sparring fra relevante fagpersoner i feltet omkring busbranchen, konstruktive fremtidsudkast på baggrund af et nuanceret

utopiarbejde. Utopierne og mestringsbeskrivelserne udvider forståelsen af ambivalenserne. Ambivalenserne folder mangfoldighederne i en problemstilling ud, men kan ikke altid vise vejen, hvis vores viden skal omsættes til handlingsrettede fremtidsudkast. Den utopiske dimension fortæller både noget om det nuværende udgangspunkt, chaufførerne taler ud fra, og fortæller noget om, hvordan viden omsættes til læring og forandring.

Jeg skulle have været taxachauffør...

Buschaufføren er i afhandlingen billedet på en bærer af flowsamfundets (Castells 1996) værdier. Gennem en analyse af dem, som arbejder i mobiliteterne, fremkommer nye perspektiver på mobilitets betydning for og sammensmeltning med det senmoderne hverdagsliv (Urry 2000; 2007). Chaufførerne arbejder i takt med storbyens puls. Byen udgør en myriade af mobiliteter, rytmer og diversiteter, som interagerer med chaufførens flow og køreplanens krav om regularitet og 'minuttyranni'. Mødet med byens strømme er chaufførarbejdets uforudsigelige side. Det uforudsigelige opleves fra førersædet i bussen, hvor chaufføren er fast forankret og har 'hjemme'. Et arbejde i mobiliteterne er et arbejde med modsætninger. Dan Turéll beskriver disse sammensatte vilkår i sit digt om drømmen om livet som taxachauffør. Han skriver blandt andet:

*Jeg ville have siddet der ved rattet
være hjemme og på arbejde samtidig
som i et sneglehus
eller som den perfekte værtshus-vært –
Jeg ville sidde ved siden af kunden
adskilt af askebøger og knirkende gearstang
og jeg ville sidde rank og rolig som en rutineret rotte'*

Senere i digtet viser han, hvad der er på spil i arbejdet i mobiliteterne. Han formulerer, hvad der sker i mødet mellem erfaringer og profession

(arbejdslivstilgangen), bylivet og de sociale aspekter af trafikken (mobilitetstilgangen):

*'Og jeg ville være en ren djævel i Indre By-trafikken!
Jeg ville vide exactly hvor og hvornår
jeg kunne tage hjørnet på to hjul
og hvornår en mere værdig facade var påkrævet
(for sund fornuft skifter lov fra gadehjørne til gadehjørne) –
Jeg ville kalkulere trafikken undervejs
som i et skakspil
Jeg ville lægge min taktik
som en 6-dages rytter i feltet
Før hvert eneste lyskryds
Jeg ville kende alle genvejene og smuthullerne
Jeg ville behandle rattet som min egen hånd
Jeg ville nådesløst gennemskue de andre bilisters fortvivlede manøvre
og til enhver tid kende deres position i banen
og jeg ville ikke tøve med at kritisere deres kørsel –
Jeg ville højt og underholdende kommentere den
mens jeg selv causerende kørte nonchalant perfekt
med én finger på rattet
hele byen igennem
i al slags vejr
på alle tidspunkter af døgnet
med alle mulige mennesker af alle aldre køn og slags
rige folk
fattige folk
glade folk
gale folk
drukne folk
druknende folk
døende folk
fødende folk'*

(Turèll 1976)

Digtet maler et billede af livet i byen, i bevægelsen, af flydende tilstande, af diversitet, af mødet med det stabile i det genkendelige, i fagligheden. Turèlls digt rammer meget præcist tonerne i de beskrivelser, chaufførerne har af arbejdets kerne og af deres personlige relation til arbejdets udfordringer. Men digtet beskriver ikke flygtighedens mere belastende sider, som også er en del af chaufførfortællingerne. Dem kender Turèll af gode grunde ikke. Erfaringer knyttet til disse perspektiver kommer gennem det daglige arbejde som chauffør.

Turèlls pointer vil blive udfoldet i chaufførernes fortællinger. Når digtet skal have plads på dette indledende stadium, er det for at understrege vigtigheden i at bevare den kritiske horisont i analyserne, men dog ikke kun ved at påpege det fleksible arbejdslivs hårde, nedslidende belastninger, selvom disse er både vigtige og presserende at få identificeret. Det er afgørende også at fastholde glæden, pulsen og kernen i arbejdet og chaufførfagets faglighed. *I medgang og modgang.*

Hjulene på bussen...

At denne afhandling netop sætter fokus på københavnske buschauffører, skyldes altså forhold på flere niveauer. Chaufførfagets organisatoriske vilkår har ændret sig grundlæggende siden starten af 1990'erne. Fra at være en del af et sammenhængende offentligt transportsystem undergik busbranchen flere privatiseringsprocesser, som resulterede i de første udliciteringer. Udliciteringerne har betydet løbende omorganiseringer. Hver buslinje i København skal med jævne mellemrum sendes i udbud, så interesserede entreprenører kan give deres bud på, hvad det vil koste dem at 'forpagte' den konkrete rute gennem næste udbudsperiode. Entreprenørerne konkurrerer altså på den pris, som de vurderer, de kan tage for rutens drift. Privatiseringerne er resultatet af en generel samfundsmæssig tendens og New Public Management-styring af den offentlige sektor. En busrute kan dermed skifte ejer, principielt uden at passagererne mærker det. Hjulene på de gule busser drejer rundt, rundt,

rundt, uagtet hvilket firmanavn der står med små bogstaver til venstre for bussens fordør. Men lige inden for døren sidder chaufføren, som i takt med udbuddene og bussernes skiftende forpagtere må skifte ansættelsessted og -firma, kolleger, uniform osv. Chaufførerne følger i princippet linjen, og det betyder i praksis, at mange af byens erfarne chauffører har haft ansættelser hos mange af byens entreprenører gennem de seneste 15-20 år. Omorganiseringerne i branchen hylder, som i så mange andre erhverv, fleksibiliteten som princip. Denne afhandling indkredser, hvilke konsekvenser forholdene i busbranchen har for chaufførernes levede liv. Der er en interessant dobbelthed i chaufførernes mobile liv set ud fra et fleksibilitetsperspektiv. På den ene side arbejder chaufføren for at imødekomme passagerens personlige krav om øget fleksibilitet og mobilitet i hverdagslivet, og på den anden side presses chaufførens egen fleksibilitet gennem ændrede organisationsformer og arbejdstidsindretninger. Afhandlingen giver stemme til chaufførerne og identificerer, hvordan denne dobbelthed manifesterer sig set med deres optik.

Børnesangen viser, hvordan bussen gennem tiderne har været samlingssted for mange slags mennesker. En miniature-udgave af samfundet, hvor du stifter bekendtskab med pengenes klirren, med vrælende børn, med strikkende kvinder, med snakkende folk, med sure frøken Madsen, med hornets dytten (alt efter hvilken version man synger). Bussen har haft karakter af at være en platform for fællesskab og folkelighed anført af chaufføren som en offentlig myndighedsperson. Et fælles referencepunkt. Denne status er på mange måder forandret og under påvirkning af en senmoderne samfundsudvikling, hvor stigende individualisering og automobilitet præger hverdagslivet.

Chaufførlivet rummer på én gang specifikke og generelle elementer i sammenligningen med andre professioner. Mange mennesker oplever i disse år, at forandringer og omorganiseringer er noget af det eneste, som er fast og forudsigeligt i arbejdslivet. Forandringerne redefinerer de vilkår og konkrete rammer, som omgiver arbejdslivet. Masser af mennesker arbejder under tidspres, har skiftende arbejdstider og ingen flekstid, har forskellige arbejdssteder og arbejdspladser, indgår i en kollegaskare med

hyppig udskiftning og gennemstrømning, føler usikkerhed om fremtidige ansættelser, bliver mødt med en forventning om omstillingsparathed fra arbejdsgivers side eller oplever uforudsigelighed i forhold til planlægningen af fritidens gøremål osv. Chaufførerne er ingen undtagelse. Det interessante er, hvad konsekvenserne af disse forhold er set i lyset af et mobilt arbejdsliv, og hvordan det kombineres med de drømme, ønsker og krav, som det senmoderne individ sammensætter sit liv efter. Afhandlingen vil identificere en række beskrivelser, som er specifikke for mobile chaufførliv, men som også kan identificere flygtighedens indflydelse på forhold og tilstande i andre typer af mobilitetsafhængige senmoderne hverdagsliv.

Arbejdsmiljø i udliciterede brancher har været genstand for analyse tidligere (Bering 2004; Busck 2006), men transportbranchen mangler viden om arbejdsmiljøet i mobilitetserhvervene (Wiegman et al. 2004; Poulsen et al. 2004; Grøn 2008). I denne afhandling udgør chaufførarbejdet afsættet i form af en ramme for organisatoriske forandringer, men i erkendelsen af, at de generelle samfundsmekanismer spiller ind på chaufførernes hele liv, udvides rammen og løftes fra et organisatorisk til et mere samfundsmæssigt analyseniveau.

PROBLEMFORMULERING

I dette lys besvarer afhandlingen følgende problemformulering:

Hvilke ambivalenser er på spil i chaufførernes mobile liv, og hvordan mestres de?

Hvordan kan analysen af flygtighed i chaufførers mobile liv udvikle forståelsen og håndteringen af mobilitet i det senmoderne hverdagsliv?

AFHANDLINGENS OPBYGNING

Afhandlingen indeholder ni kapitler.

Kapitel 2, '*Metode*', er en gennemgang af, hvordan afhandlingen er skruet sammen, og hvilke normative grundantagelser den bygger på. I grænselandet mellem den kritiske realisme og konstruktivismen gøres rede for de ontologiske, epistemologiske og metodologiske implikationer. Endvidere diskuteres, hvordan trianguleringen mellem survey, individuelle interviews, fokusgrupper, fremtidsværksted, forskningsværksted og netværkskonference leder til afhandlingens analyse.

Kapitel 3, '*Fleksibilitet og Flygtighed*', gennemgår afhandlingens teoretiske forforståelser med inspiration fra Sennetts analyse af fleksibiliseringens konsekvenser. I relation til dette præsenteres og defineres flygtighedsbegrebet, som er bærende perspektiv i kritikken af fleksibilitetens positive sider.

Kapitel 4, '*Chaufførarbejdet – fra organisationsperspektiv til samfundsregime*', beskriver historisk, hvilke forandringer busbranchen har gennemgået, og hvordan denne udvikling kan anskues ud fra undersøgelser om branchens arbejdsmiljø og om chaufførarbejdet set med offentlighedens øjne. Sennetts perspektiver om det fleksible regime forholdes til chaufførbranchens udvikling og bringer hermed tilgangen videre end det specifikt organisatoriske niveau.

Kapitel 5, '*Det senmoderne hverdagsliv*', spænder det teoretiske net ud under forståelsen af det senmoderne samfunds vilkår og kendetegn og dets indflydelse på individets hverdagsliv. Det gøres ved diskussion af begreber som individualisering, risiko, mobilitet, tid og rytmer som kontekst for at forstå ambivalensers uundgåelighed og funktion.

Kapitel 6, '*Kondenseringer om det mobile chaufførliv*', bringer chaufførernes fortællinger på banen i fire kondenseringer bygget op omkring en række dikotomier. De to første kondenseringer identificerer stemmer om relationer i chaufførarbejdet, og de to næste identificerer stemmer om mobilitet i chaufførlivet. Kondenseringerne er skrevet på baggrund af syv

individuelle interviews og fire fokusgrupper. Indledningsvist præsenteres de syv centrale chauffører i de såkaldte vertikale præsentationer.

Kapitel 7, *'Mestring og modstrategier'*, samler perspektiverende op på de beretninger om individuelle mestringer, som blev beskrevet i kondenseringerne. Herefter vises, hvordan de analytiske beskrivelser af chaufførlivets dikotomier og ambivalenser fletter sig ind i det aktionsforskningsinspirerede værkstedsforløb, og hvordan chaufførernes utopier udgør fundamentet til formuleringen af kollektive modstrategier og bud på fremtidige tiltag med et bæredygtigt sigte.

Kapitel 8, *'Det mobile chaufførliv'*, diskuterer, hvordan dialogen mellem afhandlingens teoretiske belysning og empiriske materiale bringer nuancer til forståelsen af flygtighedsbegrebet og dets udsigelseskraft i analysen af arbejde og mobilitet i senmoderniteten.

Kapitel 9 gennemgår afhandlingens *'Konklusioner'*.

Metode

Formålet med dette kapitel er at skabe indblik i den metodiske proces, som udgør skelettet i denne afhandling. I min optik har empirien en helt central rolle og placering i den akkumulering af viden, som har fundet sted gennem de seneste tre-fire år. For at forstå, hvordan denne viden konstrueres, må de videnskabsteoretiske tilgange og heraf afledte normative kardinaldyder, som gennemsyrrer mit arbejde, kortlægges.

Herefter beskrives de metodiske valg og fravalg, som jeg har truffet gennem projektforsøget. Endelig præsenteres de chauffører, som har været bærende og gennemgående figurer i den empiriske del af afhandlingens analyser.

DET VIDENSKABSTEORETISKE GRÆNSELAND

To af kardinaldyderne i god (kvalitativ) forskning er *refleksivitet* og *transparens*. Eller sagt på en anden måde: Når man finder inspiration i en reflektiv metodeproces, er transparens en forudsætning. I et forsøg på at gøre grundantagelserne i konstruktionen af denne afhandling transparente, vil jeg i det følgende beskrive, hvilke videnskabsteoretiske inspirationer som ligger til grund for arbejdet med problemstillingerne i denne afhandling.

Eksplisiteringen af de videnskabsteoretiske forforståelser hænger nøje sammen med et transparens-kriterium: *'Når vi ser verden, gør vi det altid gennem en bestemt optik, der får os til at se noget frem for noget andet, og oven i købet til at se det, som vi ser, på en særlig måde'* (Dyrberg et al. 2000:319). Grænselandet, jeg bevæger mig i med denne afhandling, er grænselandet mellem kritisk realisme og konstruktivisme.

På den videnskabsteoretiske scene kan konstruktivismen både forstås som et opgør med hermeneutikkens forståelse af, at man gennem fortolkning kan finde dybereliggende meninger med verden og mere tydeligt som et opgør med positivismens idéer om, at verden kan måles ud fra en objektiv målestok (Dyrberg et al. 2000:10).

Heroverfor står den kritiske realisme. Ligesom konstruktivismen afviser den kritiske realisme positivismens tilgang til verden som naiv. Men modsat konstruktivismen sigter den kritiske realisme mod at dykke ned i virkeligheden og komme bag om virkelighedens umiddelbare fremtrædelsesformer (Buch-Hansen & Nielsen 2007:80). Virkeligheden kan med andre ord godt eksistere, selvom vi ikke tænker på den (Sayer 2000).

Konstruktivismen er i den forbindelse ofte blevet skudt i skoene, at den benægter, at virkeligheden eksisterer uafhængigt af vores erkendelse (Collin 2003:13), og at verden som en logisk konsekvens heraf altid er, som den enkelte siger, den er. Eller mere præcist, at virkeligheden er en komplet flydende størrelse, som konstant er åben for ny betydnings-tillægelse. Radikale udgaver af konstruktivismen kan muligvis også udlægges sådan. Mange konstruktivister vil imidlertid hævde, at kritikken er karikeret. De vil hævde, at store dele af virkeligheden eksisterer uafhængigt af menneskelig erkendelse, men først bliver interessant i studiet af, hvordan mennesker betydningstillægger virkeligheden. Det er med dét udgangspunkt, at jeg finder inspiration i en konstruktivistisk tilgang til udviklingen af viden i denne afhandling. Man kan sige, at jeg i afhandlingen forholder mig til konstruktivismen på et epistemologisk niveau ved at indtage en erkendelsesteoretisk position inden for det konstruktivistiske tankesæt (Collin 2003).

Selvom virkeligheden eksisterer uafhængigt af menneskelig erkendelse, fortæller den os ikke egenhændigt, hvad den er. Det er noget, vi som mennesker sætter ord og tanker på for at give en virkelig genstand eller et virkeligt fænomen mening. Selvom der er grænser for, hvad der i en given kontekst vil blive opfattet som meningsfuldt, er konstruktion af mening med til at påvirke, skabe og forandre verden og potentialet

for måden, vi handler i den (Fairclough et al. 2004). Netop i dette lys er buschaufførernes måde at italesætte deres liv på interessant. Identificeringen af stemmer om det levede liv, som er chaufførernes virkelighed, er nødvendige indspark i modernitetsanalyser. Det betyder ikke, at jeg i afhandlingen ser buschaufførernes virkelighed som enten fuldstændig fastlåst eller fuldstændig flydende. Den er både fast og flydende. En chaufførs virkelighed er med andre ord både et produkt af de materielle og sociale strukturer, som chauffører i København (og mennesker i verden) er underlagt, og den måde hvorpå den enkelte chauffør tildeler sit (arbejds)liv mening. Derfor fokuserer jeg i afhandlingen både på de overordnede strukturer og den historiske udvikling, som chaufførerne er underlagt, og på de enkelte chaufførers produktion af mening.

Dette dobbeltblik er inspireret af andre forskere, der er tilhængere af det frugtbare i at kombinere et konstruktivistisk perspektiv med et realistisk perspektiv. Et eksempel er den britiske sociolingvist Norman Fairclough, der i værket *Discourse and Social Change* (1992) introducerer den kritiske diskursanalyse som en multidimensionel tilgang til analysen af tekst (forstået som produktion af mening) og den bredere sociokulturelle praksis (virkelighed), en given tekst er en del af.

Jeg benytter mig i afhandlingen ikke af Faircloughs terminologi, analysemodel eller specifikke værktøjer til analyse. Alligevel er han relevant at nævne, fordi mit videnskabsteoretiske udgangspunkt matcher med Faircloughs insisteren på at kombinere analysen af meningsproduktion i en tekst (diskursiv praksis)¹ med den større sammenhæng, meningsproduktionen er en del af. Modsat mange konstruktivister og diskursteoretikere begrænser Fairclough diskurs – som vi her kan forstå som en bestemt måde at betydningstillægge verden på – til at omhandle sproget (Jørgensen & Phillips 1999:79; Fairclough 1992:3). Dermed siger Fairclough også, at der findes strukturer og praksisser, der står i et

1 Tekst defineres hos Fairclough som *'any product whether written or spoken, so that the transcript of an interview or conversation, for example, would be called a text'* (Fairclough 1992:4).

dialektisk forhold til diskurs, og som derfor ikke lader sig indfange af en konstruktivistisk eller diskursanalytisk tilgang til verden. Med andre ord findes der en virkelighed, der er med til at konstituere, hvad der på et givent tidspunkt giver mening. Når det alligevel er frugtbart at fokusere på konstruktionen af mening, skyldes det, at diskurs ifølge Fairclough etablerer identiteter, sociale relationer og repræsentationer af virkeligheden (Fairclough 1992:64). Dermed bidrager konstruktionen af mening også til, hvilke muligheder vi har for at agere i virkeligheden.

Fairclough skelner skarpt mellem specifikke tilfælde af sprogbrug – forstået som tekst – og den overordnede kontekst, specifikke tilfælde af sprogbrug er en del af. Hvilke sammenhænge, teksten er en del af, afhænger af, hvilket felt man som forsker arbejder inden for, og hvilke metodiske og analytiske lag man arbejder med. Hos Fairclough anbefales det, at man i belysningen af de overordnede sammenhænge inddrager eksisterende relevant teori for at klarlægge eksempelvis institutionelle og organisatoriske forhold, der har indflydelse på en specifik tekst. Netop herigennem belyser man forhold, der er konstituerende for den tekst, der produceres (Fairclough 1992:89). Lidt firkantet kan man, med Fairclough sige, at en specifik analyse af meningsproduktion ikke giver mening uden at inddrage den virkelighed, meningsproduktionen er en del af – og at den virkelighed ikke kan behandles som subjektiv ytring. Når jeg for eksempel (med udgangspunkt i eksisterende teori) gør rede for udviklingen i busbranchen, det senmoderne menneskes hverdags- og arbejdslivsbetaingelser osv., er det udtryk for, at jeg placerer den enkelte buschauffør og hans produktion af mening i en materialiseret virkelighed.

Som Buch-Hansen & Nielsen bemærker, kan man derfor heller ikke '*...betragte forholdet mellem kritisk realisme og konstruktivisme som et simpelt modsætningsforhold, for der er ikke nødvendigvis nogen modsætning mellem at være kritisk realist og at være konstruktivist*' (Buch-Hansen & Nielsen 2007:85).

DET REFLEKSIVE METODEVALG

Det refleksive metodevalg (Alvesson & Sköldberg 2000; Drewes Nielsen 2001; Freudendal-Pedersen 2007; Freudendal-Pedersen, Hartmann-Petersen & Drewes Nielsen forthcoming 2009) rummer en bevidsthed om, hvilke valg og fravalg man som forsker har foretaget i arbejdet med en problemstilling. Valg og fravalg er en indgroet del af processen fra identificeringen af en problematik fødes, og til sidste anslag er skrevet i afrapporteringen af konklusionerne. Valg og fravalg fortæller i mange tilfælde lige meget om, hvilken disciplinær og videnskabsteoretisk optik der ligger bag den viden, som opnås. En forudsætning for at kunne foretage disse valg er en afklaring af de forforståelser, som ligger til grund for forskerens erkendelsesmål og normative horisont. Forforståelserne afklares blandt andet gennem eksplicitering af den ontologiske, den epistemologiske og den metodologiske inspiration og overbevisning.

Ontologisk har antagelsen om subjektets betydning og interaktion med andre subjekter en markant position. Når erkendelsesmålet er at sætte subjekters (chaufførernes) stemmer i centrum, og når et begreb som flygtighed skal udfyldes og bearbejdes empirisk, bliver det væsentligt at analysere den interaktion, som foregår chaufførerne imellem. På den måde bliver afdækningen af chaufførernes konstruktioner af mening i hverdagslivet – både individuelt og i relationen til andre – afhandlingens mål. Konstruktionen af mening og viden er som nævnt påvirket af hverdagslivets materialiteter og af individets fortolkninger af disse. Jeg har gennem projektforløbet søgt at identificere samspillet mellem individ og det omgivende samfund set med individets optik. Man kan med andre ord sige, at *empirinærhed* er det normative ontologiske udgangspunkt for afhandlingens vidensproduktion. Det betyder ikke, at de teoretiske fundament og perspektiver har ringere vægt eller indflydelse på de forskningsmæssige erkendelser end de empiriske stemmer. Men det ligger som en forforståelse, at de fleste problemstillinger kan findes i en samfundsmæssig empirinær kontekst, og at analysen af de kvalitative data hele tiden diskuteres og udvikles i kraft af og i takt med de teoreti-

ske strømninger (Freudental-Pedersen, Hartmann-Petersen & Drewes Nielsen forthcoming 2009).

Epistemologisk har denne centrale placering af chaufførernes subjektivitet indflydelse på den måde, erkendelse opnås i videnprocessen. Erkendelserne udvikles i en processuel vekselvirkning mellem forsker og felt. Når hverdagslige rutiner skal udforskes og flettes sammen med andre vilkår og indflydelser, opstår der dialog, hvorigennem nye italesættelser kommer for dagen. Det betyder, at det er dialogen mellem forsker og felt, som kaster nye erkendelser om samfundsmæssige fænomener af sig. Viden udvikler sig løbende, og med en konstruktivistisk optik kan man sige, at subjekternes erkendelser (her det levede mobile hverdagsliv som buschauffør) ændrer sig over tid (Freudental-Pedersen, Hartmann-Petersen & Drewes Nielsen forthcoming 2009). Viden og 'sandhed' skabes mellem aktører, der interagerer med hinanden og de strukturer, som omgiver dem i specifikke situationer. Når jeg interesserer mig for chaufførernes fortællinger om deres mobile hverdagsliv, er det, med inspiration fra Giddens' strukturationsteori, i erkendelsen af, at samfundsmæssige strukturer spindes ind i den måde, den enkelte chauffør italesætter sine oplevelser på (Giddens 1984). I chaufførernes beskrivelser af arbejdets udvikling og arbejdets indflydelse på det øvrige liv ligger en lang række pejlinger om, hvordan det samfundsmæssige niveau manifesterer sig på individniveau. Det er det, Andersen og Hovgaard kalder for koblingen af 'den "lille historie", dvs. hvordan mennesker oplever og håndterer deres livsbetingelser i hverdagen, med den "store historie", dvs. hvordan samfundets makrostrukturer forandrer sig historisk' (Andersen & Hovgaard 2007:104). Uagtet at der foregår en formidling og vidensbearbejdning mellem forsker og respondenter, er det et forskningsmæssigt mål at fokusere på de virkelighedsopfattelser, som de interviewede har omkring sammenhængene mellem deres arbejdsliv, deres øvrige hverdagsliv og den mobilitet, som kæder disse sfærer sammen.

Metodologisk implicerer de ontologiske og epistemologiske forudsætninger, at videnproduktionen tilrettelægges med åbenhed og uforudsigelighed for øje. Det er altså afgørende at arbejde med en strategi, som

kan opdage de subjektiviteter og interaktioner, som er opgavens mål. Halkier (1999:87ff) sammenfatter tre metodologiske implikationer: Der skal være plads til at identificere subjekters erkendelser og dermed også de divergerende kontekster, som subjekterne hver især lever inden for. Forskerens strategi skal være imødekommende over for erkendelsen af, at viden både er et produkt og en aktivitet, idet den har et dynamisk element i sig. Endelig skal vi som forskere huske, at gensidigheden forsker og subjekt imellem giver os en medproducerende rolle i vidensproduktionen (Alvesson & Sköldberg 2000; Sayer 1992). Disse tre forhold er indtænkt i det metodiske design, som projektet bygger på. Det metodiske design består i metodekombination eller triangulering mellem tilgange, hvor subjektet og den kontekst, den enkelte chauffør refererer til, vægtes forskelligt. Dette vil blive diskuteret konkret nedenfor.

Afhandlingens problemfelt og problemformulering bygger på forforståelsen om, at flygtighedsbegrebet har noget nyt at sige teoretisk såvel som empirisk. Med dette udgangspunkt er forskningsprocessen abduktiv. Inden for problemfelter som for eksempel den sociologiske mobilitetsforskning, der er et nyt forskningsfelt med begrænset analytisk og empirisk funderet viden, og i forskningsprojekter, hvor kompleksiteten er høj og brugen af åbne begreber og metoder ligger lige for, er den abduktive fremgangsmåde frugtbar at tage i anvendelse. Den abduktive metode er kendetegnet ved, at det empiriske arbejde er inspireret af det teoretiske, samtidig med at empirien kalder på nye teoretiske afklaringer. Abduktionen veksler konstant mellem empirisk og teoretisk arbejde. Gennem en sideløbende proces informerer og diskuterer de to typer elementer hinanden, og det er dermed muligt at opnå en empirisk baseret og teoretisk informeret analytisk vidensproduktion (Blaikie 1993; Alvesson & Sköldberg 2000). Abduktionen tager udgangspunkt i empiriske fakta, men afviser ikke teoretiske forforståelser. Den abduktive forskningsproces er, i modsætning til den induktive og den deduktive tilgang, en vekselvirkning, hvor teorien og empirien lever side om side i forskningsprocessen. Problemstillingen i denne afhandling udspringer som før nævnt af en teoretisk/empirisk funderet undren (inspireret af

Sennett) over fleksibilitetens konsekvenser. I en dansk kontekst og inden for en specifik profession er det således netop relevant at bygge den videnskabelige proces op omkring vekselvirkningen mellem teoretiske perspektiver og mangfoldige empiriske stemmer, som er fremkommet ved trianguleringen mellem forskellige metodiske lag.

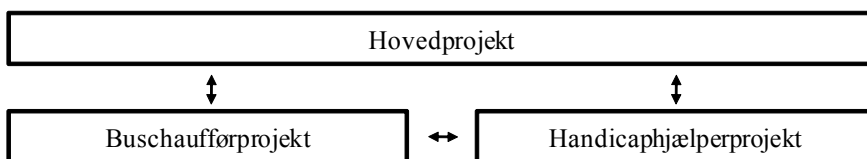
Jeg har i afhandlingen lagt vægt på at tilvælge de teoretiske inspirationer pragmatisk. Det betyder, at teoretiske begreber inddrages med det fokus at gå i *dialog* med hinanden og belyse problemstillingerne bredt. Vekselvirkningen mellem for eksempel arbejdslivsteori, hverdagslivsteori og mobilitetssociologi supplerer således hinanden gensidigt. Denne pragmatisme er præget af tilvalg frem for begrænsninger i, hvordan de specifikke begreber går imod hinanden ontologisk eller perspektivisk. Jeg har derfor ikke lagt megen vægt på at diskutere de forskellige teoretikers ontologiske kanter op imod hinanden, men i stedet forsøgt at trække på de forskellige positioners fortolkninger og lade disse perspektiver supplere hinanden pluralistisk.

UNDERSØGELSESDESIGN

Denne afhandlings konkrete undersøgelsesdesign er præget af forløbet af det overordnede Flygtighedsprojekts opbygning. Flygtighedsprojektet rummer tre dele. Et hovedprojekt, hvis overordnede formål var at *'udvikle teori og begreber om flygtighed og grænseløshed i forsøget på at sammenkæde nye fleksible virksomhedsformer med de oplevede problematiske arbejdsmiljøforhold og at udvikle metoder til mindsning af flygtigheden og dens negative konsekvenser for medarbejdere'* (Drewes Nielsen et al. 2004). Herunder står Flygtighedsprojektets to delprojekter, som inden for hvert deres felt, henholdsvis handicaphjælperområdet og buschaufførområdet, har undersøgt flygtighedens subjektive karakter. Subjektivitetsbegrebet er således centralt i såvel Flygtighedsprojektet som i denne afhandling. Subjektivitetsbegrebets anvendelse sammenfatter overordnet, hvilke subjektive effekter senmoderniteten afstedkommer, og hvordan disse

effekter påvirker subjektet eller individet. Det er denne overordnede tilgang, som diskuteres i afhandlingen gennem en pluralistisk sammensat mosaik af teoretiske sociologiske perspektiver fra Giddens, Sennett, Beck, Bauman, Urry med flere.

Vi har i projektgruppen² fulgt hinanden tæt gennem alle fire år. Dels gennem fortløbende intense diskussioner og via de aktiviteter, vi har gennemført i hovedprojektets regi. Resultaterne af dette fælles forskningsforløb kulminerer og afrapporteres ved udgivelsen af bogen *Fleksibilitet, flygtighed og frirum* (arbejdstitel) (forthcoming).



Figur 1: Flygtighedsprojektets overordnede opbygning og interaktion

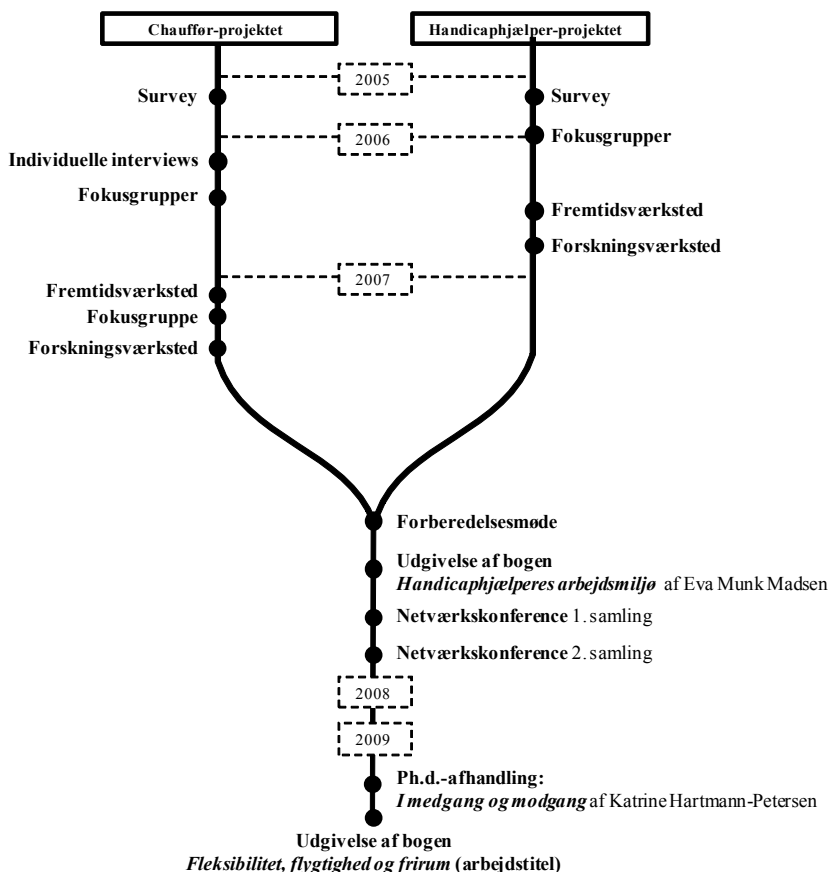
Det har været afgørende for os alle at deltage og engagere os i hovedprojektet. Endvidere lagde vi vægt på, at delprojekterne både skulle kaste viden tilbage til hovedprojektet og have deres eget liv. Det vil sige, at designet og tilskæringen af hvert delprojekt først og fremmest skulle tilrettelægges på feltets egne præmisser. Både fordi problemstillinger, konkrete arbejds- og hverdagslivsforhold, traditioner og historik er vidt forskellig i hver branche og derfor ikke nødvendigvis skal gribes ens an, men også fordi vi i forskerteamet er forskellige personer med individuelle faglige profiler og særinteresser. Vores individuelle forforståelser og placeringer (fagligt og socialt) i det felt, som vi ville undersøge, var dermed også forskellige. Disse forskelligheder har vi fra start til slut set som en styrke i projektet, og det har derfor været en klar målsætning og forudsætning, at

² Forskerteamet består af Lise Drewes Nielsen, Kurt Aagaard Nielsen, Eva Munk Madsen og Katrine Hartmann-Petersen, ENSPAC, RUC. I forløbet har flere forskningsassistenter været tilknyttet.

de to delprojekters resultater løbende skulle informere og diskutere hinanden. Denne strategi var berigende, og spejlingen i søster-delprojektet udviklede hele tiden nye nuancer i det specifikke delprojekt. Der er altså ikke tale om komparative studier, men nærmere enkeltstående cases, hvis konkrete nuancer i deres udgangspunkt tydeliggøres, inspireres og italesættes ved at blive holdt op imod en branche med helt andre vilkår. Indkredsningen af centrale nuancer hjælpes dermed på vej, både når problematikkerne ligner hinanden og når de er vidt forskellige.

I de to delprojekter har vi i forskerteamet i vid udstrækning indsamlet empiri med flere af de samme metodiske indfaldsvinkler, men i lidt forskellig rækkefølge. Udgangspunktet var udarbejdelsen af en survey, som blev gennemført samtidig for at sikre Flygtighedsprojektet et fælles afsæt. Herefter udarbejdede vi hver især kvalitative interviews (individuelle og fokusgrupper). I hvert delprojekt gennemførtes herefter et fremtidsværksted og et forskningsværksted. Hen imod Flygtighedsprojektets afslutning samlede vi handicaphjælperne og buschaufførerne til et fælles møde, som havde til hensigt at forberede de to afsluttende netværkskonferencer.

Jeg vil i det følgende så vidt muligt nøjes med at beskrive de overvejelser, som knytter sig til de metodiske trin, som er direkte relevante for udfoldelsen af chaufførdelen i Flygtighedsprojektet. De mere samlende metodiske refleksioner, som er betydende for de konklusioner, Flygtighedsprojektet i sin helhed drager, er at finde i vores bog *Fleksibilitet, flygtighed og frirum* (arbejdstitel) (forthcoming).



Figur 2: Flygtighedsprojektets empiriske forløb

CHAUFFØRCASEN

Empirien i denne afhandling er bygget op omkring fire overordnede dele, som indgår i den løbende vidensakkumulering på forskellig vis. Første del er surveyen. Anden del er de individuelle interviews. Tredje del er fokusgrupperne, og fjerde del er den aktionsforskningsinspirerede værkstedsdel.

Surveyen

Spørgeskemaundersøgelsen blev gennemført kort tid efter projektets begyndelse. Den tjente overordnet to formål. *For det første* skulle den indkredse, hvordan flygtighedsproblematikken så ud i praksis. En slags lakmestest på begrebets struktur og indhold. Derfor spurgte spørgeskemaet ind til de relationer, der er betydende i chaufførlivet, og hvordan relationerne er blevet påvirket over årene. Relationer til kolleger, til selve arbejdet, til den fysiske arbejdsplads, til ledelsen/arbejdsgiveren, til myndigheder/fagforeninger og til øvrige livssammenhænge (familie/venner) blev udforsket. Spørgsmålene skulle besvares ud fra en række valgmuligheder, som kunne udvide forståelsen af, hvori relationerne bestod, og med hvilken vægt de prioriteres i hverdagen. Forventningen var, at skemaerne kunne afvise og/eller bekræfte, hvordan chaufførernes syn på forskellige relationer i (arbejds)livet aktuelt var. Det var altså forforståelsen af flygtighedsproblematikkens kerne, der lå til grund for det samlede Flygtighedsprojekt, som blev testet. *For det andet* havde surveyen, ud over dette eksplorative ærinde, et andet centralt formål, nemlig at skabe kontakt til de chauffører, jeg ville interviewe og inkludere i projektet fremover. I begge af Flygtighedsprojektets valgte brancher kan denne opsøgende fase være vanskelig at gennemføre, fordi det kræver en direkte kontakt til mulige medvirkende, som deres firma/arbejdsgiver ikke nødvendigvis vil formidle, og som i øvrigt kan være svær at etablere i netop brancher præget af flygtighed og omskiftelighed. Via spørgeskemaet fik chaufførerne mulighed for at tilkendegive interesse for projektet og blåstemplede hermed, at jeg måtte opsøge dem længere fremme i projektet. Det var en frugtbar rekrutteringsstrategi.

Det var i forbindelse med udarbejdelsen og gennemførelsen af surveyen, at der kom adgang til det store københavnske busanlæg, som gennem hele projektet har været i fokus, og dermed etableret kontakt til deltagerne. Samspillet med fællestillidsmanden fik en afgørende betydning for det videre forløb. Det løbende samarbejde med tillidsmandskontoret på anlægget har haft en meget stor betydning for projektets

forankring og for chaufførernes ejerskab til og engagement i projektets problemstillinger.

Jeg mødte chaufførerne i deres pauser i deres egne rum – i de såkaldte folkelokaler³. I disse rum blev det tydeligt, hvordan problematikkerne omkring (fravær af) pauser, omkring bussernes (dårlige) stand og omkring det sociale liv tager sig ud i praksis. Med folkelokalerne som fysisk ramme for udfyldning af spørgeskemaerne rummer surveyen svar fra specifikke buslinjer, som alle havde det til fælles, at de, på dét tidspunkt, var ejet af den samme entreprenør. Fokus i undersøgelsen bliver derfor en aktuel måling af et øjebliksbillede af ét bestemt anlæg. Der kommer altså en anlægs- og linjeoptik på analysen, som gør det muligt at komme tættere på konsekvenserne af udliciteringer og skift, fordi det er linjer der udliciteres sammen med de tilhørende chauffører, hvis de da ikke skifter til andre selskaber/linjer.

I forsøget på at ramme en tone, som var genkendelig for chaufførerne, var spørgeskemaet til gennemlæsning flere gange hos erfarne chauffører, inden det blev delt ud. Det eksplorative sigte med undersøgelsen fik en ekstra dimension, fordi chaufførerne før og efter udfyldningen af skemaerne fortalte mange sidehistorier og betragtninger, som var frugtbare for det videre undersøgelsesdesign. Man kan argumentere for, at et spørgeskema bygget op omkring spørgsmål med lukkede svarmuligheder ikke kan være eksplorativt. Når jeg alligevel holder fast i betegnelsen, er det dels netop på grund af de fortællinger, jeg fik ved tilstedeværelsen i folkelokalerne, og i erkendelsen af, at besvarelserne gav pejlinger om, hvor i indkredsningen af den specifikke problemstilling, der kunne dykkes ned videre frem i projektforsøbet.

80 chauffører har besvaret spørgeskemaet om deres arbejdsliv. 15 % var kvinder og 85 % mænd, hvilket svarer nogenlunde til den procentuelle kønsmæssige fordeling blandt de ansatte på det anlæg, hvor chaufførerne er/var ansat, da besvarelserne blev samlet ind. De adspurgte besvarede

3 Folkelokalerne er de endestationer, hvor linjerne har til huse, og hvor de længste af køreplanens pauser finder sted.

spørgeskemaet i fire forskellige folkelokaler/endestationer, og det betyder, at der er besvarelser fra mindst seks forskellige linjer i København. Skemaerne er besvaret på forskellige tidspunkter af døgnet. Det skal dog bemærkes, at undersøgelsen ikke på alle områder er repræsentativ for den samlede buschaufførpopulation. De nøjagtige procentuelle fordelinger skal derfor tages med forbehold. Når undersøgelsen alligevel skal nævnes i denne sammenhæng, er det, fordi den, som tidligere skrevet, er udgangspunktet for det metodiske design, som vi byggede Flygtighedsprojektet op omkring, og som dermed også ligger til grund for den metodologi, som denne afhandling trækker på. Nogle af surveyens hovedresultater præsenteres i afhandlingens kapitel 3.

Individuelle interviews

Hvor surveyen testede chaufførarbejdets relationer i lukkede kategorier, udforskede syv individuelle semistrukturerede interviews relationerne gennem åbne spørgsmål. Surveyen fungerede vejledende for kategorier og problemstillinger, som kunne uddybes yderligere i interviewene, og de individuelle interviews nuancerede og validerede omvendt surveyens mere overfladiske resultater. Man kan sige, at jeg gennem spørgeguiden på forhånd søgte at afklare konsistensen af vores forforståelser i andet led. Det vil sige gennem yderligere nuancering af flygtighedsbegrebets karakter end den eksplorative survey bidrog med.

Temaerne i spørgsmålene faciliterede mangfoldige beskrivelser af chaufførens syn på:

- den faglighed, han/hun forbinder med selve arbejdet, og den udvikling, arbejdet har gennemgået over tid
- arbejdets rutiner, rytmer, forandringer og uregelmæssigheder
- arbejdets værdier (forholdet til fleksibilitet, risiko, usikkerheder)
- forholdet til kolleger (fællesskaber)

- forholdet til arbejdsgiveren (både selve entreprenøren og den overordnede opdragsgiver Movia)
- livet på farten i byens rum og puls
- samspillet mellem arbejdet og det øvrige hverdagsliv (familiens behov, mobilitetsmønstre osv.).

Endvidere lagde en mere utopisk orienteret del af spørgeguiden op til, at chaufførerne skulle beskrive deres drømme for deres arbejdsliv, deres hverdagsliv (og sammenhængene mellem disse to sfærer) samt deres hypotetiske ønsker for fremtiden. Det utopiske blik er en vigtig forståelseshorisont i beskrivelserne af livet som chauffør. Den hypotetiske fortælling åbner op for beskrivelser af drivkræfter og belastninger, som er vanskelige at indfange med de mere jordnære, konkrete spørgsmål, der er funderet i en rationel dagligdags-kontekst.

Interviewene varede mellem 1½ og 2 timer hver og blev for de flestes vedkommende afholdt i chaufførernes egne hjem. Interviewene var semistrukturerede (Kvale 1997), og interviewguiden, jeg brugte som grundstruktur under interviewet, indeholdt også en lang række teser og forskningsspørgsmål, så den undren, der lå bag hvert spørgsmål, hele tiden var mig præsent. En omhyggeligt tilrettelagt spørgeguide kan, ud over selve spørgsmålene, indeholde refleksioner over og hypoteser om, hvad der forventes at komme ud af spørgsmålene, og dermed hvilke forforståelser der ligger til grund for spørgsmålene (se bilag 1). Det semistrukturerede interview er dermed hypoteseafprøvende (Kvale 1997:104), og vekselvirkningen mellem konkrete og abstrakte spørgsmål fremkalder fortællinger om respondenternes livsverden. På den måde bruges beskrivelserne af hverdagslivets rutiner til at åbne op for identificeringen af værdier og utopier, som den enkelte indretter sit liv efter (Fog 1995; Kvale 1997; Freudendal-Pedersen 2007). Det bliver således muligt at få indblik i, hvad et godt liv er for den enkelte, og hvordan de daglige udfordringer på for eksempel arbejdet influerer disse forestillinger.

Der kan siges meget om, hvordan interviewerens rolle skal være i interviewsituationen, og hvordan de konkrete spørgsmål skal stilles for

at sikre en åben og ligeværdig dialog, hvor interviewer ikke øver mental vold på respondent eller forskningsmateriale (Kvale 1997; Fog 1995; Silverman 2005; Flick 2006). Alle forhold, som er vigtige at efterstræbe. For mig at se er det vigtigste at understrege, at forskeren/intervieweren åbenlyst bærer en normativitet med ind i lokalet, når interviewet sættes i scene, og det influerer naturligvis det materiale, der kommer ud af interaktionen. Derfor må interviewer gøre sig stor umage for at mindske den mentale afstand til respondenten uden dog at falde i den alt for indfølelse grøft. Både for lidt og for megen afstand kan være hæmmende. Som interviewer bør man derfor altid ikke alene gøre sig tanker om ordvalg og fremtoning på forhånd, men også retrospektivt. Interviewerens kardinaldyder er i mine øjne at vise *begejstring*, *ærlighed* og *respekt* og ikke at være *bange for pauser* i talestrømmen. En pause er sjældent uproduktiv for interviewets fremdrift. Effekten af alle disse forhold bør evalueres efterfølgende, igen med det formål at reflektere over ens egen indflydelse på resultaterne og for at kunne gengive en transparent forskningsproces som forudsætning for at kunne forstå og fortolke materialet. Der er for mig at se ingen tvivl, om at afstanden mellem mig og mine første respondenter var større end i de efterfølgende interviews. Dette skyldtes blandt andet de ord, jeg anvendte, og den uvidenhed, jeg afslørede herved. Nok viste jeg min oprigtige begejstring og respekt og var ærlig omkring min ringe indsigt i respondentens arbejdsliv, men for mange ord kan skabe afstand.

Udvælgelse af anlæg og chauffører – bias eller vinklet viden?

Det har fra begyndelsen været vigtigt for mig at hverve respondenter med afsæt i ét anlæg frem for at plukke tilfældigt fra hovedstadens forskellige garager. Med dette fokus fandt jeg det mest oplagt at kunne indkredse betydningen af for eksempel sociale relationer til kolleger eller ledelse. Det valgte garageanlæg er med sine omkring 700 ansatte chauffører det største i hovedstadsområdet. Kontakten til tillidsmandskontoret har

været bærende hele vejen gennem projektforsløbet. De interviewede (i de individuelle interviews og i fokusgrupperne) er dermed fortrinsvist chauffører med tilknytning til dette specifikke anlæg. Det betyder, at de fleste af de interviewede var/er ansat hos den konkrete entreprenør. Med tiden har gruppen af interviewede fordelt sig til andre selskaber også. Denne mobilitet er udtryk for de vilkår, som branchen tilbyder sine ansatte. I et metodisk lys betyder det med andre ord, at stemmerne fra chaufførerne har gennemgået en form for organisatorisk spredning: Da projektet startede, var de ansat i det samme selskab, men de fleste har før og/eller siden været ansat hos andre af hovedstadsområdets entreprenører, fordi de har fulgt en bestemt linje, som er blevet udbudt til et nyt selskab. Udviklingen i branchen har således gjort sit til at sprede repræsentationerne og chaufførerne trækker derfor på erfaring fra flere selskaber. Sagt på en anden måde: Branchens organisatoriske flygtighed har gennem forløbet medvirket til at udbrede kendskabet til chaufførernes oplevede flygtighed på basis af erfaringer med mere end ét selskab. Det er i denne sammenhæng derfor heller ikke så afgørende, hvilket konkret selskab chaufførerne taler om. Denne afhandling analyserer *ikke* arbejdsmiljøforholdene i Arriva, Netbus, CityTrafik eller en af de andre entreprenører. Det er fortællingerne om livet som chauffør i København, der er i centrum, hvad end det er som ansat gennem mange år i det samme firma eller som ansat i kortere årrækker i flere forskellige virksomheder⁴.

Som det vil fremgå af de vertikale præsentationer af de chauffører, som blev interviewet individuelt (se kapitel 6), er der endvidere en overrepræsentation af erfarne chauffører med etnisk dansk baggrund. Denne udvælgelse var ikke tilsigtet fra projektets begyndelse. Jeg forsøgte at

⁴ At åbningen mod chaufførerne skete gennem tillidsmandskontoret på det pågældende anlæg og ikke gennem ledelsen, er helt centralt for etableringen af en forholdsvist tryk dialog mellem chaufførerne og mig. Repræsentanter fra entreprenørernes ledelser og Movia blev først inddraget hen imod slutningen af værkstedsforløbet for at lade chaufførerne komme til orde uden skelen til, hvordan det kunne blive opfattet af ledelsen.

udbrede udvælgelsen af chauffører, så brancheerfaring, alder, køn og etnicitet var fordelt jævnt. Dette var imidlertid ikke så enkelt. Det var vanskeligt at få nyere chauffører i tale, og ingen af dem, jeg kom i kontakt med, ville lade sig interviewe. Jeg forsøgte ligeledes at etablere kontakt til frafaldende chauffører, altså chauffører som af en eller anden grund ikke var blevet i erhvervet. Det ville have været interessant at høre om deres erfaringer fra en branche, hvor gennemstrømningen af ansatte er stor uden at det er undersøgt hvorfor. Men fordi al kontakt til chaufførerne i forbindelse med Flygtighedsprojektet er sket ad 'frivillighedens vej'⁵ eller via 'snowballing'⁶ – og måske fordi flygtigheden netop underminerer varige kollegiale relationer – har dette ikke været muligt.

Med undtagelse af en enkelt chauffør er alle de medvirkende i de individuelle interviews erfarne chauffører med ansættelser i branchen, som går tilbage til før privatiseringerne i slut 80'erne/start 90'erne. Dette kan være en af forklaringerne på, at netop udliciteringerne fylder så meget i fortællingerne, som tilfældet er. For at undersøge om dette kun er gældende for de erfarne chauffører, forsøgte jeg at invitere chauffører med nyere ansættelser i branchen og med anden etnisk oprindelse end dansk til at deltage i fokusgrupperne. Det er min klare overbevisning, at privatiseringerne er et referencepunkt for alle chauffører – også selvom de ikke har oplevet dem på egen krop. Men det er åbenlyst, at for de chauffører, som gik fra en offentlig til privat ansættelse, fylder skiftet

5 Af indlysende grunde hverken vil eller må selskab, tillidsmandskontor eller fagforening udlevere navne på nuværende eller tidligere chauffører, så rekruttering blandt chauffører, som ikke selv opgav deres navn i forbindelse med spørgeskemaundersøgelsen, har skullet foregå gennem kollegiale relationer. Da ingen af de chauffører, vi i Flygtighedsprojektet har samarbejdet med, har haft kontakt til chauffører, som har forladt branchen, var det ikke muligt at samle en sådan gruppe.

6 Det vil sige at få kontakt til en chauffør, som sætter os i forbindelse med en kollega, som også kender en kollega, der kan medvirke osv. På den måde etableres kontakt til chauffører, som har en eller anden relation til hinanden. I forbindelse med dette projekt har det afgørende ikke været at få identificeret de konkrete relationer mellem chaufførerne, som det kan være tilfældet med snowballing (Halkier 1999), men blot at få kontakt til flere respondenter gennem chaufførernes netværk.

mere end for dem, som blot har hørt om det fra kolleger.

Denne umiddelbart ensidige udvælgelse af chaufførernes ansættelsessted, erfaring og etnicitet betyder som antydnet, at der er en del chaufførers stemmer, som ikke er repræsenteret i materialet. Man kan endda påstå, at nogle af dem, som måske mærker chaufførlivets belastninger hårdest, fordi de endnu ikke har udviklet og italesat måder at mestre udfordringerne på, er 'udeladt' af analyserne. Det kan betragtes som klare bias i afhandlingen. I stedet for at begræde dette har jeg måttet gøre en dyd ud af nødvendigheden. Det betyder, at jeg har foretaget pragmatiske metodiske valg i forbindelse med undersøgelsens design. Det har jeg på ingen måde fortrudt, fordi disse valg til gengæld har gjort det muligt for mig at få indgående indblik i en gruppe erfarne chaufførers hverdagsliv på et stort garageanlæg med forskellige metodiske tilgange. Jeg mener, at de beskrivelser, som jeg har indsamlet af chaufførlivet, er genkendelige for de fleste chauffører – nye og gamle – med det forbehold, at de er vinklede og sat på spidsen med udgangspunkt i de erfaringer, som denne specifikke gruppering har gjort sig gennem årene.

Fokusgrupper

Fokusgruppens primære formål er at sætte fokuserede diskussioner i gang i grupper, som er sammensat ud fra bestemte kriterier. Med fokuserede diskussioner mener jeg, at jeg som facilitator på forhånd har udvalgt, hvilke emner jeg gerne vil have gruppen til at forholde sig til gennem interaktion (Morgan 1997). Ideelt set betyder det, at fokusgruppen forhandler et specifikt tema for åben mikrofon og dermed giver diskussionerne indblik i og viden om, hvad stemmerne i gruppen tager for givet, hvad de er uenige om, og hvordan nuancerne i beskrivelserne af en særlig problematik tager sig ud. Deltagerne producerer typisk 'accounts

in action'⁷, hvilket vil sige udveksling af *'beretninger om handlinger og forståelser som en del af interaktionen i en social, hverdagslig genkendelig kontekst rundt omkring forskeren'* (Halkier 2002:12). På den måde fremkommer viden, om hvilke betydningsdannelser, -tillæggelser og social erfaring som hersker i den konkrete gruppe. Fokusgruppen er således også gavnlig, hvis det forskningsmæssige mål er at sætte ord på den form for tavs viden (eller selvfølgelig erfaring), som for eksempel chaufførerne trækker på i det daglige. Mange af de hverdagslige eller arbejdsmæssige rutiner er ikke oplagte at sætte ord på, når interviewformen er individuelt baseret. Deltagerne får mulighed for at *'tvinge hinanden til at være diskursivt eksplícitte i deres forhandlinger med hinanden'* (Halkier 2002:13).

Fire forskellige fokusgrupper blev afholdt i forbindelse med denne afhandling. To grupper med deltagelse af de chauffører, som jeg også interviewede individuelt, suppleret med chauffører, som oprindeligt deltog i spørgeskemaundersøgelsen. Oprindeligt var det meningen, at de individuelt interviewede skulle samles i én gruppe, men da dette af praktiske årsager ikke kunne lade sig gøre, valgte jeg at supplere op med 'nye' stemmer.

Fokusgruppe 1 består derfor af to 'kendte'⁸ chauffører og to 'nye'.

Fokusgruppe 2 består af tre 'kendte' og en 'ny' chauffører.

Fokusgruppe 3 er sammensat af fire chauffører med anden etnisk baggrund end dansk.

Formålet med at sammensætte en gruppe chauffører med anden etnisk herkomst end dansk var at høre stemmer fra nogle af de chaufførgrupperinger, som af rekrutteringsmæssige årsager ikke var mulige at interviewe individuelt. Som supplement til de erfarne, etnisk danske stemmer, som udgør hovedvægten af det empiriske kvalitative materiale, var det givtigt

7 I modsætning til den individuelle interviewtilgang, som indfanger 'accounts about action'.

8 Med termen 'kendte' menes chauffører, som inden deres deltagelse i en fokusgruppe blev interviewet individuelt. Ingen af chaufførerne med anden etnisk baggrund end dansk (fokusgruppe 3) eller fokusgruppen om nedrivningen af ungdomshuset (fokusgruppe 4) er blevet interviewet individuelt.

at høre, hvordan chaufførlivet beskrives af chauffører med en anden kulturel baggrund, og som ikke har oplevet tiden før udliciteringerne.

Fokusgruppe 1, 2 og 3 diskuterede i det store hele de samme tema-tikker på baggrund af den samme interviewguide.

Fokusgruppe 4 opstod som idé under chaufførernes fremtidsværksted. Deltagerne på fremtidsværkstedet fortalte indgående om de oplevelser, de havde fra den dag, hvor Ungdomshuset på Jagtvej i København blev revet ned i begyndelsen af marts 2006. Oplevelserne fra den dag fyldte så meget hos chaufførerne, at vi besluttede at samle en fokusgruppe, som skulle adskille sig fra de øvrige ved udelukkende at diskutere, hvordan uforudsigelige og uundgåelige hændelser i en storby som København påvirker chaufførarbejdets rutiner og rytmer. I fokusgruppen om Ungdomshuset deltog fem chauffører, og det resulterede i beskrivelser af, hvordan afvigelser fra det normale indirekte sætter ord på, hvad det normale er. Fokusgruppe 4 er således lidt anderledes end de øvrige, og spørgeguiden selvsagt til dels bygget op om andre temaer.

De fokusgrupper, jeg afholdt, var i høj grad baseret på og en slags videreførelse af resultaterne af de individuelle interviews. Emnemæssigt var der flere temaer, som gik igen i fokusgrupperne, om end i en mere tilskåret version. Dette gælder for eksempel temaet Linje 5A, som viste sig at være en generel markør i meget af det individuelle interviewmateriale, som beskrivelser af chaufførarbejdets kerne. I fokusgrupperne blev deltagerne specifikt bedt om at forholde sig til Linje 5A som ramme for at forstå chaufførlivets problematikker. På den måde fungerede fokusgrupperne som en form for validering af de fortællinger, som blev udtrykt individuelt. Spørgeguiden til de forskellige fokusgrupper blev udviklet, efter at alle individuelle interviews var transskriberet, og guiden var derfor udtryk for første analytiske 'kodning' eller kondensering.

Konkret var fokusgrupperne opbygget omkring samme skelet: en introduktionsøvelse, tre tematiserede diskussioner og en outro-øvelse:

Introduktionsøvelsen har til formål at åbne diskussionerne med en lille opgave, som alle deltagerne let skal kunne byde ind på med nogenlunde de samme forudsætninger. Både fordi de ikke nødvendigvis

kender hinanden godt, og fordi isen skal brydes fra starten, så der ikke er deltagere, som tromler de andre eller forsvinder i mængden. Den konkrete øvelse lagde op til at konstituere gruppen som fælles diskussionsforum. I gruppe 1 og 2 blev deltagerne bedt om at rangordne en række ord, som beskriver chaufførarbejdet, hentet fra fortællingerne i de individuelle interviews. Ordene var skrevet på papkort – tre ord som i interviewene var sagt i en positiv ånd, og tre som var tillagt en mere negativ betydning: Frihed, Status, Fællesskab, Stress, Ensomhed, Usikkerhed. Der var to kort med hvert ord. På bordet lå desuden to billeder af en buschauffør: ét af ældre dato og ét af en chauffør i nutidig uniform. Opgaven var, at deltagerne skulle rangordne ordene, så de passede til, hvordan de oplevede chaufførjobbet 'før' og 'nu'. Til rådighed var desuden et par tomme kort, som chaufførerne kunne udfylde med nye ord, hvis de fandt nogle, som var mere beskrivende. Det er ikke afgørende, hvilken konkret rækkefølge deltagerne valgte at lægge de enkelte kort i. Det interessante var at høre de diskussioner, som deltagerne havde i forhandlingen af, hvilke kort de hver især fandt mening i, og hvordan de definerede de konkrete værdier. Denne forhandling af udviklingen inden for chaufførarbejdets værdier udmøntede sig i begge grupper i levende diskussioner, som var inspirerende uddybninger af interviewenes spidsformuleringer og udgjorde et dynamisk fælles referencepunkt for fokusgruppens videre diskussioner⁹.

De tematiserede diskussioner lå i naturlig forlængelse af introduktionsøvelsen i den forstand, at indholdet af alle temaerne kort var blevet berørt i den indledende værdidiskussion. Deltagerne blev bedt om at forholde sig til temaerne Linje 5A, Fællesskaber og Forandringer.

Som før nævnt valgte jeg at konfrontere grupperne med den nærmest metaforiske betydning af *Linje 5A* i københavnske chaufførers

⁹ I fokusgruppe 3 var ordene på kortene de samme, men det var ikke udviklingen fra før til nu, som var central. De blev derfor blot bedt om at liste de seks ord. Ingen af chaufførerne har oplevet tiden før udliciteringerne, så når der refereredes til 'før', var det ved spontane beskrivelser af forandringer i arbejdet eller ændringer, som de er oplevet af denne gruppe chauffører i et kortere retrospektivt lys.

mobile liv. Jeg lagde et billede af Linje 5A på bordet og bad dem om at fortælle mig, hvad de forbandt med billedet. Dette gav en lang række beskrivelser af det gode og det mere belastende ved chaufførarbejdet og dets påvirkning af det øvrige hverdagsliv. I samtlige fokusgrupper blev Linje 5A's symbolske betydning i indkredsningen af chaufførlivets kerne og af selveste arbejdet (Husted & Tofteng 2007) slået fast. Linje 5A er en fælles reference, som siger alle chauffører noget.

Herfra introducerede jeg temaet *Fællesskaber*. Diskussioner om fællesskabernes forandrede betydninger åbnede op for fortællinger om, hvad det samlende og det individualiserende ved arbejdslivet som chauffør i dag er, samt hvordan mulighederne for dannelse og opretholdelse af noget fælles opleves. På godt og på ondt.

Det afsluttende tema, *Forandringer*, gav anledning til at samle op på, hvordan forandringer på arbejdspladsen opleves, hvem de er til fordel for, samt hvordan de afkodes og mestres af chaufførerne i det daglige. Dette tema åbnede op for diskussioner om ansvar i arbejdet og om omskiftelighed som grundvilkår i hverdagslivet.

Outro-øvelsen var tilrettelagt efter samme princip som introduktionsøvelsen. På bordet foran dem blev lagt fem kort hver med et billede af et transportmiddel: En bus, en cykel, en privatbil, et S-tog og et billede af metroen. Deltagerne blev bedt om at rangordne transportmidlerne efter status. Det gav anledning til en del diskussioner, som indkredsedede, hvordan de som chauffører, som privatpersoner og som borgere i Københavns-området tillægger mobiliteterne betydning. På den måde åbnede de op for, hvilke præferencer de selv havde, men også hvordan de oplever omgivelsernes vurdering af bussen i bybilledet.

Fokusgruppe 4, som omhandlede chaufførernes oplevelser da Ungdomshuset på Jagtvej blev revet ned, var som før nævnt i sin tilgang lidt anderledes end de øvrige fokusgrupper og beskrives derfor her selvstændigt.

Deltagerne i denne fokusgruppe var alle på arbejde i de timer, hvor kampene omkring Ungdomshuset rasede. Den introducerende øvelse gik i denne fokusgruppe ud på, at deltagerne hver i sær skulle skrive dét

ord på et kort, som bedst beskrev deres arbejdsdag den 1. marts 2006, da Ungdomshuset blev ryddet. Herefter blev chaufførerne bedt om at fortælle, hvorfor valget netop faldt på dette ord. På den måde fik den enkelte chauffør luft for de særlige oplevelser, han havde gennemlevet, og chaufførerne fik i fællesskab sammenstykket en liste over ord, som beskrev dagen.

Efter dette åbnede diskussionen sig mere, og der blev fortalt bredere om, hvordan dagen var forløbet. Den første tematiserede diskussion italesatte *fællesskabernes betydning* i den efterfølgende tid. Hvordan chaufførerne fik bearbejdet oplevelserne, og hvilke niveauer det skete på. Den anden tematiserede diskussion satte ord på *situationens unikhed*. Chaufførerne diskuterede, hvorvidt brud i rutiner er hverdagskost i en storby som København, og hvordan de generelt forbereder sig på spontane afvigelser i normaliteten. Dette førte til den tredje tematiserede diskussion, som indkredsede, *hvad der manglede* dén dag. Hvilke typer af beredskab og opbakning er nødvendig, og hvilke niveauer skal det aktiveres fra.

Fokusgruppen afrundedes, ved at deltagerne hver især fik et kort, hvorpå der stod: *'Hvis jeg skulle starte forfra på min arbejdsdag den 1. marts en gang til, ville jeg håbe at...'* De blev bedt om at fuldende sætningen og kort begrunde deres formulering, hvis de ønskede det. Denne outrovelse beskrev konkret og præcist, hvilken erfaring de især fandt vigtig at bære med videre, til hvis noget lignende skulle ske igen. Fokusgruppen gav et unikt indblik i, hvordan risikobevisthed og mestring går hånd i hånd i chaufførarbejdet – også på dage uden gadekampe og kaotiske trafikale situationer.

Fokusgruppe eller gruppeinterview?

I fokusgruppemetoden præciseres facilitatorens rolle til at være diskussions-igangsættende og opklarende, hvis der opstår tvivl eller usikkerhed blandt deltagerne. Facilitatoren skal altså, i fokusgruppens ideelle form,

kunne introducere temaerne og ellers så vidt muligt facilitere (ikke lede) diskussionerne, så temaets forhandling og udfoldelse foregår på gruppens egne præmisser. Dette udgangspunkt er vigtigt at holde sig for øje, når man som facilitator skal identificere sin rolle og finde balancen mellem inspirerende og ikke-styrende tilstedeværelse. Formålet er ædelt og som modsætning til den type resultater, man frembringer ved det individuelle dialogiske face-to-face interview, også frugtbart, afhængigt af hvilken type af viden man vil frembringe. I praksis er det dog ikke helt så nemt at føre ud i livet. Ofte bliver fokusgruppeinterviewet og gruppeinterviewet forvekslet. Gruppeinterviewet udmærker sig ved at involvere en høj grad af interaktion mellem interviewer og de interviewede, gruppen består af. Gruppeinterviewet er i højere grad baseret på direkte spørgsmål og svar i modsætning til fokusgruppens mere fokuserede tematiske diskussion og interaktion deltagerne imellem. Jeg mener, at der kan være stor forskel på, hvilken viden disse to metodiske tilgange producerer. I praksis lægger mine fokusgrupper sig et sted midt imellem disse to definitioner. Dette understøttes af mit valg om overhovedet at bruge en interviewguide i forbindelse med afholdelse af fokusgrupper (se bilag 1). Det hænger igen sammen med mit grundlæggende behov for hele tiden at være mig mine forforståelser bevidst. Desuden finder jeg det kunstigt og afstandskabende at være til stede uden overhovedet at deltage i diskussionerne: Deltagerne kan hele tiden se mig. De ved, at jeg har en mening med at introducere de enkelte temaer. De orienterer sig mod mig, fordi det er mig, der har inviteret dem ind i en konstrueret setting. Det ville virke distancerende at foregøgle dem, at jeg ingen normativitet har, når de diskuterer. Det betyder på den anden side slet ikke, at jeg lader min normativitet overtage styringen. Jeg forsøger at lytte og lader pauserne leve sit eget liv, fordi fokusgruppens deltagere har hinanden og ikke sidder alene over for mig. Men jeg stiller opklarende spørgsmål og spørger gerne ind til åbninger, som deltagerne hastigt har forladt tidligere. Det er i disse mere dialogiske opfølgninger at fokusgruppen forlader sit selvstyrende fokuserede niveau og glider over i en bredere gruppebaseret interviewform, hvor flere af deltagerne får mulighed for at svare individuelt. Når jeg mener, at denne

pragmatiske vekselvirkning kan forsvares metodisk, er det blandt andet ved den udbredte brug af visualiseringerne. Billederne på bordet i både intro- og outroøvelser og i temaerne er en måde at sætte diskussioner i gang på uden at lægge deltagerne for mange ord i munden (Halkier 2002:50ff). Deltagerne kan selv indkredse, hvad de ser på billederne, og kommer ofte med kreative svar, som maler flere billeder i gruppen, som de i fællesskab kan associere ud fra. Visualiseringerne er, fuldstændig på linje med ord, præget og udvalgt af mig og mine normative forforståelser, men de virker ikke lige så overgribende og personlige, som en masse ord fra facilitatoren kan risikere at gøre.

Værkstedsforløbet

I den aktionsforskningsinspirerede del af Flygtighedsprojektet gennemførtes tre typer af værksteder og et forberedelsesmøde: Et fremtidsværksted, et forskningsværksted, et forberedelsesmøde til Netværkskonferencen og endelig selve Netværkskonferencen, som blev holdt over to dage med tre ugers mellemrum.

Jeg vil i det følgende kort opridse de metodiske og tematiske rammer for værkstedsformerne for på den baggrund at kunne opsummere, hvilke perspektiver aktionsforskningsdelen bidrog med som supplement til projektets øvrige metodiske perspektiver.

Aktionsforskningen er kendetegnet ved, at praktisk handling, interaktion og udviklingsarbejde er centrale i de forskningsmæssige erkendelser. Aktionsforskningen vil skabe forandringer gennem inddragelse af et felts interessenter og sideløbende udvikle metodiske og teoretiske refleksionsrum. Det er de involverede fra et givent felt, som i interaktion med forskerne konstruerer forandringerne gennem en gensidig læreproces, hvor åbenhed og dialog er en forudsætning (Bering 2004; Aagaard Nielsen 2001). Lewin er en af aktionsforskningens fædre, og hans ærinde med aktionsforskningen var at mobilisere samfundsvidenskaben til modstand mod autoritær tænkning. Målet var udviklingen af en mere

demokratisk kultur, og det foregik gennem praktiske eksperimenter, som skulle integrere forskning og læring. Aagaard Nielsen og Steen Nielsen (2006) argumenterer for, at Lewins sigte ikke bør begrænses til at arbejde mod en tættere kobling mellem teori og praksis, men at den kritiske aktionsforsknings bredere mål også bør være *'the development of democratic forms of knowledge and a critique of authoritarian structures and culture'* (Aagaard Nielsen & Steen Nielsen 2006:66). Aktionsforskningen bygger på den grundantagelse, at samfundet er skabt af menneskelig handlen, og at det dermed også kan ændres af menneskelige handlinger. Aktionsforskningsprocesser er ikke automatisk demokratiske, hvorfor dialogen er i centrum. Dialogen skaber de såkaldte frirum, som frembringer nye udviklinger: *'Action Research can create arenas – we call them 'free spaces' – in which social imagination emerges in an easier and more productive way than what is possible in the structure of everyday life'* (Aagaard Nielsen & Steen Nielsen 2006:79). Hermed udvikles den kritisk utopiske gren af aktionsforskningen, som i modsætning til den mere pragmatiske del af aktionsforskningstraditionen orienterer sig mod *'social imagination, experiments and sketching 'alternative futures' to be discussed in public as the important elements in knowledge creation'* (Aagaard Nielsen & Steen Nielsen 2006:84).

Et kendetegn ved den kritisk utopiske aktionsforskning, er at den lægger vægt på kropsligheden og de fysiske aspekter af rummet for dialoger og udviklingsdesign. Sagt på en forenklet måde kan kropssproget og gestiske ytringer i det kommunikative rum bedre overskride tabuer og blinde pletter i vores italesættelse af arbejdsmiljøet og arbejdet i livet. Der lægges således i vores aktionsforskningsdesign megen vægt på at veksle imellem det verbale som grundlag for erfaringsudveksling og andre udtryksformer som kropsbilleder og tegningspræsentationer og mere legende fysiske opvarmninger til arbejdet i workshoppen. Denne tilgang fungerer godt, når opgaven blandt andet er at sætte ord på den tavse, taget for givet-viden, arbejdslivet kan være fyldt med.

Fremtidsværkstedet havde til formål at se flygtighedsproblematikken i et fremadrettet lys. Det fremtidige liv som chauffør var i centrum

på værkstedet. Vi lagde vægt på ikke kun at fokusere på arbejdslivet, fordi vi ville give mulighed for, at sammenhængskraften (eller mangel på samme) mellem påvirkninger i arbejdet og det øvrige hverdagsliv også kunne indgå i de fremtidsbilleder, som chaufførerne skulle tegne i løbet af værkstedet. Fremtidsværkstedsmetoden er inspireret af Jungk og Müllert (1984) og har til formål at fremelske et magtfrit læringsrum, som gennem særlige regler for kommunikation og kreativitet aktiverer og involverer alle deltagere. Værkstedsmetoden udspringer af forskellige metodiske perspektiver. Dels som nævnt af aktionsforskningen, hvor aktører involveres og deltager i forandringsprocesser. Dels er værkstedet bygget op omkring de kommunikative strategier, som sikrer ligeværdig dialog og nedtoner magtpositioner blandt deltagerne. Endelig indgår værkstedets facilitatorer som igangsættere i forhold til visualiseringer og kreative måder (små lege) at fremme dialog og italesættelse af u-italesatte problematikker på (Drewes Nielsen 2006; Freudendal-Pedersen, Hartmann-Petersen & Drewes Nielsen forthcoming 2009).

På vores fremtidsværksted deltog 10 chauffører, og værkstedets overskrift var: '*Vores fremtidige liv og arbejde som buschauffører i år 2017*'. Når den fremtidige horisont indgik så eksplicit i titlen, var det for at sikre at værkstedets utopier fik tilstrækkeligt med 'luft under vingerne'. Dette var nødvendigt, for at dekoleringen mellem de nutidige daglige tilstande og de ideelle fremadrettede ønsker lykkedes. Uden denne markante adskillelse mellem realiteter og drømme kan handlinger og forandringer ikke formuleres og redefineres i værkstedsrummet. Vi inviterede primært chauffører fra fokusgrupperne og de individuelle interviews til at deltage i fremtidsværkstedet. Fremtidsværkstedet var delt op i en kritik-, en utopi- og en handlingsfase. Kritikfasen genspejlede en del af den kritik, som allerede blev rejst i både individuelle interviews og fokusgrupper. Kritikfasen spidsformulerede dog arbejdets belastninger i en mere rå form. De utopier, som blev formuleret på fremtidsværkstedet, er helt centrale i forståelsen af chaufførlivets hovedproblematikker.

På *forskningsværkstedet* mødte fremtidsværkstedets utopier en anden type erfaringsbaseret virkelighed end chaufførernes egne. Inviteret til

værkstedet var gæster, som via forskning eller fagpolitisk engagement kunne medvirke til at gøre chaufførernes utopier mere robuste¹⁰ gennem konstruktiv kritik. Ni chauffører og otte gæster deltog, ud over facilitatorgruppen. Vægtningen landede således, fordi gæsterne blev inviteret ud fra, hvilke faglige horisonter og erfaringer de kunne sparke ind i de samlende diskussioner.

På forskningsværkstedet blev fremtidsværkstedets utopier gennemarbejdet og konkretiseret. Deltagere fra fremtidsværkstedet fremlagde utopierne for de nytilkomne ved blandt andet at fortælle om chaufførarbejdet og de kritikpunkter, som utopierne var vokset ud af. Forskningsværkstedets indspil til videreudviklingen af utopierne foregik blandt andet gennem advokaturer. I hver advokaturgruppe var to-tre chauffører, en eller flere af de inviterede gæster og en af os fra facilitatorgruppen. Advokaturerne er udtryk for centrale og almene livsværdier, som sættes højt. Seks advokaturer blev foreslået af facilitatorerne, heraf blev fire valgt: Demokrati og medarbejderindflydelse, Økonomisk fornuft, Gode rytmer i arbejdsliv og hverdagsliv, Et sundt liv og et godt miljø. Herudover blev et advokatur foreslået af nogle af værkstedets deltagere selv: Et godt produkt/en god service for passagererne.

Forskningsværkstedet balancerer i sin ideelle form mellem fremlæggelse af de utopier, chaufførerne har ejerskab til, og nuancering 'udefra'. Det vil med andre ord sige, at det er afgørende, at chaufførerne bevarer ejerskabet til utopierne, samtidig med at åbenheden over for nuanceringer holdes intakt. Denne balance kan være vanskelig at ramme. På forskningsværkstedet lykkedes det at holde denne balance et stykke ad vejen, men hen imod slutningen og efterfølgende var det åbenlyst, at gæsternes kritik af utopierne tog lidt af pusten fra chaufførerne. I nogle tilfælde følte chaufførerne sig muligvis lidt tromlet på deres faglighed. Kontrasten mellem den oplevede hverdagslivserfaring (hos chaufførerne)

10 Ønsket om at gøre den kvalitative viden mere 'robust' henviser til Nowotny, Scott og Gibbons, som anvender begrebet 'robustness' i forbindelse med validering af viden (Nowotny et al. 2001).

og den mere teoretisk funderede tolkning af denne erfaring (hos gæsterne) blev for markant, og derfor skabtes flere fronter end nuancerende udviklingsperspektiver på et eksisterende respekteret grundlag.

Som facilitatorer oplevede vi dette i form af et rolleskift. I forskningsværkstedet forlod vi i højere grad det faciliterende, der etablerede et frirum for utopisk fantasi, og bevægede os over mod en mere medproducerende rolle. Facilitatorrollen er en balancegang mellem det rammesættende og det faciliterende. Vi, som facilitatorer, definerede rummet ved at indkalde gæster, der skulle bistå med at gøre utopierne robuste. Men nogle af deres indspark blev opfattet fagkritisk over for chaufførerne. Rollen som med-producenter lå ikke tilstrækkelig erkendt i vores normative tilgang til facilitatorrollen, og konsekvensen af misforholdet mellem chauffører og fagpersoner blev ikke taget i opløbet. Det skal dog ikke fjerne opmærksomheden fra de interessante og levende diskussioner, som værkstedet producerede. Desuden bidrog det med en afklaring af, hvorledes chaufførernes ønske om medindflydelse på arbejdets organisering kunne realiseres.

Netværkskonferencen var Flygtighedsprojektets afsluttende empiriske samling. Over to dage (med en måneds mellemrum) samledes chauffører og handicaphjælpere og udviklede ideer til, hvordan utopierne og de konkrete handlingsforslag fra de foregående værksteder kunne bringes videre mod realisering. En del af de gæster, som havde deltaget i forskningsværkstedet, deltog også, og yderligere havde chauffører og handicaphjælpere inviteret enkelte nye gæster, som specifikt kunne give sparring eller deltage i ansvaret for den videre udvikling og forankring af forslagene.

Kan frirum etableres?

Gennem empiriindsamlingens første led, surveyen og de individuelle interviews, fik chaufførernes individuelle stemmer plads. Gennem surveyen ved at yde et eksplorativt afsæt og et indblik i en branche i forandring.

Gennem interviewene ved, på denne baggrund, at bidrage med en lang række subjektivt formulerede stemmer om livet som chauffør i København. Det betød fortællinger om drivkræfter og belastninger i arbejdet eksemplificeret gennem de ambivalenser, som er i spil i både arbejds- og hverdagslivet. Efterfølgende blev det fælles sat i spil i fokusgrupper og i værkstedsdelen af projektet.

I værkstederne blev skabt et kollektivt mellemkollegialt rum, der som konsekvens af blandt andet flygtigheden ikke dannes så ofte i den daglige arbejds-trummerum. Det var tydeligt, at denne mulighed for at drøfte arbejdslivets op- og nedture var en kærkommen mulighed for at 'få luft' og få styrket chaufførernes faglige identitet, som affødes af professionsfællesskabet. På den måde kan man sige, at værkstedsformen udfyldte et hul, som chaufførernes flygtige relationer i arbejdslivet havde gravet. Værkstederne leverede en ramme, som satte chaufførerne i centrum og gav deres stemmer vægt. Denne mulighed blev grebet og, især for fremtidsværkstedets vedkommende, etablerede en fælles reference til tiden 'før'. Denne reference har som nævnt gennemsyret hele forløbet, fordi den udviklede sig til at være mere end et nostalgisk tilbageblik. I termen ligger ligeledes en mere pragmatisk pejling om, at der var gode værdier og frugtbare tiltag fra tidligere tider, som er 'skyllet ud med badevandet', men at det samtidig ikke betyder, at gamle dages chaufførliv var pletfri og til ukritisk at kalkere direkte over på nutiden. Den stærke tradition for faglig organisering var tydelig at spore i det fælles 'vi', som var kendetegnende for det demokratiske frirum, som det var værkstedernes intention at kreere. Aktionsforskningens mål med at skabe frirum er at skabe nye former for viden, som har en anden baggrund end andre typer af metodologi. Interaktionen mellem forsker og medproducenterne er afgørende for, hvordan frirummet opleves, og hvilken type af ny viden det kaster af sig. Forskerens selvforståelse og forforståelser spiller en eksPLICIT rolle i videnudviklingen: *'Action researchers see themselves as co-producers in the creation of new knowledge, but they do not see themselves as being in a privileged position in this joint learning process'* (Aagaard Nielsen & Svensson 2006:4). Aktionsforskeren kan kun udvikle viden

i ligeværdigt samarbejde med de involverede interessenter: *'But at the same time, the researchers must possess and be respected for her/his professional competence in handling data, in constructing theories, in organising a learning process, in relating the results to existing research, in ethical matters, and so on'* (Aagaard Nielsen & Svensson 2006:4). Formålet er klart; interaktive processer inkluderer alle parter og er baseret på ligeværdig dialog og tillid. Forskeren har dog i sidste ende ansvaret for, hvilken type af viden og lære han selv vil uddrage af forløbet, og hvordan han formidler dette videre. Spørgsmålet er så i praksis, hvordan dette frirum etableres, og i hvilken grad det lykkes reelt at skabe magtfrige rum, hvori ligeværdigheden hersker. For mig at se er aktionsforskningens mål ædelt og nødvendigt, hvis man ønsker at frembringe nye måder at håndtere fremtidens udfordringer på og få indblik i interessenternes universer, logikker, meninger og ambivalenser. Når det er sagt, mener jeg, at det i forbindelse med aktionsforskningstilgange er fuldstændig lige så vigtigt, som i forbindelse med alle andre former for metodevalg, at opveje metodens muligheder i forhold til dens begrænsninger. Det vil med andre ord sige, at man i sin anvendelse af materialet og i analysen af resultaterne af et aktionsforskningsforløb må gøre sig klart, hvilken type af viden man har til rådighed, og under hvilke omstændigheder den er blevet til. Det inkluderer for eksempel overvejelser (og eftertænkninger) vedrørende valg og fravalg (Freudental-Pedersen, Hartmann-Petersen & Drewes Nielsen forthcoming 2009; Bering 2004:27). Hvad trickede deltagerne positivt, og hvor faldt de fra? Hvor gik jeg som forsker eller facilitator ind og styrede processen og/eller videnudviklingen? Erkender man overhovedet at have en faciliterende rolle og dermed også at være medproducent af den viden, forløbet kaster af sig? Hvilke konkrete tiltag har forløbet sat i gang, og hvorfor videreføres de (ikke), når den 'planlagte' del af aktionsforskningsprocesserne er ovre? Disse detaljerede overvejelser har jeg ikke skrevet systematisk ned i denne afhandling. Det hænger først og fremmest sammen med, at Flygtighedsprojektets aktionsforskningsforløb indgår på et mere perspektiverende niveau i afhandlingens kapitel 7. Alligevel vil jeg herunder kort skitsere, hvordan

jeg synes, at målet omkring etablering af frirum søgtes opnået i Flygtighedsprojektets værksteder.

På fremtidsværkstedet lykkedes det at skabe en forventning om, at dannelsen af et demokratisk frirum kan være fordrende for formuleringen af utopiske fremtidsudkast, som tegnede billeder af, sagt i akademiserede termer, et fleksibelt arbejdsliv uden personlighedseroderende flygtighed (Sennett). Dette frirum var under pres på forskningsværkstedet, fordi mødet med realitetsmagten – eller 'livet uden for vi'et' – i nogle tilfælde blev udfordrende. Frirummet opfattedes nok i realiteten mere frit og demokratisk af gæsterne end af chaufførerne. Ikke af ond vilje eller misforståede intentioner, men som et produkt af de kulturelle traditioner, som forskellige faggrupper reproducerer i et sådant konstrueret procesuelt dialogisk frirum. Læringsrummets præmisser som et resultat af de magtrelationer, som er på spil, var derfor også forskudt i de to typer af værksteder. Til trods for denne udvikling udgjorde chaufførernes bearbejdning af de utopiske fremtidsudkast en unik platform i arbejdet hen imod netværkskonferencerne og dermed for mødet med Flygtighedsprojektets andet 'ben', handicaphjælperne.

Aktionsforskningsdelen af Flygtighedsprojektet og dets perspektiverende anvendelse i denne afhandling skyldes flere forhold: et kulturelt, et anvendelsesorienteret og et prioriteringsmæssigt. De tre for(be)hold hænger på en måde sammen, i hvert fald kan de spores tilbage til mit ontologiske, epistemologiske og metodologiske afsæt.

Det *kulturelle* handler om, hvad man er vant til. Jeg har mange erfaringer med afholdelse af kvalitative interviews og fokusgrupper og har navnlig opbygget en 'kultur', hvorved anvendelsen af empirien følger en bestemt form hen imod det analytiske stadium. Jeg værdsætter det dialektiske forhold, der er mellem respondent(er) og forsker, og erkender samtidig, at jeg i min anvendelse af de perspektiver, som bliver resultaterne, må tage både ansvar og skyld på mig. Det er *mine* fortolkninger af det empiriske materiale, som danner grobund for de konklusioner, *jeg* drager. Dette sker selvfølgelig så meget i respondenternes ånd som muligt, men jeg kan ikke sætte mig ind i hovedet på dem og danne de

samme erfaringer og erkendelser som dem. Den frihed – eller afstand – til respondenternes fortællinger, som jeg ved min blotte tilstedeværelse skaber i en kunstigt opstillet interviewssituation, kan siges at være den form for frirum, jeg etablerer. Et frirum, som stiller både respondent og mig som ansvarlig producent af viden, fri når fortolkningerne skal valideres og udbredes.

Dermed nærmer jeg mig forholdet omkring *anvendelsen* af det materiale, som forskellige metodetilgange kaster af sig. Jeg finder det principielt vanskeligt at anvende den 'tekst', som kommer ud af for eksempel et fremtidsværksted eller et forskningsværksted. Det er ikke så meget selve konklusionerne af værkstedet, som opsamles på vægaviser og i protokolform, som volder mig problemer. Det er i højere grad de diskussioner, kommentarer og mellemværender, som løbende uddyber, forklarer og nuancerer deltagerens virkelighed, som nemt går tabt, fordi de ikke holdes fast i form af for eksempel en lydoptagelse. Pointen med dette er netop at lade det demokratiske rum beslutte, hvad de løbende konklusioner er, og det anerkender jeg som en sympatisk, givtig og forfriskende foranstaltning. Men i omskrivningen fra pointer til analyse og fortolkning er det vanskeligt ikke at lægge sine egne ord i munden på deltagerne. Selvom jeg forsøger at skrive en så kontekstnær gengivelse som muligt af, hvordan *jeg* husker, at et bestemt perspektiv foldede sig ud, er det vanskeligt at gøre deltagerens udsagn forståelige for andre (som ikke var til stede på værkstedet) uden at omskrive enkeltstående sætninger til længere forklaringer. Denne fare lurer selvsagt altid – også i anvendelsen af transskriberet materiale – men i dette tilfælde bliver det markant.

Endelig kan afrapporteringen af værkstedsforløbet i denne afhandling begrundes ud fra en *prioriteringsmæssig* parameter. Med de enorme mængder af empiri, jeg har været så privilegeret at have adgang til i dette projekt, måtte jeg træffe et valg om, hvilken vægtning de forskellige tilgange skulle have i den endelige afrapportering. De valg, denne afvejning, eller triangulering, har afstedkommet, beskrives i det følgende. Det er dog vigtigt at understrege, at valgene først og fremmest har handlet om, hvordan jeg har anskueliggjort de diskussioner og konklusioner, jeg

fremfører. Den løbende vekselvirkning mellem teori og alle de forskellige typer af empiriske perspektiver er svær at ekspliciterer nøjagtigt. Mange af de billeder og fortællinger, som værkstederne har bidraget med, har for eksempel hjulpet med at sortere og validere det materiale, som interviews og fokusgrupper producerede. Udviklingen af viden har således ikke været lineær, selvom det i en endelig afrapportering kan komme til at fremstå sådan.

TRIANGULERING

Trianguleringsbegrebet bliver fortrinsvist brugt i forbindelse med diskussioner om, hvilke resultater flere forskellige metodetilgange bidrager med i et projekt- eller forskningsforløb. Trianguleringen er med andre ord udtryk for resultaterne af det, som nogle beskriver som *metodekombination* (se fx Andersen & Hovgaard 2007). I denne afhandling rummer begrebet således overvejelser om, hvordan rækkevidden af de anvendte metoder er, og hvordan samspillet mellem dem er. Trianguleringen mellem spørgeskemaundersøgelse, kvalitative metoder (individuelle semistrukturerede interviews og fokusgrupper) og aktionsforskning (værksteder) udgør brikkerne i det samlede puslespil. Hvad der er kommet ud af de enkelte trin er netop beskrevet, men for at belyse trianguleringsaspektet må det overvejes og ekspliciteres, hvad der er kommet ud af at kombinere tilgangene.

Triangulering kan anvendes med et *gyldighedskriterium* for øje. Det vil sige, at forskeren belyser en kompleks problemstilling fra forskellige vinkler i forsøget på at indkredse problemets omfang, rækkevidde, betydninger osv. I forsøget på at identificere flere forskellige fortolkninger af et fænomen (Kvale 1997) kan flere metodiske belysninger, som hver især bibringer problemstillingen nye nuancer, højne validiteten af det undersøgte samlede resultater. Det vil med andre ord sige, at trianguleringen af metoder både kan udbrede kendskabet til et konkret fænomens forskellige dimensioner, og samtidig kan trianguleringen 'tjekke' de

perspektiver, som løbende identificeres gennem videnopsamlingen.

I Flygtighedsprojektet og i det specifikke metodiske design, som ligger til grund for denne afhandling, spiller trianguleringen af metoder en stor rolle. I erkendelsen af, at empirien indsamles under divergerende metodologiske forudsætninger, bruges resultaterne af de metodiske trin også forskelligt. Trianguleringen bidrager dermed både med 'flere sider af samme sag', men mindst lige så vigtigt i vores sammenhæng bidrager den med en fremdrift og udvikling af resultater, som over tid sikrer, at projektforsløbet kaster forandrende perspektiver af sig. Det er med andre ord ikke ligegyldigt, hvilken rækkefølge metoderne kombineres i – eller sagt på en anden måde: Forskeren bør reflektere over, hvilke resultater den valgte rækkefølge producerer (og lige så vigtigt *ikke* producerer).

Som allerede gennemgået spiller rækkefølgen af metodeanvendelsen i dette projekt en stor rolle. Hvert metodisk trin har bidraget med sine konkrete svar, som er taget med videre til næste metodiske trin. Det er derfor også svært – i bagklogskabens lys – at forstille sig, hvordan de enkelte trin kunne have været undladt at betræde.

Spørgeskemaundersøgelsens eksplorative input var afgørende for måden, de individuelle interviews blev tilrettelagt på både tematisk og retorisk. Men surveyens resultater åbnede selvsagt ikke op for nuancerede variationer over chaufførernes individuelle syn på relationerne i deres mobile liv. De subjektive fortællinger, som de individuelle samtaler kastede af sig, blottede derimod en lang række ambivalente stemmer om, hvordan den enkelte chauffør håndterer hverdagslivets udfordringer. Fortællinger som ikke havde været mulige at få frem i en bredere sammenhæng. Interviewenes udsagn blev anvendt direkte i de efterfølgende fokusgrupper. Både som inspiration i valget af de specifikke tematiserede diskussioner og i valget af de ord, som chaufførerne rangordnede og diskuterede i de indledende øvelser. Fokusgrupperne tilføjede blandt mange andre ting indblik i den gruppedynamik, de forhandlinger og erfaringer, som hersker i chaufførlivets fællesskaber. Dette brede kvantitative og kvalitative afsæt var af stor betydning for hele den efterfølgende aktionsforskningsinspirerede del af Flygtighedsprojektet. I denne del af

projektet blev chaufførernes drømme om fremtiden italesat og diskuteret i et forandringsperspektiv. Den anderledes måde at etablere diskussioner på, som værkstederne afstedkommer, var med til at åbne op for, hvordan hverdagslivet som chauffør *kunne* være anderledes. På den måde kommer de personlige mestringsstrategier (fra særligt de individuelle interviews) i spil på en ny og knap så personlig individualiseret måde. Endelig fremelskede værkstederne konkrete bud på, hvilke typer af 'aktion' som kunne imødekomme kritik og utopiarbejdet. Gennemgangen af disse handlingsforslag er at finde i bogen *Fleksibilitet, flygtighed og frirum* (arbejdstitel).

Gennem trianguleringsprocessen fremkommer således ikke kun beskrivelser af selve arbejdslivets belastninger, men i høj grad også af mobilitens betydning i chaufførernes hverdagsliv i både et *forståelses-* og et *forandrende* perspektiv. På hvert metodisk trin akkumuleres viden om arbejdslivets betydning for mobilitetsforståelser hos det senmoderne individ, fordi der er plads til ambivalente beskrivelser og holdninger. Uden denne pluralistiske metodeanvendelse var det vanskeligt at identificere bredden og dobbelthederne i chaufførernes fortællinger og dermed også det mangefacetterede billede af mobilitet i hverdagslivet (Freudental-Pedersen, Hartmann-Petersen & Drewes Nielsen forthcoming 2009).

Trianguleringen har ligeledes en *tryghedsskabende effekt*. Selvom dette ikke er den mest centrale værdi ved anvendelsen af flere metoder på den samme gruppe mennesker, er det alligevel afgørende for de indsamlede resultater. Gennem det lange forløb – og direkte især i det afsluttende værkstedsforløb – viser vi, som er projektets gennemgående figurer, indsigt og respekt (gennem sprogbrug og indblik i branchespecifikke forhold) for chaufførernes hverdagsliv. Forhold som til daglig er en mangelvare. På den måde nivelleres rollefordelingen lidt. Viden om feltet kan aldrig gøre rummet (mellem respondent og interviewer eller mellem facilitator og chaufførgruppe) magtfrit alene, men det hjælper og sætter respondenterne/deltagerne i centrum som eksperter på deres eget felt.

FRA METODE TIL ANALYSE

Bearbejdningen af de store mængder af data, som er til rådighed i det samlede Flygtighedsprojekt, er foregået på mange niveauer. Allerede fra de første individuelle interviews begynder analyserne at tage form, og de er under stadig udvikling langt hen i skriveforløbet. Det betyder dermed også, at der er perspektiver, som har overlevet hele vejen fra den eksplorative start til den endelige konklusion, og der er vinkler, som har måttet lade livet lidt efter lidt. I forløbet mellem de forskellige metodiske trin har der været tid til at reflektere teoretisk over de foreløbige resultater, som interviews, fokusgrupper og senere værksteder har antydnet.

Desuden har transskriberingsfaserne haft stor betydning for databearbejdningen i forskellige analytiske tempi. Transskriptionsprocessen sætter gang i den allerførste *kodning*. Endvidere skaber transskriberingen et unikt overblik over materialet og tegner den enkelte respondent tydeligt i hukommelsen på analytikeren. Særlige betoning, ansigtsudtryk osv. genopfriskes og gør det muligt i lang tid at huske, hvordan den enkelte udmærkede sig. Transskriberingsprocessen kan være lang og sej, men er aldrig spildtid. Tværtimod anser jeg den for en tidsmæssig og kvalitativ investering i analyseprocessens flow.

Det er vanskeligt at pege på, hvordan og hvornår den konkrete analyse har fundet sin endelige form. Både på det abstrakte og det helt konkrete plan gennemgår datamaterialet løbende forskellige former for kodning, som er med til at sammenfatte og spidsformulere materialets pointer. Kodningen er for mig at se udtryk for de første synlige og usynlige forsøg på at skabe overblik over materialet. Herefter glider bearbejdningen over i en mere *kategoriserende* fase, hvor *'man relaterer koderne til hinanden for at se, om nogen af dem hænger sammen, står i modsætning til hinanden, og har konsekvenser for hinanden'* (Halkier 1999:100). Halkier pointerer, at overgangen mellem disse stadier kan være vanskelig at definere: *'...og de bør heller ikke blive mekaniske. Man tvinges hele tiden til at beslutte og revidere beslutninger om begrebsliggørelsen'* (Halkier 1999:100).

Langsomt tager analysen form i løbende dialog med teoretiske og empiriske til- og fravalg. I mit tilfælde konkretiserede analysen sig i fire *kondenseringer*. Det kan næsten lyde afmægtigt eller fatalistisk at beskrive, hvordan analysens endelige form fremkom. Bearbejdningsslag og fortolkninger blandes og begreber fyldes ud og reduceres hen ad vejen. På visse tidspunkter kan det næsten føles, som om analysen har sit eget liv og træffer selvstændige beslutninger om, hvordan den vil tage sig ud. Dette er formodentlig – og forhåbentlig – nærmere et spørgsmål om, at materialet kondenseres og formes i respekt for og i dialog med sine egne kontekster.

Som eksempel på analysens udvikling fra kodning til kondensering kan igen nævnes, hvordan Linje 5A blev en central markør i chaufførfortællingerne lige fra begyndelsen. Allerede efter de første individuelle interviews var det klart, at buslinje 5A var et centralt referencepunkt, når chaufførlivet skulle beskrives. Alle chauffører henviste til forhold og oplevelser på denne buslinje. Også de, som ikke kører på linjen. 5A blev en slags metafor for busarbejdet, når vi som udenforstående skulle forstå det mobile chaufførliv. Arbejdet med, hvordan Linje 5A skulle analyseres som fænomen, har undervejs i processen antaget forskellige former. På et tidspunkt, da kategoriseringen var godt i gang, havde jeg tendens til at kunne diskutere alle tænkelige problemstillinger i chaufførlivet gennem en Linje 5A-optik. Jeg var havnet i en form for subjektiv relativisme, som Kvale beskriver ved at '*alting kan betyde alting*' (Kvale 1997:225). Alle forhold i chaufførlivet kunne med andre ord opleves og genfindes på Linje 5A – og på den måde udviskedes pointerne og faren for overfortolkninger lurede. I den endelige kondensering blev kun udsagn, som er specifikke for Linje 5A genfortalt. Det betyder ikke, at det er unikke beskrivelser af chaufførliv, som ikke er gældende på andre linjer. Det betyder blot en skærpelse af den analytiske funktion, som fortællinger og forestillinger om Linje 5A har for resten af materialet.

Fra vertikale præsentationer til horisontale kondenseringer

Som introduktion til kondenseringerne er de vertikale præsentationer (se kapitel 6). Heri beskrives de syv interviewpersoner kort. Det er vigtigt for mig, at man som læser danner sig et billede af, hvordan deres individuelle baggrunde, familieforhold, stedtilknytning og motivation for at blive chauffører er. Det er afgørende for, hvordan man opfatter de udsagn, de bliver citeret for at have sagt, når man når til de horisontale opsamlende analysekondenseringer. De vertikale præsentationer berører kort perspektiver, som vil blive uddybet i næste led af analysen. Som nævnt vil fire kondenseringer blive fremlagt på baggrund af materialet fra interviews og fokusgrupper. Kondenseringerne er empiriske nedslag, som sammenfatter og diskuterer nuancerne i de mobile chaufførliv, som de syv chauffører og de øvrige respondenter (deltagere i fokusgrupperne, som ikke blev interviewet individuelt) har beskrevet.

De to første kondenseringer identificerer fortrinsvist *stemmer om relationerne i chaufførarbejdet*. I kondenseringen *Distante relationer* beskrives chaufførarbejdet på baggrund af fortællinger om forandringer og afstande i forholdet mellem chaufføren i bussen, over ledelsen hos den specifikke entreprenør og til den øverste ledelse i Movia. I kondenseringen *Det fælles* beskrives, hvad der knytter chaufførerne sammen i arbejdet og i det øvrige hverdagsliv og indkredser desuden, hvori det fælles i chaufførernes arbejdsliv består.

De to næste kondenseringer beskriver dele af chaufførlivet, som i høj grad også er relateret til udviklingen i det senmoderne samfund og knytter sig til forhold, som rækker ud over arbejdstiden og ind i det øvrige hverdagsliv. Disse kondenseringer identificerer fortrinsvist *stemmer om mobilitet i chaufførernes hverdagsliv*. I kondenseringen *Linje 5A* indkredses chaufførlivets belastninger og drivkræfter. Beskrivelserne af dagligdagen på 5A indeholder fortællinger om risikofyldte og mangfoldige mobile senmoderne liv. I kondenseringen *Det hele liv* beskrives, hvordan arbejdet og fritiden gensidigt påvirker hinanden i bestræbelserne på at opnå et godt liv. Heri indgår således også forventninger til hverdagslivets mobiliteter

og beskrivelser af, hvordan chaufførernes hverdagsliv er påvirket af deres daglige arbejde 'on the move'.

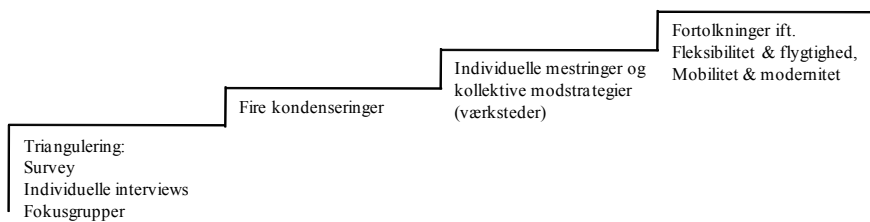
De fire kondenseringer spændes i analysen ud ved hjælp af en række dikotomier, som fortællingerne rummer. At identificere dikotomier – af Østerberg med Parson kaldet mønstervariable – er som sociologisk søgemetode en måde at finde forskelligheder eller differentieringer på (Østerberg 2005). Dikotomierne kan være anvendelige at beskrive, når et felt skal karakteriseres: *'Erfaringsmæssigt finder de fleste, at anvendelsen af mønstervariablene på samfundsforhold kaster nyt lys over emner, at de giver en eller anden indsigt, man måske ellers ikke ville have fundet'* (Østerberg 2005:61). Via dikotomierne er det muligt at nuancere kondenseringerne og identificere de værdier og beskrivelser, som tegner et chaufførliv, der hverken er sort eller hvidt, hverken er godt eller skidt, men som indeholder mange givende og tilfredsstillende opgaver for chaufførerne, og som også har belastende sider med konsekvenser for sociale, fysiske og psykiske perspektiver af hverdagslivet. Anvendelsen af dikotomier er et forsøg på at finde frem til det, som ligger ind mellem den ene yderlighed og den anden. Yderlighederne er ikke altid retvisende for chaufførernes opfattelser. Deres subjektive fortællinger er sjældent kun negative eller kun positive, men er udtryk for mange-facetterede beskrivelser og erkendelser af et chaufførliv under konstante forandringer: *'Dikotomierne rører ved de ambivalenser, der findes i det mobile hverdagsliv og de har mulighed for at åbne op for de forsoninger, som disse ambivalenser også indeholder'* (Freudendal-Pedersen 2007:135). En del af dikotomierne vil endvidere indeholde eksempler på, hvordan den mest negative yderlighed mestres af chaufførerne. Chaufførernes fortællinger rummer nemlig mange direkte og indirekte beskrivelser af, hvordan belastningerne i arbejdet håndteres i det daglige. Ved at identificere mestringer i chaufførlivet gives indblik i, hvilke individuelle ambivalente overvejelser, der er knyttet til chaufførernes hverdagslivshåndtering, og hvordan ambivalenserne forsones, for at bruge Freudendal-Pedersens udtryk. Det er et vigtigt perspektiv, hvis man, som det er tilfældet i denne afhandling, har en kritisk normativ horisont, som har til formål at forstå og forandre.

De fleste af de stemmer, som identificeres gennem kondenseringerne, tager konkret udgangspunkt i fortællinger om arbejdslivet. Når jeg alligevel vælger at analysere og fortolke dem ved hjælp af perspektiver, som i bredere forstand beskriver forhold i hele det mobile hverdagsliv, er det for at vise, hvordan arbejdslivet som ramme for fortællinger om mobilitet i senmoderniteten kan bidrage med nye perspektiver på forståelsen af blandt andet flygtighed som uundgåelig samfundsmæssig kategori.

Dikotomierne kan forekomme åbenlyse, som for eksempel *'mellem synlighed og usynlighed'* eller *'mellem individualisering og fællesskab'*, men de er ikke altid opstillet som hinandens direkte og mest logiske modsætning. De er i højere grad udtryk for, hvordan de forekommer i relation til hinanden i materialet. Det betyder, at dikotomier som *'mellem rutine og (op)brud'* og *'mellem risiko og idyl'* forekommer i analyserne. Når jeg netop har formuleret disse modsætningspar, er det, fordi beskrivelserne af for eksempel rutiners betydning i arbejdslivet sættes i relief gennem fortællinger om alle de gange, hvor chaufførerne oplever brud i det forudsigelige. Ligeledes indrammes chaufførernes beskrivelser af en markant og begrundet risikobevidsthed i det daglige arbejde af fortællinger om, hvordan de finder inspiration og glæde ved at køre i særlige områder på specielle tidspunkter. Chaufførernes gengivelse af arbejdets givende sider fremstår som idylliske beskrivelser af steder, som ikke nødvendigvis er specielle i udenforståendes øjne. Blikket for idyl bruges med andre ord som modvægt for arbejdets mere truende sider, og derfor er de to tilsyneladende uens størrelser sat over for hinanden i dikotomien. De enkelte dikotomier er eksempler på, hvordan jeg vælger at fortolke og formidle det omfattende materiale for læseren. Det er dikotomier, jeg har spidsformuleret med min subjektivitet som styrende, men som i mine øjne er tro mod de pointer, chaufførerne har givet videre til mig gennem de mange timers samtaler.

Denne afhandling søger at identificere, hvilke ambivalenser som er i spil i chaufførernes mobile liv. Identifikationen af ambivalenserne udspringer blandt andet af kondenseringernes dikotomier. Men ambivalenserne forekommer på et andet niveau, som subjektivitets-kategori.

Ambivalenserne er i Baumansk forstand ikke blot en tilstand, men udtryk for individets vanskelighed ved at orientere sig i forhold til en problematik, træffe et valg og handle i overensstemmelse med et valg. Ambivalenser åbner så at sige mulighed for, at individet kan abonnere på begge sider af dikotomien. Lidt firkantet kan man sige, at dikotomierne spænder materialet ud i modpoler og karakteriserer herigennem feltet. Ambivalenserne viser, hvilke problemstillinger som hersker i chaufførernes hverdagsliv, og hvilke fastlåsheder og åbninger de efterlader chaufførerne med. På denne baggrund identificeres ikke alene, hvordan ambivalenserne lukker individet inde i en ikke-handlen (som for eksempel Bauman antyder), men også problemets forsoninger .



Figur 3: Figuren illustrerer, hvordan akkumulationen af empiri løbende foldes ud analytisk gennem afhandlingen.

Fleksibilitet og flygtighed

En af denne afhandlings grundantagelser er, at fleksibilitet er en dynamik, som giver næring til forståelsen af det moderne liv. Det gælder både set fra et overordnet samfundsmæssigt niveau og dermed også fra det institutionelle, organisatoriske og individuelle niveau. Hverdagslivet er for mange bygget op omkring en præmis om en høj grad af fleksibilitet. Som konsekvens af dette hersker flygtigheden. Hvordan fleksibiliteten kan lede til flygtighed, og hvordan det kan opleves af individet, vil blive diskuteret i det følgende kapitel som afsæt for det videre arbejde med udfoldelse af dynamikkerne. Kapitlet er en indføring i de forforståelser, som ligger til grund for begrebsudviklingen i Flygtighedsprojektet og dermed også i denne afhandling. Kapitlet kigger nærmere på forskellige typer af fleksibiliseringens slagsider set ud fra et individniveau.

I min mobilitetssociologiske optik hænger diskussionen om fleksibilitet og flygtighed nøje sammen med forståelsen af mobilitetens rolle i det senmoderne liv. Et fleksibelt liv muliggøres og opretholdes blandt andet gennem en ihærdig brug af hverdagslivets mobiliteter. Diskussionen om, hvordan mobilitet i hverdagslivet hænger sammen med kravet om fleksibilitet og flygtighed, vender jeg tilbage til i kapitel 5.

FLEKSIBILITET

Fleksibilitet er et vanskeligt begreb at anvende analytisk, fordi det rummer alting og ingenting. Det er et eksempel på et af de begreber, som indgår i den management- og livsstilsretorik, som for manges vedkommende præger de argumenter, vi skruer vores liv sammen ud fra: *'Fleksibilitet fremstilles som et universalmiddel mod de trusler og udfordringer, vores*

velfærdssamfund står over for. Flexibilitet er kilden til global konkurrenceevne, vækst og en velfungerende offentlig sektor' (Lambrecht Lund et al. 2008:7). Kravet og ønsket om fleksibilitet er uomtvisteligt. Hvem vil ikke gerne have fleksibilitet i alle livets forhold? Hvem vil ikke gerne være fleksibel over for andre og omvendt mødes af fleksible omgivelser? Hvem vil ikke gerne have en fleksibel hverdag med plads til spontanitet og urutiniserede indskydelser?

Det er ikke en ambition at beskrive alle fleksibilitetens gode sider. At de findes er uomtvisteligt, og at fleksibilitet kan være en forudsætning for individets personlige udvikling, for et afvekslende arbejde, for indflydelse og andre positive egenskaber er oplagt. Flexibilitet er et grundelement i det gode liv, som de fleste af os stræber efter. Et liv bygget på fleksibilitetens modsætning, ufleksibilitet eller rigiditet, ville være et begrænsende liv. Men samfundets tiljubling af og individets higen efter fleksibilitet i snart sagt alle forhold har også en slagside. Når fleksibilitet er et vanskeligt operationaliserbart begreb, skyldes det blandt andet den flertydighed, at begrebet både er et samfundsmæssigt karaktertræk, en organisationsform og en subjektiv ressource. Det ses ved, at begrebet på *'samme tid synes at referere til fleksibiliseringen af produktion og organisationer såvel som til en reel menneskelig kompetence, som er almen og uspecifik'* (Olesen 2003:81). Olesen hævder, at begrebets iboende dobbelthed er koloniseret af den kapitalistiske udvikling, og at vi på den baggrund må udvikle begreber og metoder, som kan åbne op for, hvordan vi udfolder potentialerne i *'denne subjektive realitet'* (Olesen 2003:82). Han påpeger, at den menneskelige evne til at tilpasse sig nye vilkår og udvikles i det senmoderne samfund overbelastes af økonomiske, teknologiske og organisatoriske dynamikker i arbejdet og i samfundet generelt. Hvordan individet oplever denne enorme tilpasningsopgave er helt centralt i den måde, vi i Flygtighedsprojektet satte os for at operationalisere sider af fleksibilitetsbegrebet gennem metode- og begrebsudvikling.

I Flygtighedsprojektet har udgangspunktet været at analysere fleksibilitetens konsekvenser med afsæt i arbejdslivet for herudfra at kunne diskutere konsekvensernes betydning for det øvrige hverdagsliv. Centralt

i beskrivelsen af disse slagsider står Sennetts kritiske samtidsdiagnose om *Det fleksible menneske* (1999) – med den mere konsekvensadresserende originaltitel *The Corrosion of Character*. I bogen beskriver Sennett, hvordan udviklingstræk i samfundet transformerer selve arbejdet, og han diskuterer, hvorledes dette påvirker samfundets sammenhængskraft – også negativt i retning mod forfald. Når jeg i det følgende gennemgår Sennetts pointer forholdsvist ukritisk, er det, fordi de i vid udstrækning udgør den forforståelse af sammenhængen mellem fleksibilitet og flygtighed, som vi arbejdede ud fra fra Flygtighedsprojektets start. Vi ville som før nævnt lave en 'Sennett på dansk'. Som det vil fremgå løbende gennem afhandlingen, betyder det ikke, at vi ukritisk har forholdt os til hans karakteristika af det fleksible menneske og fleksibiliseringens konsekvenser, blot at hans analyse af fleksibilitetens negative slagsider har været en grundlæggende inspiration for begrebsudviklingen i en dansk kontekst.

Sennett beskriver fleksibiliteten med træet som metafor. Fleksibilitet betyder bøjelig på latin, og med et træ, der bøjer sig i vinden, som billede, udgør fleksibiliteten træets evne til at rette sig op igen, når vinden har lagt sig (1999:47). Hvis træet udsættes for konstant storm, vil presset forhindre træet i at rette sig op og vokse videre. I Sennetts optik skabes, i en tid hvor forandringer er et mål i sig selv, alvorlige brud, som fremmer ineffektivitet i arbejdet. Arbejdets organisering styres af idealet om *fleksibel specialisering*. Det er en samlet betegnelse for det opbrud, der er i arbejdets organisering efter opgøret med bureaukратиets organisationsformer. Nye, mere smidige måder at tilpasse arbejdet til den kapitalistiske produktions skiftende organisationsformer har vundet indpas. Der skabes dermed bølger af omstruktureringer af produktion og arbejde, der følger de skiftende og nye principper for organisation. Fleksibiliseringens opgør med arbejdsorganiseringens rutiner er ikke kun negativt ifølge Sennett. Han taler om rehabilitering af et moderne arbejdsliv over for et mere postmoderne, fordi rutine både kan fornede og nedbryde (Sennett 1999:22), men ligeledes beskytte og skabe et helt arbejdsliv (Hviid Jacobsen 2004:105).

Sennett tilføjer et magtbegreb til analysen af forandring og omstruk-

tureringer. Der er to magtrelationer på spil. På den ene side de magtrelationer, der i den specialiserede produktion udspilles af asymmetriske magtrelationer mellem køber og underleverandør. Underleverandørerne er afhængige af købernes krav om leveringssikkerhed, overholdelse af tidsfrister, pris osv. Dette betyder ofte tidspres og usikkerhed ned gennem produktionssystemet. På den anden side står de magtrelationer, der udspilles mellem virksomheden og de ansatte. I sidste ende bliver det ofte et individuelt problem, om den enkelte ansatte er i stand til at levere den fleksibilitet, som de nye organisationsformer kræver. Sennett påpeger, at fleksibilitetsbevarende foranstaltninger som for eksempel flekstidsordninger hverken fører til *'fritid eller frihed'* (Hviid Jacobsen 2004:95). Friheden, som tilsyneladende opstår i kølvandet på tiltag, der dybest set kan anskues som oprør mod rutinen, er tillokkende, men ikke reelle. Han understreger i den forbindelse, at *'Tiden er både for individerne og i virksomhederne blevet befriet for fortidens jernbur, men til gengæld underlagt nye, topstyrede kontrol- og overvågningsformer. Flexibilitetens tidsorganisering er en ny magtforms tidsorganisering. Flexibilitet skaber uoverskuelighed, men ikke frihed for begrænsninger'* (Sennett 1999:62-63). Sennett opregner samlet, at den enkelte medarbejders identitetsdannelse lider skade, fordi arbejdets forandringer ikke sker med udgangspunkt i selve *arbejdet*, men i stigende grad med udgangspunkt i *efterspørgslen*. Det efterlader arbejdslivet i en flygtighed, som ikke er i stand til at omsættes konstruktivt og udviklende for medarbejderen i den hast, som efterspørgslen dikterer. Det er en konsekvens af den høje værdisætning af samfundsmæssige 'dyder' som forandring og behovstilfredsstillelse.

Fleksibiliseringen er blevet en betegnelse, som dækker over mange forskellige typer af forandring i moderne organisationer. Denne forskellighed gør det vanskeligt at fastholde et helhedsperspektiv på fleksibilitetens konsekvenser (Drewes Nielsen & Aagaard Nielsen 2006). Mangfoldigheden i anvendelsen bidrager til at bevare begrebet fleksibilitet som en luftig kategori, der er vanskelig at operationalisere og kritisere. Om fleksibilitetens flygtige karakter i arbejdet skriver Bauman:

"Fleksibilitet er tidens løsen. Den indvarsler jo uden indbyggede sikkerhedsgarantier, faste forpligtigelser eller fremtidige rettigheder, ansættelsesforhold, der kun kan tilbyde tidsbestemte eller rullende kontrakter og kan medføre fyringer uden varsel og uden ret til kompensation. Ingen kan derfor føle sig fuldstændig uundværlig – og det gælder både dem, der allerede har fået sparket, og dem, der har fået til opgave at 'smide andre af vognen'" (Bauman 2006:208).

Sennett beskriver, hvordan fleksibiliseringen gennemsyrrer transformationerne på både samfundsmæssigt og organisatorisk plan og indkredser konsekvenserne af dette. Han beskriver, hvordan arbejdet styres af efterspørgslen, og da efterspørgslen ændrer sig hele tiden, bliver organisationerne, og dermed individet, buffer i kampen for at tilpasse produktionen og i sidste instans virksomhedens bundlinje.

Han påpeger, at arbejdsliv i dag er karakteriseret ved *'kortsigtet fleksibilitet og altings flyden'* (Sennett 1999:29), og hvordan forandringer i dette lys kan oversættes med ordet *'udskridning'*. En udskridning, som forhindrer individet i at forfølge langsigtede værdier såsom pålidelighed og engagement: *'Hvordan kan man forfølge langsigtede formål i et kortsigtet samfund? Hvordan kan varige sociale relationer skabes og opretholdes? Hvordan kan et menneske skabe sig en fortælling om identitet og liv i et samfund, der er en collage af episoder og fragmenter?'* (Sennett 1999:24-25). Sennett spidsformulerer dette paradoks ved at påpege, at den kortsigtede kapitalisme kan undergrave de sider af individets karakter, som binder os sammen med andre mennesker og giver os *'et bæredygtigt selv'* (Sennett 1999:25). Som eksempel på hvordan dette kommer til udtryk, beskriver han – gennem sin hovedkarakter, Rico – hvordan ansvaret for fleksibiliseringens udskridning kommer til at hvile på individet selv. Afmægtigheden over intet at kunne stille op over for en udvikling, som kører sit eget løb, påfører individet et ansvar for skelsættende begivenheder og brud (som for eksempel fyringer). Individet påtager sig begivenhederne *'i bogstaveligste forstand ... [og] gør den til sin byrde'* (Sennett 1999:27). Den aktuelle globale finanskriser er, på et andet niveau, eksempel på,

hvordan store forandringer kan komme til at betyde fatale brud for det enkelte individ. Krisens rækkevidde og omfang betyder, at masser af virksomheder må fyre ansatte, og i accepten af denne hurtige og eskalerende tendens bliver individet i Sennetts optik ladet i stikken. Skylden for krisen kan ikke placeres på hverken arbejdsgiver eller regeringer, og individet må selv påtage sig ansvaret for en udvikling, som ligger langt ude for hans/hendes rækkevidde.

En anden konsekvens af fleksibiliteten er ifølge Sennett *'uigennemsig-tighed'*. I hans indkredsning af fænomenet beskriver han, hvordan reorganiseringen af moderne arbejdsprocesser udvander de professioner, som i tidligere tider havde for eksempel håndværksmæssig tyngde. Han påpeger, i overensstemmelse med Baumanns sprogbrug, at moderne identiteter er mere flydende end fortidens kategoriske opdelinger af folk, professioner og klasser. Flydende forstået som på den ene side tilpasningsdygtige og på den anden side forstået som fravær af modstand. Når teknologiseringen og uigennemsigtige arbejdsdelinger overtager arbejdet, bliver individet svagere: *'Vores forhold til arbejdet bliver overfladisk, eftersom vi mangler forståelse af, hvad vi foretager os'* (Sennett 1999:80).

'Risiko' fremhæves ligeledes af Sennett som en konsekvens ved fleksibiliseringen. Han beskriver, hvordan individet agerer i forhold til at *'løbe en risiko'* i arbejdslivet. I denne sammenhæng er det interessante imidlertid, hvordan risikobevidstheden – den potentielle frygt for, hvad forandringerne kan medføre – ligger latent hos individet. Virksomhedernes ledelser er kendetegnede ved at besidde en kort hukommelse, og det bevirker, at individet hele tiden starter forfra ved at bevise sit værd hver dag (Sennett 1999:91). Denne historieløse identitet betyder, at det for individet kan virke uoverkommeligt at opnå succes (på den lange bane i hvert fald) eller blive belønnet for sin indsats. Ifølge Sennett kan modløshed eller følelsen af stilstand blive individets gevinst. Når ingen skuer tilbage i tiden i nævneværdig grad, kan disse forhold samtidig munde ud i disrespekt for erfaring: *'Frygten vokser, når fortidens erfaringer tilsyneladende ikke længere kan bruges som rettesnor i nutiden'* (Sennett 1999:107). Sennett understreger således, at erfaring og erfaringsudveks-

ling er vanskelig i den fleksible kapitalisme. Organisationernes opbygning og opstramninger hindrer den mellemkollegiale erfaringsdeling. For organisationer går en masse viden og erfaring tabt, og for individet bliver disrespekten for den ophobede og dyrtkøbte erfaring truende for selvværdet og moralen (Sennett 1999; 2003).

Ulrich Beck introducerer med sin bog *Risikosamfundet* (1997) diskussioner omkring fleksibilitetens konsekvenser i et mere hverdagslivsteoretisk perspektiv. Han sammenkæder risikosamfundets jagt på minimering af potentielle og faktiske risici og den stigende individualisering. Virksomheder fokuserer på fleksibilitet, fordi samfundets primære mål er at reducere risici. Flexibilitet er tæt forbundet med sikkerhed (for virksomhederne), og det betyder stigende usikkerhed blandt de ansatte. Individets arbejdsrelaterede identitet bliver erstattet af identitet hentet fra andre af hverdagslivets sfærer. I dette lys har arbejdets fleksibilisering ifølge Beck tre sammenfaldende konsekvenser: *'Den livsverdensmæssige aftraditionalisering, det vil sige, at normalbiografien bliver til en valg- eller gør-det-selv-biografi. Endvidere bliver arbejdet tidsligt og kontraktmæssigt 'hugget itu', og forbruget bliver individualiseret. Der opstår individualiserede produkter og markeder'* (Beck 2002:87). Beck forudser, at usikkerhed vil kendetegne fremtidens livsverden og livsgrundlaget for de fleste mennesker. Usikkerheden er en konsekvens af arbejdsforholdenes forandring: *'Konsekvensen er, at jo mere arbejdsforholdene 'dereguleres' og 'fleksibiliseres', desto hurtigere forvandler arbejdssamfundet sig til et risikosamfund, som hverken er kalkulerbart for den enkeltes livsførelse eller for stat og politik'* (Beck 2002:9). Med sit individ-perspektiv spidsformulerer Beck, hvad fleksibilitet betyder oversat til praksis: *'Fleksibilitet' betyder også: omfordeling af risici fra staten og fra økonomien til individerne. De disponible job bliver kortfristede, lettere at opsiges, det vil sige 'fornyelige'. 'Fleksibilitet' betyder i sidste ende: 'Glæd dig, din viden og kunnen er forældet, og ingen kan sige dig, hvad du skal lære, for at du kan blive brugt i fremtiden'* (Beck 2002:9).

Ifølge Sennett (2007) må individet for at kunne trives i 'den nye kapitalismes kultur' kunne leve under sådanne ustabile fragmentariske

sociale betingelser. Karakteren af disse særlige betingelser formulerer han som tre udfordringer relateret til tid, til evner og til evnen til at give slip.

Den *tidslige* dimension udfordres, hvis organisationerne ikke længere udgør en langtidssikret ramme. Den enkelte kan være nødt til at improvisere sin egen livsfortælling, og dette er vanskeligt, når man hele tiden er på vej fra sted til sted, fra opgave til opgave.

Individets potentiale for personlig udvikling bunder i dets *evner*. Når virkelighedens krav til individet ændrer sig hele tiden, er det vanskeligt at udvikle nye færdigheder og udnytte sine potentielle evner.

Individets *evne til at give slip* udfordres ved, at man må kunne give slip på fortiden, når de resultater, man hidtil har opnået, ikke garanterer én job i fremtiden. Det kræver vilje til at nedvurdere indhøstede menneskelige erfaringer. Mennesket har brug for en gennemgående livsfortælling. Det føler stolthed ved at være noget bestemt og værdsætter indhøstede livserfaringer, og det er problematisk, fordi; '*Det kulturelle ideal, som efterspørges i de nye organisationer, ødelægger derfor mange af de mennesker, der arbejder i dem*' (Sennett 2007:12). Man kan formulere Sennetts ord endnu mere firkantet; hvis individet ikke er i stand til at tage disse udfordringer op i arbejdslivet, er graden af flygtighed og risikoen for at nedbrydes stor. Sennetts kritik af det fleksible samfunds konsekvenser for individet rummer et modbillede. Modbilledet er et mere reguleret arbejdsliv, '*hvor der er regler og fællesskab, som sikrer tid til fordybelse og som fremmer omtanke*'. Endvidere skal der være '*tid til fordybelse i arbejdets kerneopgaver*' (Lambrecht Lund et al. 2008:14). Disse idealer skal gennemføres på organisationsplan. Det er nødvendigt på samfundsmæssigt plan at formulere referencer for prioriteringer og værdier ved fleksibiliseringen (Drewes Nielsen & Aagaard Nielsen 2006).

Lambrecht Lund et al. formulerer syv forskellige former for flek-

sibilitet¹¹ (Lambrecht Lund et al. 2008:12), hvoraf jeg vil fremhæve de fire i et forsøg på at sammenfatte, hvilke typer af fleksibilitet jeg mener udfordrer fleksibiliseringens konsekvenser for individet, og som jeg vil hævde at kunne genfinde i et arbejde som chaufførernes:

Fleksibilitet i relation til sted betyder, at arbejdet ikke er bundet til et bestemt sted, men principielt kan udføres alle steder for eksempel hjemme hos arbejdstageren. Det er en fleksibilitet, som rummer mulighed for distancearbejde via såkaldte hjemmearbejdspladser. De sociale konsekvenser af denne afstand til selve arbejdspladsen har været diskuteret (Teknologirådet 1997, Qvortrup 1998). En anden version af denne form for fleksibilitet er den, som for eksempel buschaufførerne må udvise, når de begynder og slutter deres arbejdsdage forskellige steder geografisk og på forskellige tidspunkter. Det er i det hele taget et vilkår, som rammer mange af de mennesker, der arbejder i mobiliteterne. Arbejdet kan ikke udføres alle steder fra, men kræver mobil fleksibilitet af individet med de logistiske og sociale følger, dette kan have kollegialt og privat.

Fleksibel organisationsstruktur gør sig gældende, når organisationerne er udsat for et konstant forandringspres. En foranderlighed, som kommer til udtryk, når organisationen forandres gennem udlicitering. Som det vil blive gennemgået i næste kapitel, genfindes en fleksibel organisationsstruktur i busbranchen. De hyppige udbudsrunder af buslinjerne i København bevirker, at de enkelte entreprenører må tilrettelægge deres virksomhed fleksibelt. De må være indstillede på at byde ind på og evt. vinde nye ruter, og de må være forberedte på ikke at genvinde ruter, de har forpagtet gennem en årrække. Dette har indflydelse på den organisering af arbejdet, som virksomheden vælger, og har betydning for de ansatte, som rammes af udliciteringerne.

11 De tre fleksibilitetsformer, som ikke er nævnt ovenfor, er til dels også relevante perspektiver i analysen af chaufførbranchen, dog med forskelligt omfang: Lønæssig fleksibilitet (mulighed for individuel løntilpasning), numerisk fleksibilitet knyttet til bemanning og arbejdstid (mulighed for akut tilpasning af medarbejderstaben) og markedsrelateret fleksibilitet (mulighed for regulering ift. efterspørgslen via fusioner, outsourcing udlicitering osv.) (Lambrecht Lund et al. 2008:12).

Funktionel fleksibilitet er på spil i tilfælde, hvor medarbejderens kompetencemæssige fleksibilitet bliver udfordret. Det vil sige, at den faglige profil bliver udvidet og kræver, at medarbejderen er i stand til at udføre forskellige funktioner. Kvalifikationerne til denne bredere faglige profil får medarbejderen gennem oplæring eller efteruddannelse. Det sætter medarbejderen i stand til at udvikle sin faglige profil, men det øger også presset på kernefaglighed og faggrænser.

Individualiseret fleksibilitet er udtryk for, at det levede arbejdsliv bliver opsplittet og præget af brud. Det går ud over arbejdsfællesskabernes stabilitet og arbejdsopgavernes konsistens. Det er den individualiserede fleksibilitet, Beck beskriver, når han påpeger individets eget ansvar for at tegne sin individuelle arbejdsbiografi.

Det er særligt konsekvenserne af disse former for fleksibilitet, der har givet anledning til udviklingen af det flygtighedsbegreb, som vi, ansporet af Sennett, har arbejdet intensivt med i Flygtighedsprojektet, og som jeg vil udfolde i en chaufførkontekst i denne afhandling. Sennetts analyser hviler på et spinkelt empirisk materiale og er stærkt præget af den amerikanske kontekst, hvori de er udsprunget. Sennett henvender så at sige sin bog til et vesteuropæisk publikum, så vi kan læse, hvor galt det kan gå, hvis vores udvikling nærmer sig den amerikanske. Denne dystopiske horisont er ikke nødvendigvis retvisende i en dansk sammenhæng. Det har været Flygtighedsprojektets intension at gøre diskussionerne omkring fleksibiliseringens konsekvenser mere robuste (Nowotny et al. 2001) gennem andre typer af empiriske tilgange. Forskningen inden for dette problemfelt er genstand for megen debat og trænger til nuancering, hvis konstruktive bud på forståelser og fremtidige forandringer skal formuleres.

FRA FLEKSIBILITET TIL FLYGTIGHED I BUSBRANCHEN

Flygtighedsbegrebet er altså som nævnt udtryk for de konsekvenser, fleksibiliteten kan have på det subjektive niveau. Hylland Eriksen er inde på, hvordan disse konsekvenser kan komme til udtryk: *'Rastløshed er en personlig egenskab som er fleksibilitetens siamesiske tvilling'* (Eriksen 2001:144). Som det er fremgået, mener Sennett, at brud i relationer og problemer med at danne og vedligeholde stabile fællesskaber tilfører individet et flygtigt arbejdsliv. Relationer udtrykker bånd og afhængigheder, men hvis det, man er afhængig af eller 'bundet' til selv, er en flydende størrelse, opstår der også flygtighed i arbejdet (Drewes Nielsen et al. forthcoming). Eftersom arbejdet fylder meget i de fleste menneskers hverdagsliv, får flygtigheden direkte indflydelse på individers identitet og nedbryder deres personlighed. Individet mister en kumulativ og lineær livsfortælling, som giver mening (Sennett 1999:29). Det er sådanne personlighedsnedbrydende processer, som sættes under lup med ambitionen om at undersøge, hvordan de ramte reflekterer deres ramthed i en samfundsmæssig sammenhæng (Drewes Nielsen & Aagaard Nielsen 2006; Drewes Nielsen et al. forthcoming). Mange oplever forandringer som noget, der rammer dem uden at de har indflydelse på det. Det skal ikke forstås sådan, at individet forholder sig passivt til alle former for ændringer, de ikke har indflydelse på. Konsekvenserne kan også blive tydelige gennem en række tilvalg, som umiddelbart kan virke positive. Flygtigheden skal med andre ord forstås som manglen på stabile sammenhænge i arbejdets og arbejdslivets relationer. Dette relationsbegreb skal som før nævnt tolkes i bred forstand. Flygtighedsbegrebet bearbejdes i Flygtighedsprojektet ud fra analyser af forskellige relationer mellem individet og dets omgangskreds. Det kan være relationer til kolleger og til familie, hvor flygtigheden forhindrer langsigtet planlægning og giver oplevelser af mangel på entydige referencer og faglighed i arbejdet. Herunder også påvirkningen af individets ønsker og drømme om faglig stolthed og kyndighed (Drewes Nielsen et al. forthcoming).

Flygtighedsbegrebet er, med Sennett, udtryk for, at det erfarede og det følelsesmæssige påvirkes negativt af de manglende relationer og manglende stabilitet i de relationer, som stadig er i arbejdet og hverdagslivet. Flygtighedsbegrebet opfylder behovet for at indsætte et erfaringsbegreb, som med udgangspunkt i subjektet kan male modbilledet til fleksibiliteten. Erfaringen beskrives ud fra tre kriterier:

Hyppigheden af omstillinger som udtryk for, hvor ofte forandringer i arbejdets organisering ændrer individets arbejdsgange og dermed måske også påvirker fagligheden. Et 'hvor ofte', som både kan besvares ud fra målbare organisationsrelaterede ændringer, men som i høj grad også skal belyses med udgangspunkt i, hvordan individet oplever potentielle (kommende) og reelle (realiserede) forandringers hyppighed. Hvad betyder det, når individet oplever, at det mest stabile og forudsigelige ved arbejdet er, at det hele tiden laves om?

Omstillingens hastighed som udtryk for, hvordan individet oplever omstillingen fra den ene forandring til den næste. Hvordan beskrives og erfares omstillingernes intensitet, og hvordan influerer det mulighederne for at danne og vedligeholde relationer i hverdagslivet?

Dybden af omstillingen forstået som individets oplevelse af forandringernes karakter. Er det omstillinger, der ligger i tråd med den faglighed, som individet i forvejen bygger sin identitet på? Er det grundlæggende forandringer, som vender professionsforståelsen helt på hovedet eller måske ligefrem udhuler den? Med andre ord, i hvilken grad den funktionelle fleksibilitet udfordrer fx chaufførernes faglighed?

Flygtigheden kan defineres som individets erfaring med mangel på stabile sammenhænge i arbejdets, arbejdslivets og det øvrige hverdagslivs relationer.

På det samfundsmæssige, organisatoriske og individuelle niveau er flygtighed udtryk for en ændring i omstillingers hyppighed, hastighed og dybde med konsekvenser for individets identitet i hverdagslivet.

Ved Flygtighedsprojektets start havde vi en ambition om at 'måle' flygtigheden i vores to caseprofessioner. Resultaterne fra en spørgeskemaundersøgelse skulle indekseres og dermed give et bud på, hvordan flygtigheden påvirker de relationer, som findes i de adspurgtes hverdagsliv. Man kan med andre ord sige, at vi ville forsøge at teste de forudfattede bud, vi havde, på flygtighedens *struktur*. Vi kan dog ikke på den baggrund sige meget om flygtighedens *konsistens*. Af forskellige metodiske årsager opgav vi at udarbejde et egentligt flygtighedsindeks (Drewes Nielsen et al. forthcoming).

Korte udpluk af spørgeskemaets resultater¹² viser, hvordan flygtigheden influerer de relationer, vi antog havde indflydelse på individets subjektivitet. De relationer, vi målte, og som blev søgt indkredset i de spørgsmål, vi bad chaufførerne om at besvare, var: relationen til kolleger, relationen til selve arbejdet (ansættelseslængde, identifikation med arbejdet, forventninger til fremtiden osv.), relationer til arbejdsstedet (fysisk-geografisk placering), relationer til ledelse/arbejdsgiver, relationer til myndigheder/fagforening, relationer til øvrige livssammenhænge (tidspres, muligheder for at planlægge fritiden, muligheder for at få indflydelse på, hvornår ferie og fridage afholdes osv.)¹³.

Kontakten til kolleger beskrives for godt halvdelen vedkommende som hyppig eller passende (56,9 %). Alligevel svarer 43 %, at kontakten til kolleger (ud over ved afløsning i selve bussen) er mindre hyppig eller ikke-eksisterende. Branchens store gennemstrømning af arbejdskraft¹⁴ mærkes på det mellemkollegiale plan ved, at udskiftningen af kolleger er stor. Alt i alt svarer over tre fjerdedele (77,6 %), at de oplever stor eller

12 De nærmere overvejelser omkring spørgeskemaets tilblivelse er gennemgået i kapitel 2. Det skal igen bemærkes, at undersøgelsen på grund af forskellige metodiske forbehold ikke på alle områder er repræsentativ for den samlede buschaufførpopulation. De nøjagtige procentuelle fordelinger skal derfor tages med et vist forbehold. Jeg mener stadig, at man på baggrund af tallene kan danne sig et indtryk af, hvordan chaufførerne vurderer forskellige relationers tilstand i arbejdet.

13 Chaufførernes holdning til alle former for relationer er ikke gengivet her.

14 Det har hverken hos Movia, fagforeninger eller entreprenører været muligt at skaffe tal på, hvor stor gennemstrømningen af arbejdskraft i branchen er.

nogen udskiftning i kollegakredsen. Relationen til kolleger udmønter sig ikke i venskaber. Lidt over halvdelen (52,6 %) svarer, at få eller ingen af kollegerne er blevet til venner. Dette tal i sig selv er svært at bedømme, når man ikke har noget at holde det op imod, men sammenholdt med de ovenstående, vidner det om, at mulighederne for dannelse og opretholdelse af venskaber blandt kolleger kan være vanskelig.

Trofastheden over for faget blandt de adspurgte er stor. Lidt over halvdelen af de adspurgte (53,8 %) har været buschauffører i op til 10 år. En relativt stor gruppe (43,8 %) har været chauffører 10 år eller derover. Dette bakkes op af en høj grad af stolthed ved erhvervet: 73,8 % svarer, at de generelt eller som regel er stolte af at være chauffør. Det er glædeligt, at så mange er stolte over deres profession og holder stabilt ved i branchen, men sammenholdt med den store personalegennemstrømning vidner det i høj grad om, at det var de erfarne, som valgte at svare på spørgeskemaet. Omvendt kan vi ikke heraf tillade os at slutte, at de nyere chauffører ikke er stolte, blot at de ikke i samme grad som de erfarne har deltaget i undersøgelsen. Hvorfor de ikke har det, kan der være metodiske, men måske også netop faglige forklaringer på.

Hyppige organisatoriske forandringer kendetegner moderne arbejdsliv og er også hverdagskost for chaufførerne i undersøgelsen. Over halvdelen af chaufførerne har svaret, at de inden for det seneste år har oplevet organisatoriske ændringer i arbejdet mellem én og fire gange, og at langt de fleste (75 %) ikke føler, at de har haft indflydelse på disse omorganiseringers udformning. Forandringerne besluttet på niveauer, som ligger uden for chaufførernes rækkevidde, og afholder dermed chaufførerne fra medindflydelse. Dette afspejles ligeledes i chaufførernes vurdering af kontakten til deres nærmeste overordnede. Op imod 67 % svarer, at de har mindre hyppig eller ingen kontakt til deres nærmeste overordnede¹⁵, og omkring 60 % svarer, at de ofte eller jævnligt føler sig

15 Hvem chaufførerne betegner som deres nærmeste overordnede er forskelligt. I spørgeskemaet spurgte vi til driftslederen, som er en leder-funktion med ansvar for den daglige drift. Han er placeret på garageanlægget.

presset af arbejdsgiverens krav til deres arbejde.

En anden form for pres kommer til udtryk i det forhold, at 76 % af de adspurgte føler sig ofte eller jævnligt presset af tiden i arbejdet, og presset understøttes af, at 80 % oplever, at arbejdsgiveren forventer, at de er fleksible mht. til fx arbejdstider.

Indflydelsen på arbejdets organisering er lille. 64 % har mindre eller ingen indflydelse på tilrettelæggningen af arbejdstider og vagtplaner, og mere end halvdelen (56 %) af de adspurgte svarer, at de ikke eller i mindre grad mener, at det er nemt at få fri, planlægge ferie og afholde feriefridage.

Forandringer i arbejdslivet bliver af en tredjedel af de adspurgte kun betragtet som en forbedring for selskabet. Omkring en tredjedel betragter slet ikke ændringer som en forbedring for nogen parter, og de kommer i hvert fald ikke chaufførerne selv til gode.

Alligevel vil 6 ud af 10 chauffører fortsætte som chauffør på deres nuværende arbejdsplads, hvis de selv kunne vælge. Knap en tredjedel ville gerne skifte branche eller holde helt op med at arbejde. Disse svar kan fortolkes på (mindst) to måder: Chaufførerne er overordnet så tilfredse med deres nuværende arbejde og arbejdsgiver, at de fleste ville vælge at blive, selvom de havde muligheden for at vælge frit mellem alle tænkelige alternativer, *eller* chaufførerne vil så gerne have fast grund under fødderne organisatorisk, at de som førsteprioritet ville vælge at blive i deres nuværende firma i stedet for for eksempel at rykke over i et konkurrerende selskab eller helt skifte erhverv.

Ud fra surveyen kan vi konkludere, at chaufførerne på den ene side generelt er stolte af at være chauffører, og at de på den anden side lever et omskifteligt arbejdsliv med mange ændringer, tidspres og skiftende ledere og kolleger. Indflydelsen på planlægningen af deres arbejde er lille, og forholdet til kolleger er præget af de forandringer, arbejdet til stadighed gennemgår.

FLEKSIBILITET OG FLYGTIGHED SOM MODERNITETSOPTIK – EN OPSAMLING

Fleksibilitet er et af tidens universalmidler mod samfundsskabte trusler og trængsler på alle niveauer. Fra et overordnet samfundsmæssigt perspektiv, på organisationsplan og helt ned til det levede hverdagslivs niveau er efterspørgslen på fleksibilitet udbredt. Det er ikke muligt eller ønskeligt at forestille sig et moderne liv uden fleksible forhold på alle disse områder. Netop fordi fleksibilitetsbegrebet har denne indiskutable positive klang, og fordi den hænger tæt sammen med strømmen af stadige forandringer på mange niveauer, er det vanskeligt at analysere begrebet i helhedsperspektiv. Fleksibilitet er således ikke et entydigt begreb. Der kan findes flere typer fleksibilitet i chaufførbranchen (fortrinsvist formuleret med afsæt i arbejdets organisering), som principielt kan lede til flere former for konsekvenser.

Spørgsmålet er, om fleksibiliteten har konsekvenser og i givet fald, hvem som betaler hvilken pris for konsekvenserne. Fleksibilitetens konsekvenser er, ifølge Sennett, mangfoldige. I sine analyser kobler han det samfundsmæssige og det organisatoriske niveau. På organisatorisk plan peger han på konsekvenser som efterspørgselstyret arbejde og asymmetriske magtrelationer med tidspres, usikkerhed, uigennemsigthed og risiko til følge. På individniveau betyder det konsekvenser som udskridning, individualiseret ansvar og mangel på rum for erfaringsudveksling. Disse forhold kan have fatale konsekvenser for individets personlighed.

Som modsætning til fleksibiliteten arbejder denne afhandling med begrebet *flygtighed*. Flygtigheden er en form for samlebetegnelse for mange af de konsekvenser, som er nævnt. Forandringer i arbejdets regi eller i det omkringliggende samfund medfører ændrede relationer og flydende tilstande i individets levede liv. Flygtigheden er udtryk for subjektive erfaringer med mangel på relationer og stabilitet i hverdagslivet. Erfaringer, som kan sige noget om omstillingernes hyppighed, hastighed og dybde, kan således åbne op for diskussioner om fleksibiliseringens

konsekvenser på individniveau. For chaufførernes vedkommende dækker dette over forhold som ændret kontakt til kolleger, stor udskiftning blandt kolleger og ledelser, oplevelser af mange organisatoriske ændringer, tidspres og manglende indflydelse på arbejdets organisering.

At beskrive fleksibiliseringens og flygtighedens konsekvenser på et generelt, teoretiserende niveau kommer let til at fremstå mere dystopisk eller firkantet, end godt er. For som det også fremgår af den første undersøgelse af chaufførernes blik på forandringernes konsekvenser (surveyen), har en stor andel af chaufførerne en faglig stolthed og trofasthed over for faget. Som modvægt til Sennett står kritikere, som mener, at hans analyser er for sorte, og som for eksempel argumenterer for, at fleksibilitet i arbejdet kan påvirke individets udvikling og læring positivt (se for eksempel Olesen 2003).

Sennett karakteriserer personer, han har mødt på sin vej, og beskriver forskellige former for konsekvenser med udgangspunkt i konkrete professioner eller livsforløb. Der er derfor i visse beskrivelser flere paralleller at drage til moderne freelance-inspireret arbejde (konsulentverdenen for eksempel) end til et gammelt 'hæderkronet' erhverv som buschaufførernes. Men også kun i visse. Som abstraktioner synes jeg, at der, med inspirerende resultat, er en lang række karakteristika, som kan spejles i chaufførarbejdet såvel som i en lang række andre (danske) arbejdsliv. Jeg har i dette kapitel fortrinsvist beskrevet, hvordan individet påvirkes og agerer i fleksibiliseringens regime for eksempel gennem ændrede relationer til sin omverden. Diskussionen om, hvordan disse forandringer og konsekvenser ser ud i en chaufføroptik, vil blive udfoldet løbende. I første omgang i gennemgangen af chaufførbranchens udvikling, så det bliver muligt at sætte chaufførernes udsagn ind i en professions- og organisationshistorisk kontekst.

Chaufførarbejdet – fra organisationsparadigme til samfundsregime

At forandringer er blevet en uundgåelig del af det moderne arbejdsliv, er ikke nogen nyhed. Forandringer er synlige og usynlige, håndgribelige og symbolske, mærkbare og ligegyldige – det eneste, de har til fælles, er, at de er her, og at de ikke er til at komme udenom. At indkredse forandringerne i en profession som chaufførarbejdet kræver en lang og mangefacetteret analyse, som både kan hente forklaringskraft i samfundsmæssige strukturelle forandringer, organisatoriske forandringer, politiske forandringer, sociale forandringer osv. Alle disse niveauer har indflydelse på, hvordan livet som chauffør i København fortælles frem. Dette kapitels formål er at give et historisk indblik i, hvilke typer af forandringer med indflydelse på organisatoriske vilkår der har formet det arbejdsliv, som buschauffører har i dag. Det vil derfor blive diskuteret, hvordan de organisatoriske rammer kan analyseres i lyset af generelle samfundsmæssige udviklinger. Mange professionsanalyser tager udgangspunkt i organisatoriske forhold og fastholder dette perspektiv i identificeringen af et erhvervs nutidige tilstand og fremtidige udfordringer. Ved at inddrage det overordnede samfundsmæssige perspektiv adresseres problemindkredsningen bredere, og hermed perspektiveres de konkrete forhold yderligere. På den baggrund er det muligt at se, hvordan fleksibiliseringen konkret har præget busbranchen, og hvilke udefrakommende påvirkninger som chaufførens ny-tayloriserede arbejdsliv er influeret af. Sennetts beskrivelse af samfundet som et fleksibelt regime bidrager med denne vinkel.

DEN KØBENHAVNSKE BUSDRIFTS OPKOMST

Den kollektive (på det tidspunkt offentlige) motoriserede transport i København startede for alvor i 1863 med sporvognens indførelse. I løbet af 1950'erne og 1960'erne kom der flere biler på gaderne i København, og den forøgede trafik betød nye tilstande for de chauffører, som kørte to-mandsbetjente sporvogne. Hastigheden steg, og flere passagerer skulle transporteres rundt i byen. Det store skifte fra sporvogne til (enmandsbetjente) busser skete fra 1963 til 1972, hvor den sidste sporvogn kørte sin sidste tur. Denne rationalisering betød en reducereing på 2100 ansatte chauffører og en stramning i køretiderne. I 1973 besluttede Folketinget at oprette HT, Hovedstadens Trafikselskab, som en fusion af 12 offentligt ejede trafikelskaber heriblandt Københavns Sporveje (Trafikfunktionærernes Fagforening 1997). Formålet med sammenlægningen af trafikelskaber var at samordne bus- og privatbanedriften i hovedstadsregionen. Det skete blandt andet ved, at HT introducerede en overordnet systematik i regionens nummerering af ruterne og ved koordinering af ruter og køreplaner på tværs af tidligere geografiske og selskabsmæssige skel. Senere, i 1975, indførtes ligeledes takstzonesystemet, som udgjorde grundlaget for det koordinerede system, vi kender i dag. På dette tidspunkt blev også regionens private busselskaber indlemmet i HT via kontrakter, som gav selskaberne økonomisk sikkerhed, men som gav HT forkøbsret til selskaberne.

Udliciteringernes tid

HT havde ansvar for driften af den kollektive trafik i hovedstadsområdet og kørte således på standardkontrakter frem til 1990. For i 1989 blev det ved lov vedtaget, at dele af det kollektive transportsystem skulle udliciteres. I løbet af de første fire år skulle op til 45 % af kørslen foretages af andre end HT selv, og i 1990 blev den første udbudsrunde derfor gennemført. Senere blev det besluttet, at al kørsel skulle udliciteres.

Udliciteringens formål var at minimere omkostningerne, og navnlig reduktion af køretimeprisen var i fokus, og det lykkedes. Desuden blev de økonomiske omkostninger reduceret yderligere ved at udnytte chaufførkapaciteten mere effektivt; *'Tidligere var det almindeligt, at en vagt kunne have flere timers pauser og hver dag mødte snesevis af chauffører til disponibel tjeneste, hvor de fik løn for at være til rådighed. Det sker ikke mere'* (Poulsen et al. 2004:9). Med udliciteringerne introduceredes en helt ny økonomisk struktur i den offentlige sektor styret efter tidens New Public Management-principper (NPM).

New Public Management som styrende princip

NPM som fællesbetegnelse dækker over en lang række initiativer med nyliberalistiske rødder, som har gennemsyret den offentlige sektor siden begyndelsen af 80'erne rundt omkring i verden. Greve (2002; 2003) beskriver, hvordan begrebet blev introduceret af den engelske professor Christopher Hood i en artikel fra 1991, hvori han pegede på to reformtyper i den offentlige sektor – administrative og institutionelle reformer. De administrative reformer betyder blandt andet målstyring, decentralisering af ledelsesansvar og resultatfokus. De institutionelle reformer medfører *'opsplitning af den offentlige sektor i mindre resultatenheder, adskillelse mellem bestiller og udfører og inddragelse af private virksomheder gennem udlicitering, dannelse af statslige aktieselskaber, privatiseringer og markedsførelse i det hele taget'* (Greve 2002:1). Herløv Lund kritiserer tidsånden for at anskue NPM som en forvaltningspolitisk neutral udvikling. Han påpeger, at formålet med NPM er *'overførslen af styreformere fra markedet/den private sektor til den offentlige sektor med det formål at indlejre de offentlige institutioner i markeds(lignende) styring på alle mulige forskellige leder'* (Herløv Lund 2008:2).

Markedsførelsen er i bred forstand, som både Greve og Herløv Lund antyder, blevet hverdagskost i de fleste erhverv i dag. Den slår igennem på forskellige måder, men en for mange mærkbar følgevirkning er et

øget fokus på for eksempel registrering og dokumentation i arbejdet (Resonans 2007). Markedsgørelsen er udtryk for, at markedslignende vilkår etableres inden for det offentlige område. Dette opnås på baggrund af den økonomiske model om principal/agent-teorien, hvor egen nytte og opportunistisk adfærd forudsættes. Begrebet egen nytte beror her på en idé om, at de offentligt ansatte ikke nødvendigvis følger politikernes anvisninger ud fra en loyalitet med den parlamentariske styringskæde. Derfor er det nødvendigt med kontrol og styringssystemer (Antonsen et al. 2000:27). Agenterne (de offentligt ansatte) handler ud fra egne interesser og *'principalen [politikere] ønsker at få agenten til at foretage en bestemt handling, men agenten antages at ville forsøge at skjule vigtig information samt at skjule de faktiske handlinger. En øvelse for principalen bliver derfor at skabe incitamentsstrukturer, der skal få agenten til at danse efter principalens pibe, selv om agenten ikke umiddelbart har lyst dertil'* (Greve 2002:1). Agenterne har større viden end principalerne om de konkrete opgavers løsning, og det giver dem styrke til at forfølge deres egne interesser. Metaforisk beskrevet bliver det offentlige således, ifølge denne teori, *'en vildtvoksende plante, der ikke efterlever politikernes krav, men heller ikke opfylder borgernes behov'* (Lambrecht Lund et al. 2008:18). Disse antagelser bygger på ideen om, at mennesket grundlæggende er egoistisk. Greve påpeger, hvilke incitamentsstrukturer som teorien foreslår. Det kan være privatisering eller udlicitering af dele af den offentlige sektor. Tiltag, som i princippet kan styre sektoren gennem præcise mål og kontrakter. Individets egoistiske adfærd forudsættes altså at kunne ledes med økonomiske midler (trusler eller belønning).

Greve viser, hvordan disse teoretiske sondringer er på spil i markedsgørelsen af den offentlige sektor i dag, og det skaber et paradoks: *'I de aktuelle reformer er der både tendenser til at "svinge pilsken" og skabe incitamentsstrukturer for de offentligt ansatte, mens der samtidig advokeres for holdsamarbejde og forestillingen om "den hele medarbejder". Hvad skal de offentligt ansatte rette sig efter?'* (Greve 2002:2). Med andre ord kan man sige, at New Public Management på den ene side bygger på en idé om *mistillid*, som kan aflæses i den øgede grad af kontrol og måling,

de offentligt ansatte bliver mødt med, og på den anden side bygger på idéen om, at det netop er gennem *tillid*, at man får det bedste ud af sine ansatte.

NPM består således af to dele: Managementdelen, som søger at skabe ansvarlighed gennem tillid, og den markedsøkonomiske del, som med teoretisk afsæt i principal-agent-perspektivet udliciterer ydelser til private virksomheder i forsøget på at styre de ansatte til at yde deres bedste (økonomisk set) (Lambrecht Lund et al. 2008; Nielsen 2007). Herløv Lund påpeger, at NPM har et klart politisk sigte, og viser, hvordan han mener, at konsekvenserne af NPM undervurderes: *'NPM er [...] ikke et moderniserings- og effektiviseringsiltag, men et integreret element i et nyliberalistisk samfundspolitisk projekt til rehabilitering af markedet i forhold til og på bekostning af velfærdsstaten, velfærden og velfærdsarbejderne'* (Herløv Lund 2008:3).

Udbud og produktudvikling i busbranchen

Markedsgørelsen har som nævnt været en kendsgerning i busbranchen længe. NPM-reformerne startede i England i begyndelsen af 1980'erne og udgjorde grundlaget for de udbudsformer, som gjorde udliciteringer til en normaltilstand for chaufførerne i den københavnske busdrift (Hedegaard Sørensen & Longva 2007). Udbud betegner den proces, hvor flere opfordres til på samme grundlag at give tilbud på en opgaves udførelse (Busck 2006:56), og de københavnske busruter bliver som regel udbudt i perioder på fire-seks år¹⁶. Lovgivning og overenskomsten tolkes snært: *'Når en rute udliciteres, er chaufførerne omfattet af loven om*

16 Som noget nyt er der fra Movias side i visse udbud åbnet mulighed for forlængelse af kontrakterne med to år, og det kan gøres op til tre gange. Det betyder, at kontraktlængden kan forlænges til 8 år, 10 år eller 12 år. Den nye model afspejler to hensyn, som Movia kan have: Dels at undgå, at kontraktpriserne stiger for meget (set i lyset af stigende brændstofpriser og den finansielle situation), og dels at sikre kvaliteten, hvis kontrakter skal gælde længere end hidtil.

virksomhedsoverdragelse, hvilket betyder, at de skal have tilbudt arbejde hos den nye entreprenør, som overtager ruten' (Poulsen et al. 2004:9). Der har de senere år været ønske om at forlænge udbudsperioderne.

Når der er interesse for længerevarende kontrakter, skyldes det formentlig flere hensyn. For chaufførerne handler det om at få en større tryghed, så de ikke så ofte udsættes for at skulle skifte arbejdsgiver og arbejdsplads. For entreprenørerne handler det om at kunne sikre sine investeringer bedre. Hvis busser indkøbes, vil de typisk blive afskrevet over 12 år. Det vil påvirke prisen i tilbuddet, hvis entreprenørerne kun kan regne med at have kørslen i en kortere periode. For Movia kan der være en interesse i længere kontrakter, fordi entreprenører så kan afgive tilbud til en lavere kontraktpris. Chaufførernes arbejde er almindeligvis sikret ved de såkaldte virksomhedsoverdragelser, men de betingelser, chaufføren er ansat under, er ikke nødvendigvis de samme¹⁷. Ejerforholdene i branchen kan således opleves både uigennemsigtige og uforudsigelige. Dette påvirker strukturen i busdriften i dag (Poulsen et al. 2004).

Oprindeligt var HT underlagt Hovedstadsrådet, men blev, i takt med loven om udliciteringer, et selvstændigt selskab. I 2000 blev Hovedstadens Udviklingsråd (HUR) oprettet, og driften af HT-busserne blev HUR's ansvar. Da metroen i København blev åbnet i 2002, indførte HUR en ny struktur, og den reducerede busdriften. Som udtryk for dette skal det understreges, at vogntimeantallet for HUR faldt 9,2 % fra 2001 til 2005 (Uddannelsescentret for kollektiv trafik 2006:14). Flere linjer blev nedlagt, og til gengæld blev nye typer af buskørsel lanceret. *A-busserne*, som er de mest benyttede ruter i byen, kører med høj frekvens, mange

17 Chaufførerne i københavnsområdet har traditionelt set været omfattet af to forskellige fagforeninger, FOA (tidligere Trafikfunktionærernes Fagforening) og 3F. Det betyder, at chaufførerne kan risikere at skifte overenskomst, når de bliver overflyttet mellem entreprenørerne. Det er navnlig vilkårene for pauser, køretid (dvs. hvor lang tid chaufførerne skal køre mellem pauserne), regler for weekendvagter og længde på den maksimale arbejdsdag, som kan være forskellige. I foråret 2009 udløste det på et københavnsk anlæg en arbejdsnedlæggelse, at entreprenøren opsagde en overenskomst indgået med FOA og pålagde sine ansatte at lade sig organisere i 3F i stedet. Chaufførerne mente, at deres arbejdsvilkår ville blive væsentligt forringet af denne beslutning.

stop og kører uden fast køreplan. Det betyder, at intervallet mellem A-busserne i myldretiden kan være ned til tre-fire minutter. Ved mange busholdepladser kan passageren se, hvornår næste A-bus ankommer. Movias intention med A-bussystemet er at omdanne bussen til en slags 'metro i gadeplan'. Linje 5A er den mest efterspurgt og benyttede bus blandt passagererne i landet. *S-busserne* blev allerede lanceret i 1990 som supplement til S-tog og regionalbaner. De blev markedsført som busser, der kører på tværs af 'fingrene' i Fingerplanen og i S-togsnettet (Egnsplankontoret 1947).

I forbindelse med strukturreformen i 2007 blev amterne, og dermed også HUR, nedlagt. Den sjællandske trafik blev samlet i ét stort sjællandsk trafikselskab, Movia, som herefter også var fusioneret med Vestsjællands og Storstrøms Trafikselskab. Københavns Kommune overtog hermed på linje med de øvrige kommuner ansvaret for finansieringen af den lokale bustrafik, idet det samlede sjællandske trafikselskab skulle stå for '*realiseringen* [af finansieringen] *gennem kontrakter med vognmænd, information og markedsføring, ligesom selskabet skal søge at sikre sammenhæng i det samlede kollektive net*' (Københavns Kommune 2006:4). Movia står således i dag for udbuddene af de københavnske ruter til interesserede entreprenører. Dem er der en række af, og buslinjerne har på skift været underlagt forskellige firmaer som CityTrafik, Veolia, Arriva, det norske NetBus, Connex osv. Magtfordelingen er sådan, at Københavns Kommune har overordnet direkte indflydelse på Movias styring, økonomi og kompetencer i forhold til kommunen via repræsentation i Movias bestyrelse og repræsentantskab (Københavns Kommune 2006:4), og Movia beslutter alt andet, herunder hvilke entreprenører som vinder en specifik linje. Entreprenørens drift af den pågældende rute evalueres og tages med i betragtning, næste gang linjen skal i udbud.

Ved udbuddene lægger Movia vægt på overordnet at sikre '*at opgaven med buskørsel løses bedst muligt inden for de gældende økonomiske rammer. [...] Movias udbudsstrategi skal sikre, at kommuner og regioner får mest mulig service pr. tilskudskrone samt at borgerne får et attraktivt kollektivt transporttilbud*' (Trafikselskabet Movia 2006:3). Disse mål opnås under

afvejning af en række faktorer, som entreprenørerne skal tage hensyn til i deres tilbud på en bestemt rute. Udbuddene skal blandt andet være attraktive for både små og store selskaber, der skal sikres en høj kvalitet i hele kontraktperioden, udbuddene skal være i overensstemmelse med Movias strategier, der skal tages hensyn til medarbejderne og lægges vægt på en effektiv ressourcudnyttelse med indbygget fleksibilitet (Trafiksel-skabet Movia 2006). Hvordan Movia måler de enkelte parametre, og måske navnlig hvordan vægtningen af de forskellige mål imellem er, er vanskeligt at vide i praksis. I udbudsstrategien slås det dog fast, at Mo-via skal *'vælge det bedste og billigste tilbud (økonomisk mest fordelagtige)'* samt *'sikre løbende konkurrence på pris og kvalitet'* (Trafiksel-skabet Movia 2006:3). Det stående spørgsmål med sådanne overordnede hensigts-erklæringer er, hvordan eksempelvis det billigste tilbud vurderes. Det afhænger af, hvor mange eksternaliteter som regnes med i prisen, når tilbuddet afgives. Tendensen for de virksomheder, som skal afgive en samlet pris på en entreprise, kunne måske gå i retning af ikke at regne de mere langsigtede udgifter/investeringer med i den samlede opgørelse. I lyset af dette projekts problemstillinger kan man derfor diskutere, i hvilket omfang udgifter til arbejdsmiljømæssige forhold – og dermed vægtning af tiltag, som kan investere i medarbejderens fastholdelse i branchen – tæller positivt eller negativt (fordi prisen på den samlede entreprise stiger) i Movias endelige vurdering.

I udbudsmaterialet stiller Movia krav til virksomhederne vedrørende personalemæssige forhold og til hensynet til medarbejderen, om end på relativt strukturelt niveau. Det betyder for eksempel, at en ny entreprenør skal indgå i de kollektive overenskomster ved overtagelse af personale fra en anden entreprenør, når busruten overleveres mellem to selskaber. Denne overtagelse gælder, indtil overenskomsten udløber, eller hvis den opsiges i overensstemmelse med overenskomsten. Det betyder, at hvis medarbejdere efter gældende overenskomst får højere løn end den, der er aftalt efter den nye busvognmands overenskomst, skal det overførte personale sikres den nuværende løn i hele kontraktperioden. Den nye arbejdsgiver overtager også ansvaret for efter- og videreuddannelse af

den 'nye' del af medarbejderne. Movia kan forhandle de budpriser, som et selskab afgiver. Det betyder, at Movia kan – og skal – gå i dialog med entreprenørerne, når de lander forhandlingerne om en buslinje, inden de fastsætter prisen og dermed også den nye 'forpagter' af linjen. Vægtningen af arbejdsmiljøet som afgørende faktor i udbudsprocessen er derfor tvivlsom. Det kan konstateres, at valget af entreprenør generelt i praksis ikke afhænger af kvaliteten af arbejdsmiljøredegørelsen eller dokumentationen for det skrevne: *'Dels tildeles kontrakt til entreprenører, som stort set intet har skrevet om arbejdsmiljø. Dels er arbejdsmiljøet ikke en betydende faktor ved den endelige afvejning af tilbuddene. Entreprenøren regner heller ikke med, at arbejdsmiljøet tæller ved valget af entreprenør'* (Wiegman et al. 2004:9). I rapporten understreges det endvidere, at det er begrænset, i hvilket omfang trafiksselskaberne følger op på de arbejdsmiljøkrav, de selv stiller – og at entreprenørerne i øvrigt heller ikke forventer dette. Det generelle indtryk er derfor, at der ikke i ret stort omfang drages konsekvenser af ordene i udbudsmaterialets hensigtserklæringer.

I princippet skulle der ikke være den store forskel på, hvilke forhold chaufføren arbejder under i de forskellige virksomheder i København. Når jeg ovenfor understreger, at disse medarbejdermæssige forhold holder sig til et strukturelt niveau, er det, fordi det netop er de svært målbare og relationelle forhold, som er i kikkerten i denne afhandling. At udliciteringerne har ændret strukturen på den sjællandske busdrift er åbenlyst (og naturligvis tilsigtet), men hvordan konsekvenserne tager sig ud for den konkrete københavnske buschauffør er en anden sag. Jeg vil derfor nedenfor sammenfatte, hvordan de arbejdsmiljømæssige rammer og omstændigheder tager sig ud i dag på baggrund af det materiale, som er tilgængeligt om dette.

ARBEJDSMILJØ I CHAUFFØRARBEJDET

For Movia kører omkring 4500 chauffører i ca. 1400 driftsbusser (www.moviatrafik.dk 28.01.09). Én markør på, hvordan arbejdsmiljøet i en

branche er, er antallet af frafaldne. Medarbejdere, der 'falder fra', som af en eller anden årsag ikke længere bliver i professionen. De organisatoriske ændringer, som udliciteringerne har medført, har gjort det vanskeligt at gøre op, hvor mange frafaldne branchen egentlig har. Status for chaufførbranchen er, at det er svært at rekruttere det antal chauffører, man har brug for. Gennemstrømningen er stor. Hvor stor er meget svært at sige, for tallet eksisterer simpelthen ikke. Movia har ikke udarbejdet et sådant tal, og de enkelte entreprenører kan ikke gøre gennemstrømningen op, fordi chaufførskiftene i virksomhedsoverdragelserne slører antallet af frafaldne chauffører, når det ikke gøres op, hvilket selskab de tidligere har tilhørt. Der findes heller ikke informationer om, hvorfor de chauffører, som falder fra, skifter branche. I praksis er det entreprenørernes hovedpine at skaffe det fornødne antal chauffører, der skal til for at overholde kontrakten – og opretholde busfrekvensen – over for Movia. Så længe det sker, er der ingen organisatorisk kontrol med, hvordan tilstanden er, og incitamentet for en fastholdende indsats er derfor mindre. Som et eksempel på branchens vanskeligheder med at rekruttere nye medarbejdere kan nævnes, at antallet af nyuddannede rutebuschauffører er faldet markant de senere år. Fra 2003-2006 faldt antallet i Københavns Amt med 40 %. Uddannelsescentret for kollektiv trafik anslår, at 'normalomsætningen' af chauffører ifølge selskaberne ligger på mellem 10 og 12 % årligt, og de erkender samtidig, at dette tal muligvis ligger i den lave ende af, hvordan realiteterne ser ud i praksis. Tilgangen til faget er lav og afgangsen relativt høj i øjeblikket, hvilket påvirker tallet negativt (Uddannelsescentret for kollektiv trafik 2006:9). Tallet dækker over chauffører, som vælger at skifte selskab, men altså ikke over chauffører, som skifter selskab på grund af virksomhedsoverførsel i forbindelse med udbudsrunder.

Aktuelt (2006) anslås det, at der mangler mellem 330 og 400 nye chauffører i hovedstadsregionen (Uddannelsescentret for kollektiv trafik 2006:9). Dette tal bliver formentlig ikke bedre foreløbig. Gennemsnitsalderen er forholdsvis høj i busbranchen, og det ventes, at en del chauffører vil gå på pension de kommende år. Samtidig er gennemsnitsalderen hos de nyuddannede chauffører også steget. Rapporten viser, at det er vanskeligt

at fastholde de nyuddannede i chaufførjobbet i de første to år. Herefter er sandsynligheden for frafald mindre. Dette hænger sammen med, hvordan selve arbejdet håndteres og mestres i praksis, og hvordan erfaring gives videre chaufførerne imellem. Det vil blive uddybet senere. I den omtalte rapport konkluderes selskabernes rekrutteringssituation i kritiske vendinger; *'hvis busselskaberne gør det de plejer at gøre, altså fortsætter med at rekruttere på samme vis, vil busselskaberne tabe ganske betydelige formuer på chaufførmangel'* (Uddannelsescentret for kollektiv trafik 2006:21). I tråd med dette kan det nævnes, at eksempelvis Arriva i efteråret 2006 ansatte et antal tyske chauffører for at imødekomme en akut mangel på chauffører i forbindelse med en overtagelse af en ny rute.

En stor undersøgelse fra Arbejdsmiljøinstituttet (nu NFA), SundBus, diskuterer arbejdsmiljøet blandt buschauffører. SundBus var et fireårigt interventionsprojekt for buschauffører i hovedstadsområdet, og udgangspunktet var at finde forklaringerne på den oversygelighed, som eksisterer blandt chaufførerne. Statistiske undersøgelser fra arbejdsmarkedsinstituttet viser, at danske chauffører indlægges *'dobbelt så hyppigt for hjertesygdomme som andre arbejdstagere, ligesom hjertedødeligheden også er forhøjet. Chauffører har også øget forekomst af lungekræft og andre lungesygdomme, forhøjet blodtryk, diskusprolaps samt en række problemer med maven, fordøjelsesbesvær og muskel- og rygsmertes'* (Poulsen et al. 2004:7).

SundBus arbejdede dels med en større spørgeskemaundersøgelse blandt de københavnske chauffører og dels med en lang række interventioner. Spørgeskemaundersøgelserne slog fast, at arbejdsmiljøet blandt chaufførerne var under pres. Eksempelvis viser de, at op mod halvdelen af de adspurgte chauffører mente, at arbejdsmiljøet var blevet dårligere efter udliciteringerne. Over en tredjedel mente ikke, at ledelsen behandler medarbejderne godt, og at man kun hører fra ledelsen, når noget 'er galt' (Poulsen et al. 2004:34). Interventionerne inddrog en lang række virksomheder, garageanlæg og fagforeningsrepræsentanter. Formålet med interventionerne var at forbedre chaufførernes sundhed og velbefindende, at mindske og fjerne helbredsrisici, at øge tilfredsheden med jobbet, at

genvinde den faglige stolthed samt et godt omdømme og dermed også at øge tiltrækningen og fastholdelsen af chauffører. Dette udmøntede sig i en lang række indsatser, de såkaldte interventioner, som på forskellig konkret vis inddrog chaufførerne i arbejdet mod et forbedret arbejdsmiljø. Nogle interventioner med større (i hvert fald mere målbar) succes end andre. Jeg vil dog fremhæve en, set fra min side, kritisk konklusion i rækken af udmærkede tiltag. Projektet frembragte konklusionen om, at regler for arbejdsmiljø i chaufførarbejdet alene ikke løser de helbreds-mæssige problemer, som branchen lider under. En del af chaufførernes helbredsproblemer er ikke direkte afledt af dårlige forhold i jobbet: *'Chauffører er stillesiddende personer, som søger et stillesiddende job. Deres uhensigtsmæssige livsstil er allerede anlagt før, de starter i jobbet. Og det er måske let at vedligeholde denne livsstil i chaufførjobbet [...] SundBus har vist, at det er muligt at reducere rygning, gå en tur for at afstresse og tage en kølemadpakke med'* (Poulsen et al. 2004:50).

Når netop denne konklusion springer mig i øjnene, er det først og fremmest, fordi det indkredser en problematisk drejning, som arbejdsmiljødiskussioner nemt kan tage, når ingen organisatoriske lag i praksis har direkte ansvar for arbejdsmiljøforholdene, nemlig en individualisering af problemerne. Der er ingen tvivl om, at alle arbejdstagere til enhver tid kan være med i løsningen af de helbreds-mæssige problemer, de har, men der er en fare for at parkere arbejdsgivernes ansvar for arbejdets betydning for helbredet, når anbefalingerne fra et langt undersøgelsesarbejde fokuserer på chaufførernes egen indsats. Den tese bekræftes yderligere, når tillidsmandskontoret på et garageanlæg i København flere år efter SundBus-projektets afslutning i et ugebrev skriver til kollegerne:

'Vi kan også være lidt bekymrede omkring udviklingen for mange af vores kollegaers helbred. Vi har i år haft 3 dødsfald blandt vores kollegaer, og vi har en del tilfælde af blodpropper og kræft. Det har ramt kollegaer, der har været beskæftigede som buschauffører gennem mange år. Nogle vil måske straks sige, at det skyldes arbejdet. Men så let er forklaringen heller ikke. Der er flere ting, som spiller sammen, hvis man

skal finde forklaringer [...] Men vi er også nødt til at gøre opmærksom på, at man selv har et ansvar for sit helbred. Når vi har et stillesiddende arbejde, er det vigtigt, at vi sørger for at få motion i fritiden. Vi ved fra Sund Bus-undersøgelsen, at halvdelen af buschauffører ikke får nogen motion. Rygning, dårlige kostvaner og kun lidt motion er en belastning for kroppen. Derfor er det vigtigt, at man tænker over, hvad man kan gøre for at leve et sundere liv og dermed nedsætte risikoen for alvorlige sygdomme og for tidlig død' (Ryvang faglig klub 2008).

Når jeg fremhæver dette, er det ikke for at vise, at tillidsmændene over for deres kolleger fralægger sig ethvert ansvar for, hvordan hensynet til medarbejderne kan varetages i arbejdet. Det er naturligvis *også* chaufførernes ansvar at tage vare på sig selv. Men det vinkler problemstillingen ensidigt og isolerer et problem ved at give arbejdsgiverne (i alle organisatoriske lag) skyts til at undlade at forpligte hinanden på det arbejdsmiljømæssige område.

Organiseringen af branchen bevirker således, at 'ansvaret' for arbejdsmiljøet falder mellem to stole, og det er u hensigtsmæssigt: Det er dels trafik selskabets ansvar og interesse, at arbejdsmiljøet vægtes – også i praksis – og det er i entreprenørens interesse at fastholde den kompetence, en chauffør opbygger med erfaringen, i en tid, hvor manglen på chauffører er markant.

Et andet tegn på, hvordan arbejdsmiljøet er blandt de københavnske chauffører, kan aflæses i tilfredsheden med arbejdet. En FOA-rapport (FOA 2005) viser, at tilfredsheden blandt de privatansatte chauffører er markant lavere (20 procentpoints lavere) end hos de chauffører, som er ansat i det daværende anderledes organiserede Århus Sporveje¹⁸. Det er især forhold omkring stress (Ugebrevet A4 2006/44), vedligeholdelse af busserne, forholdet til ledelsen og muligheden for at yde tilstrækkelig service over for passagerer, der fremhæves som de største forskelle (FOA

18 Århus Sporveje var indtil 2008 et offentligt anliggende, hvorefter de århusianske linjer blev sendt i udbud og overgik til trafik selskabet Midttrafik

2005:25-26). AMI kortlagde i 2006 danskernes psykiske arbejdsmiljø. Blandt de faggrupper, som oplever lavest tillid og lavest retfærdighed, er buschaufførerne. Lav tillid oplevedes ifølge undersøgelsen ved at *'mistilliden nærmest er sat i system gennem tidsstudier, stregekoder og stramme tidsplaner'* (www.ami.dk 02.02.06). Lav grad af retfærdighed oplevedes ved, at konflikter ikke løses på en retfærdig måde, ved manglende anerkendelse i arbejdet, ved manglende seriøsitet omkring medarbejdernes forslag til forandringer og ved følelsen af uretfærdig opgavefordeling. På denne baggrund betegnes chaufførarbejdet i undersøgelsens konklusioner som et af *'de dårligste jobs'* på det danske arbejdsmarked (www.arbejdsmiljoforskning.dk 12.02.09)¹⁹.

Disse kritikker går igen i de analyser, jeg har lavet på baggrund af denne afhandlings interviewmateriale (se kapitel 6)²⁰. Ét er påvirkningen fra de indre, organisatoriske forhold, chaufførerne arbejder under i deres daglige arbejde. Noget andet er den virkelighed, som den enkelte chauffør møder der, hvor han eller hun opholder sig allermost i arbejdet, nemlig i selve bussen. Påvirkningen fra omverdenen spiller naturligvis også en rolle for chaufførernes dagligdag. Jeg vil derfor i det følgende afsnit kort skitsere, hvordan chaufførarbejdet og busdriften anses af passagererne – både dem, som reelt benytter bussen, og af dem, som potentielt kunne bruge den (den almene borger i storbyen).

19 De øvrige 'dårligste' jobkategorier er ifølge AMI's undersøgelse postbuddene og slagteriarbejderne. Undersøgelsen er baseret på spørgeskemabesvarelser fra 3.517 danske lønmodtagere mellem 20 og 60 år (www.arbejdsmiljoforskning.dk 12.02.09).

20 Her vil det også blive diskuteret, hvad de bredere konsekvenser er ved at udføre et job, som af omverdenen er kendetegnet ved at være et af Danmarks 'dårligste' erhverv.

SAMFUNDET OM BUSSEN OG CHAUFFØRARBEJDET

Hver dag stiger 340.000 passagerer på bussen i København, og de fleste ture foregår inden for kommunens grænser. Mange bruger dermed bussen til deres daglige gøren og laden i byen og som forbindelsesled til øvrige kollektive transporttilbud som tog eller metro. Desuden kan man sige om bussen, at den *'bruges i lige grad til transport til og fra arbejde, til indkøb og til fritidsformål'* (Københavns Kommune 2006:6).

De seneste år har været kritiske for busbranchen i København. Biltrafikken i København er i løbet af 10 år steget med 30 %, og det har betydning for bussernes muligheder for at komme frem på gaderne. Den gennemsnitlige rejsehastighed er faldet med ca. 15 % i samme periode, så hastigheden nu mange steder i byen er under 15 km/t. (Københavns Kommune 2006). Dette kan være en af forklaringerne på, at passagertallet er faldet drastisk de senere år (www.moviatrafik.dk 28.01.09). Det faldende passagertal er i høj grad udtryk for, at andre typer af transportmidler, og personbilen i særdeleshed, af mange opfattes som en mere fleksibel og 'fri' mobilitetsform. Bussen blander sig i mængden af andre transportformer og må dele den sparsomme plads i byrummet i modsætning til toget, som kører i sit eget spor uden direkte, synlig konkurrence med andre trafikantgrupper. Cyklerne (og de gående for den sags skyld) stryger forbi busruden og er ikke på samme måde ramt af kødannelser. Bussen som transportmiddel har lav status set med almene trafikanters øjne (se fx Freudendal-Pedersen 2007:95). Alligevel scorer bussen relativt gode vurderinger, når Movia undersøger tilfredsheden blandt dem, som reelt benytter busserne i hverdagslivet. Overordnet er omkring 92 % meget tilfredse eller tilfredse. Navnlig chaufførkørslen, deres service og fremtræden får høje karakterer. Støj, ventilation og temperatur er kilder til størst utilfredshed (www.moviatrafik.dk 09.02.09).

Branchen arbejder løbende på at forbedre den generelle opfattelse af bussens dårlige image. Miljørigtige busser og nye typer af ruteplanlægning er eksempler på dette. Som eksempel på tiltag af nyere dato skal nævnes

kampagnen 'Bedre bus', som blev lanceret i september 2008. Kampagnen er inspireret af succesrige omorganiseringer af busdriften i Helsingborg og forsøgte via en såkaldt incitamentskontrakt, som er indgået mellem Movia og entreprenøren Arriva, at motivere entreprenøren til at tilrettelægge nye kampagner for at få flere passagerer i busserne. Ideen var, at selskabet selv får del i den økonomiske gevinst, der er ved at øge passagertallet. For specifikt at imødegå den kritik af busdriften, som hersker i almindelige folkemunde, ønsker forsøget at imødekomme de forbehold, passagererne har på busdriften og på bussen som kollektivt transportmiddel. Der sker ud fra en 'win-win-model', som grundlæggende vil sikre passagererne rene busser, der kører til tiden, med servicemindede og smilende chauffører bag rattet. Hver ekstra passager udløser en gevinst på 10 kr. fra Movia, og heraf går de tre kr. til Arriva. De øvrige 7 kr. går til de kommuner, som ligger langs de udvalgte ruter. Forsøget med virkningen af incitamentskontrakter skal løbe frem til 2011. Arriva udvalgte i efteråret 2008 to linjer ud, som forsøgsvist skulle indgå i forsøget 'Bedre bus'. Efter projektets første tre måneder var Arrivas (og Movias) resultater positive. 3000 ekstra passagerer har udløst den første resultatbonus på 126.445 kr., som chaufførerne også får andel i.

Rent praktisk har chaufførerne på linjerne skullet være mere synlige i kørslen. Et nyt farvet slips hver dag er eksempel på dette. Opmærksomheden skulle herved rettes mod chaufførens tillidsvækkende og ansvarlige side. Desuden har der været lagt vægt på, at busserne fremstod rene og ryddelige. Fra politisk hold møder de første erfaringer positiv kritik: *'Resultatet viser, at det kan betale sig at give busaktørerne frie tøjler til at tænke nyt og utraditionelt for at få flere passagerer, bedre busser og styrket økonomi'* udtaler transportminister Lars Barfoed til Berlingske.dk i november 2008 (Larsen 2008). Regeringspartneren Venstres trafikpolitiske ordfører stiller sig ligeledes positiv over for denne nye form for økonomiske deling mellem det private og det offentligt styrede: *'Arrivas erfaringer skal hurtigst muligt breddes ud i hele Danmark. Det er åbenlyst, at passagererne strømmer til, når operatørerne får et økonomisk incitament. Det er en kæmpesucces, som vi simpelthen ikke kan sidde overhørig'*, siger

Kristian Pihl Lorentzen (Larsen 2008).

Et andet tiltag i operatørens forsøg på at forbedre busproduktet er ideen om at indføre gratis internetadgang. Det sker blandt andet på en af de ruter, som indgår i forsøget 'Bedre bus'. Det er i første gang indført som forsøg i de busser, hvor passagererne pendler over lidt længere strækninger. *'Vi vil vise, at man kan forvandle rejsetid til arbejdstid ved at tage bussen i stedet for bilen'*, siger Martin Wex, pressechef i Arriva Skandinavien (Pedersen 2008). Arriva har gode erfaringer med gratis internet på visse jyske togstrækninger. Hvorvidt forsøget i busserne viser positive resultater er endnu for tidligt at spå om, men det er et eksempel på, hvordan busproduktet udvikler sig og forsøger at imødekomme passagerernes behov for fleksibilitet og nedbryde fordomme om, at buskørsel er spildtid.

ET FLEKSIBELT REGIME?

I analysen af buschaufførbranchen melder sig spørgsmål om, hvordan denne profession minder om andre udliciterede brancher, og hvordan de karakteristika, som er skitseret ovenfor, spinder sig ind i fortællingen om fleksibilitet og flygtighed i det moderne arbejdsliv. Reorganiseringen af busbranchen kan analyseres i lyset af de generelle tendenser, som arbejdsmarkedet er underlagt. Det vil sige som led i fleksibilisering og NPM og som stærke markører på et arbejdsmarked, der siden starten af 90'erne har reorganiseret forholdet i den politiske økonomi mellem stat og marked, mellem system og individ. Sennetts optik om samfundet som fleksibelt regime vil blive skitseret i det følgende. Med dette afsæt kobles det teoretiske greb med konkrete bud på, hvordan fleksibiliseringen konkret har præget busbranchen, og hvilke udefrakommende påvirkninger, chaufførens arbejdsliv er influeret af.

Sennett analyserer de personlige konsekvenser af de magtformer, som ligger bag moderne fleksibilitet. Sennett betegner fleksibilitetens samfund som et *regime*. Betegnelsen har udgangspunkt i to yderpoler,

den traditionelle 'skandinaviske velfærdsmodel' (Rhin-modellen), hvor privat og offentligt går hånd i hånd, og den neoliberale model (den anglo-amerikanske model), som vi kender den fra England og navnlig USA, hvor efterspørgslen styres af markedet. Når Sennett finder regimebetegnelsen relevant, er det, fordi den fokuserer på de magtbetingelser, som markedet og produktionen skal fungere under (Sennett 1999:55). Et fleksibelt regime har ifølge Sennett tre karakteristika: traditionsnedbrydende genopfindelse af institutioner og virksomheder, fleksibel specialisering af produktionen og magtkoncentration uden centralisering.

Med tendensen til *traditionsnedbrydende genopfindelse af institutioner og virksomheder* peger Sennett på, at de forandringer, som er uundgåelige i arbejdslivet, sker som brud som følge af handlinger, der uigenkaldeligt har forandret vores liv. De fleksible forandringer, 'som vendes mod den bureaukratiske rutine', forsøger at 'genopfinde institutioner og virksomheder grundlæggende og uigenkaldeligt så forbindelsen med fortiden overskæres' (Sennett 1999:49). 'Reorganisering' som et ord for reduktion af arbejdspladser er ligeledes en del af disse karakteristika. At gøre mere med mindre. Sennett peger på, at nye ledelsesformer har ført til organisatoriske omlægninger gennem såkaldt effektivisering og større produktivitet. Med dette hævder Sennett, at forandringer i sig selv og for enhver pris er en fordel for en virksomheds aktionærer på den korte bane, men at det fra et medarbejdersynspunkt ikke er bæredygtigt. Reorganiseringer skal bevise over for markedet, at virksomheden kan forandre sig, og med dette sigte smider den barnet ud med badevandet.

Organiseringen af busdriften ændredes grundlæggende, da udlisteringerne blev en realitet fra begyndelsen af 90'erne. Man kan med Sennetts ord sige, at der foregik et brud med fortidens organisering, som forårsagede de største strukturelle forandringer i branchens historie. Målet var effektivisering af omkostningerne ved busdriften, og det lykkedes. Prisen pr. kørt bustime faldt drastisk. Konsekvenserne set fra et medarbejdersynspunkt var blandt mange aspekter en øget følelse af utryghed (Wiegman et al. 2004). Dette vil blive uddybet senere. Forbindelsen til fortiden var organisatorisk set skåret over, fordi chaufførerne ikke

længere var ansat i kommunalt eller regionalt regi, men med et slag blev medarbejdere i nye private virksomheder. Sennett argumenterer for, at traditioner nedbrydes, og institutioner genopfindes, og disse karakteristika har ligeledes været realiseret i den københavnske busbranche, selvom der ikke direkte er tale om en omlægning af medarbejdernes funktioner i arbejdet, som Sennett beskriver det. Chaufføren sidder stadig bag rattet i bussen, men som vi skal se senere, har de nye organisationsformer, set fra et medarbejdersynspunkt, alligevel påvirket den faglige identitet (Sporvognen 2006/12:7; Sporvognen 2007/10:11; Sporvognen 2008/10:11). Hos buschaufførerne foregår aftraditionaliseringen altså løbende som en del af den deregulering, der fortsat er i gang, og som gennemføres i form af markedsgørelse og kontraktstyring.

Sennett peger på en anden tendens, nemlig den *fleksible organisering af produktionen*. Med dette mener han, at der bringes stadig mere varierede produkter stadig hurtigere på markedet. Virksomhederne bliver dermed i stand til at reagere hurtigere på forbrugsefterspørgslen. Sennetts eksempel på fleksibel specialisering er de muligheder, blandt andet højteknologien i dag tilbyder i et produktionsapparat. For medarbejderen betyder det, at han ikke længere bindes til en enkelt arbejdsfunktion, men skal kunne omstille sig til at påtage sig nye typer af opgaver. Sennett understreger, at *'styringen af en fleksibel produktion afhænger af, hvordan samfundet definerer det fælles bedste'* (Sennett 1999:57). Med dette mener han, at der i forskellige økonomiske regimer, 'Rhin-modellen' og den 'anglo-amerikanske model' balanceres med forskellige ideologiske blandingsforhold og involveringsgrader mellem stat og marked. Dette har forskellige betydninger for medarbejderne på tidens arbejdsmarked. Risikoen for ulighed, beskæftigelsesgraden og selve det arbejde, medarbejderen skal udføre, er eksempler på regimernes forskellige effekter. Sennett tegner sin pointe om fleksibel specialisering ret sort-hvidt op i forhold til to regimetyper.

For chaufførbranchens vedkommende er det knap så enkelt. Chaufførarbejdets 'produkt' er ikke direkte i forandring. At komme fra a til b er i princippet en indiskutabel størrelse. Og dog. Som nævnt ovenfor er

busfrekvensen ændret. Kravene til, hvor tit bussen kommer, hvordan den er indrettet, og hvor den konkret kører, ændres i takt med samfundsudviklingen, og derfor mærker chaufførerne også en forandring i det produkt, de skal levere. Indførelsen af S- og A-busserne er eksempler på dette. For A-bussernes vedkommende betyder det en afskaffelse af køreplanerne, som vi traditionelt kender dem. Her er afstanden mellem busserne det, der dikterer, hvornår bussen skal køre. For at dette skal kunne hænge sammen i praksis, er en del ny teknologi indført i disse busser. Teknologi, som i princippet 'overvåger' hver enkelt bus og synliggør, hvordan den ligger i forhold til de andre busser på ruten (Teknologirådet 2009). Man kan sige, at teknologien principielt gør det muligt at ændre busproduktet, så det passer til de krav, samfundet (passagererne) – og aktionærerne hos de enkelte entreprenører – stiller. Hvis bussen skal være konkurrencedygtig med andre typer af transportmidler i en storby som København, skal busproduktet også kunne følge med kundernes skiftende krav. Derfor er fleksibel specialisering også på spil i busbranchen i dag. Ud over den rent produktudviklingsmæssige effekt ved teknologien i busserne har overvågningen af bussen desuden den – set med NPM-optik – 'fordel', at kontrollen med chaufførens arbejde i princippet øges.

Sennett fremhæver som det tredje karakteristikum, hvordan *magtkoncentration uden centralisering* er en egenskab i det fleksible regime. Nye arbejdsorganiseringer giver organisationers lavere niveauer mere kontrol over deres egne handlinger. Det er en metode til '*at videreføre magten over en struktur, der ikke længere har pyramidens overskuelighed – den organisatoriske struktur er blevet mere indviklet, ikke enklere*' (Sennett 1999:59). Han understreger, at den tilsyneladende afbureaukratisering, som er sigtet med denne tendens, ingenlunde er opnåelig i disse strukturer: '*Den moderne organisation praktiserer man koncentration uden centralisering, og topstyringen er både stærk og formløs*' (Sennett 1999:59). Transformationen er politisk ønsket og tilskyndet.

Da udliciteringerne fandt sted i busbranchen, udfasede man i princippet magt til den enkelte entreprenør, som vandt en konkret linje. Magtkoncentrationen på busdriftens område omfatter politisk

deltagelse, som på den ene side skal sikre, at de offentlige transport-opgaver bliver løst i det privatiserede system, men som på den anden side også udgør en styrende dynamo i udformningen af kontraktspolitik og privatiseringspolitik. I kraft af Movias eneret på at beslutte, hvilken entreprenørs tilbud som accepteres i de forskellige udbud, er magtens fordeling i branchen ikke til at tage fejl af. Alligevel er der en lang række organisatoriske beslutninger, som egenhændigt træffes af entreprenøren i overensstemmelse med de faglige klubber. Så længe selskabet leverer den lovede vare, har Movia principielt hverken interesse i eller mulighed for at blande sig i de konkrete forhold på de forskellige garager. Det er en af grundene til, at for eksempel arbejdsmiljømæssige forhold er nævnt i udbudsbetingelserne. Hvordan dette konkret forvaltes og tjekkes i praksis kan diskuteres, men denne organisatoriske opbygning bevirker, at ansvaret for medarbejdernes daglige arbejde svæver et sted mellem jura og moral – og derfor vanskeligt at adressere. Vi har med Sennetts ord at gøre med en magtkoncentration i trafiksselskaber (med offentlig deltagelse) samtidig med en decentralisering.

Man kan, med et mere arbejds historisk udgangspunkt, argumentere for, at chaufførarbejdet har gennemgået en form for ny-taylorisering. Arbejdsorganiseringens betydning for reduktion af lønomkostninger blev slået fast af Frederic Taylor i begyndelsen af forrige århundrede. Det var Taylors mål at give ledelsen en metode til at opnå kontrol med arbejdet, og i den forbindelse udviklede han tre hovedprincipper:

- Planlæggende og udførende arbejde skal adskilles. Arbejderne er de udførende og ledelsen er de planlæggende
- Arbejde, arbejds metoder og værktøjer skal forenkles og standardiseres
- Ledelsen skal kontrollere hvert eneste trin i arbejdsprocessen (Hvid & Møller 1992:57ff).

Disse principper ligger i tråd med det fleksible regimes karakteristika, som Sennett fremfører. Den kritik som 'human factor-bevægelsen' udviklede

i efterkrigstiden som modreaktion på taylorismen, er central i analysen af busbranchen i dag. Udgangspunktet for bevægelsen var, at en ensidig fokusering på teknik og arbejdsorganisering spænder ben for den menneskelige faktor i arbejdet: *'Budskabet her var at de personlige problemer, den strengt tayloristiske arbejdsorganisation giver den arbejdende i form af kedsomhed, monotomi, fysisk og psykisk træthed ved arbejdet, smerter i muskler og led [...] ikke blot er et problem for den enkelte, men også bliver et økonomisk problem for virksomheden'* (Hvid & Møller 1992:87). Disse problemer resulterede i stigende fravær, et højt personalegennemtræk, dårligt samarbejdsclima, dårlig arbejdskvalitet og lavere arbejdsydelse. Fysiske arbejdsmiljø-tiltag (senere i form af ergonomi) blev bevægelsens mærkesager i efterkrigstiden. Flere af taylorismens negative konsekvenser, som dengang blev listet op, udgør i dag, som allerede anført, store problemer for busbranchen.

Sennett opsummerer fleksibilitetens konsekvenser: *'Fleksibiliteten skaber uoverskuelighed, men ikke frihed for begrænsninger'* (Sennett 1999:63), og hermed åbnes op for, hvilke sociale konsekvenser fleksibilitet har for individet. *'De tre elementer i det fleksible magtsystem undergraver mere almindelige ansattes karakter, hvis de forsøger at spille efter dets regler'* (Sennett 1999:67). Flygtigheden som central konsekvens står, for mig at se, centralt i udfoldelsen af denne argumentation. Som det vil fremgå af de følgende kapitler, er fleksibilitet i arbejdslivet ikke identisk med en høj grad af flygtighed, men flygtigheden klæber til fleksibiliteten i det omfang, det fleksible regimes (negative) konsekvenser slår igennem på individ-niveau.

NPM som tendens i andre brancher

Udliciteringsprocesserne inden for busbranchen er ikke unik. Skiftet fra 'offentlig' transport til 'kollektiv' transport er kendetegnende for andre af de erhverv, som hidtil har været kernen af offentlig service. Det diskuteres løbende, hvordan andre brancher kan drage fordel af priva-

tiseringsbølgen. Det gælder for eksempel, når kommuner køber sig til hjælp fra private vikarbureauer inden for omsorgsarbejde eller inden for børnepasningsområdet, hvor virksomheder opretter institutioner med tilskud fra det offentlige for at kunne huse nogle af medarbejdernes børn. De 'klassiske' eksempler på privatiseringer og udliciteringer findes inden for renovationsarbejde (Busck 2006) og rengøringsarbejde (Bering 2004). Bruddet med den offentlige sektors monopol på serviceydelser forekommer i mange modeller i forskellige brancher. Fra direkte privatisering til kontraktstyring.

Kritiske analyser af privatiseringernes konsekvenser diskuterer, hvorvidt det i realiteten er billigere at drive servicearbejde i privat regi. Undersøgelser viser, at bundlinjens farve er vanskelig at gøre op, og som i så mange andre tilfælde er det helt afgørende, hvor mange parametre og eksternaliteter man regner med i det samlede regnskab. Truslen af arbejdsmiljøet i udliciterede privatiserede brancher har ligeledes været diskuteret længe, og det er blandt andet ubalancer i arbejdsmiljøet, der kan formudre ideen om, at privatiseringerne gør driften billigere. Selve den konkrete leverance bliver muligvis presset prismæssigt, fordi konkurrencen tvinger virksomhederne til at afgive billige bud. Men de samlede omkostninger på både kortsigtede udgifter (sygefravær, større personalegennemstrømning osv.) og mere langsigtede udgifter (udvanding af den faglige profil, faldende arbejdsglæde, stress osv.) hæver den samlede privatiseringspris (FOA 2005).

BUSSENS NYE KURS – EN OPSAMLING

Busbranchen har de seneste 15-20 år undergået grundlæggende organisatoriske forandringer, som har præget mange led af chaufførarbejdet. Forandringerne er afledt af de samfundsmæssige betingelser, som privatiserings- og NPM-bølgen kræver. Forandringer, som også har omstruktureret andre af velfærdsstatens traditionelle erhverv. Fra at være en del af et offentligt transportsystem ansat i statens tjeneste er chaufførerne

nu ansat i private trafiksselskaber. Det kollektive transportsystem er sammensat af buslinjer, som udbydes af Movia, der under kommunalt ansvar vælger, hvilken entreprenør der skal forpagte de konkrete linjer i en periode. Chaufførerne følger, hvis de ønsker det, med ruten til den nye entreprenør. Denne struktur har bevirket, at mange af branchens ansatte har skiftet firma mange gange siden privatiseringerne. Skift, som medfører forandringer i kollegakredsen, skiftende geografiske arbejdssteder, ændrede fagpolitiske vilkår osv. Ifølge undersøgelser af branchen er sundhedstilstanden blandt chaufførerne dårlig og arbejdsklimaet internt i virksomhederne presset. Chaufførerne oplever stigende kontrol, mistillid, manglende respekt og dalende status både i forhold til deres ledelse og til det øvrige samfund.

Udlanceringerne af chaufførarbejdet har medført en standardisering og et produktperspektiv i det arbejde, som yder mobilitet for byens borgere. Busproduktet ændrer sig løbende i takt med selskabernes forsøg på at bremse det faldende passagertal. Servicearbejdet er med andre ord blevet prisfastsat for at kunne indgå i det fleksible regimes systematik. Det er på denne baggrund, at man kan sige, at chaufførarbejdet har undergået en form for ny-taylorisering. Med denne term vendes fleksibiliseringsdiskussionen på hovedet. Tayloriseringens standardiserings-perspektiv skulle i princippet afskaffe fleksibiliteten i arbejdet ved at mindske mulighederne for at udføre arbejdet på specielle måder. Dette støttes langt senere af NPM-bølgen, som gennem kontrol søger at hindre finurlige måder at udføre arbejdet på.

Sennett betegner, som tidligere nævnt, nutiden som fleksibiliseringsregime. Regimet er i hovedtrækkene karakteriseret ved tre magtforhold, som har konsekvenser for individet: traditionsnedbrydende genopfindelse af institutioner og virksomheder, fleksibel organisering af produktionen samt magtkoncentration uden centralisering. Disse tre karakteristika er at genfinde i forskellige afskygninger i chaufførbranchens organisering efter privatiseringerne. Flexibiliseringens konsekvenser i de tidligere offentlige erhverv skal derfor ikke blot analyseres i et organisationsperspektiv. Hvis vi, med Sennett, anerkender samfundet som et

fleksibelt regime, må analysen af konsekvenserne indebære en afspejling af, hvordan subjekter oplever fleksibilitet og flygtighed og alle de mellemtoner, som ligger ind imellem disse umiddelbart polære dikotomier. Først i analysen af fleksibiliseringens betydning for det samfundsmæssige niveau, i et bredere hverdagslivsperspektiv og herigennem også for individ-niveauet, bliver det muligt at udarbejde robuste analyser og udvikle bæredygtige bud på meningsfulde helhedsanskuende fremtidige forandringsforslag. Disse perspektiver er Sennett ikke leveringsdygtig i. For at brede den teoretiske forklaringsramme ud er det derfor nødvendigt at male et billede af det samfund, som fleksibiliseringen fletter sig ind i. På den måde nuanceres, hvilke samfundsmæssige rammer og drivkræfter som omgiver og præger individet i dets løbende forsøg på at sammensætte det gode liv.

Det senmoderne hverdagsliv

Diskussionen om fleksibiliteten og flygtighedens dynamik er i min optik fundamentalt koblet til forståelsen af mobilitetens rolle i det senmoderne liv. Mobilitet og senmodernitet hænger nøje sammen. For at forstå hvad mobilitet er, hvad den betyder på mange skalaniveauer, og hvordan kravet om fleksibilitet påvirker mobilitetsbehovet, må de forhold, som karakteriserer moderniteten, analyseres. Og det senmoderne samfund kan ikke beskrives uden analyse af strømme og mobiliteters betydning.

Hverdagslivet består af mange typer af mobiliteter, som vi hele tiden vælger og fravælger ud fra en lang række bevidste og mindre bevidste årsager. Forskellige typer af mobilitet passer til bestemte formål eller specifikke handlinger. De kæder det travle hverdagsliv sammen ud fra forskellige rationaler. Det moderne hverdagsliv består af en lang række gøremål, som danner rammen for det liv, vi har og tilstræber at få. De konkrete fragmenter, som hverdagslivet består af, dækker således over en lang række af de interne og eksterne forhandlinger, vi har foretaget og til stadighed foretager. Hvad er et godt liv for mig? Hvad skal der til for at opretholde et (vel)fungerende arbejdsliv? Hvordan indretter vi os, så alle i familien får opfyldt deres specifikke ønsker? I det daglige levede liv kan disse overordnede spekulationer diskuteres gennem mere jordnære overvejelser om, hvordan vi i praksis får vores liv til at hænge sammen. Hvor skal jeg bo for at kunne passe mit arbejde (eller alt efter temperament; hvor skal jeg arbejde for at kunne bo, hvor jeg gør?)? Hvordan hænger det sammen med de ting, jeg gerne vil gøre i min fritid?

Dette vil ofte rammes ind af en konkret beslutning om, hvordan jeg kommer fra a over b til c i målet mod d, og hvordan jeg bevarer *potentialet* for, hvad disse logistiske flow kan rumme. Her spiller potentialet for et godt liv en stor betydning – uden at man nødvendigvis

udnytter alle potentialets muligheder. Mobilitet er en forudsætning for et fleksibelt liv, men slagsiderne ved en høj grad af mobilitet er vigtige at identificere. Det er derfor interessant at analysere, hvilke typer af mobilitetsforståelser vi som moderne individer trækker på i forskellige dele af vores hverdagsliv. Både i forbindelse med arbejdet og i forbindelse med alt det, som omgiver arbejdet, nemlig det øvrige (hverdags)liv. Indbygget i mobilitetsforståelserne ligger en lang række ambivalente overvejelser om drømme, ønsker, krav, pligter – og om samspillet mellem individet og de strukturer, det indgår i. Mobilitetens sammensmeltning med det senmoderne liv vil her blive diskuteret med afsæt i en overordnet rammeftælling om senmodernitet og hverdagsliv.

SENMODERNITETENS KARAKTERISTIKA

Hvordan individet og dets muligheder benævnes og beskrives er mangfoldig. I et pragmatisk lys har mange benævnelser deres berettigelse i beskrivelsen af det samfund, vi lever i: Risikosamfundet (Beck), den flydende modernitets samfund (Bauman), flowsamfundet (Castells), det fleksible samfund (Sennett), det senmoderne samfund (Giddens). Det interessante i denne sammenhæng er ikke, hvori de forskellige definitioner udelukker de andre, men nærmere hvordan de hver især bidrager til at tegne et billede af de overordnede samfundsmæssige dynamikker, som individet lever under indflydelse af og reproducerer i dets hverdagsliv. Til beskrivelsen af de samfundsmæssige rammer anvender jeg, med udgangspunkt i Giddens, termen senmodernitet. Han mener, at de karakteristiske samfundstræk, der kendetegnede det moderne, stadig eksisterer blot i en mere udtalt radikaliseret grad og kalder dermed vores samtid senmoderne (Giddens 1994; 1996). En karakteristik af det senmoderne samfund rummer beskrivelser af, hvordan forhold som risici, flydende relationer, flow og fleksibilitet påvirker forskellige samfundsniveauer.

Når jeg sætter individet i centrum for en diskussion af samfundsmæssige mekanismer, er det med henblik på at opstille en teoretisk

ramme for, hvordan et senmoderne liv er genstand for en lang række ambivalente pligter, drømme, hensyn og tilbøjeligheder, som skal rummes i den enkeltes hverdagsliv. Mit ærinde er at beskrive individets *oplevede* påvirkninger, muligheder og begrænsninger som udgangspunkt for at forstå, hvordan den enkelte ser sit personlige handle- og bevægelsesrum i hverdagslivet. Disse rum er i min optik en sammensmeltning af en uendelig lang række faktorer, som produceres og reproduceres fra samfundsmæssigt niveau, fra fællesskabsniveau (Freudendal-Pedersen & Hartmann-Petersen 2006) og også fra individet selv. Men grænsen og balancen mellem disse niveauer – og navnlig interaktionen mellem dem – er hårfin og ikke altid gennemskuelig.

Refleksivitet og aftraditionalisering

Et af de skred, som adskiller det moderne fra det senmoderne, er ifølge Giddens graden af refleksivitet. Han påpeger, at hos det senmoderne menneske er refleksiviteten til stede i langt højere grad end tidligere, og det er en af de mekanismer, der har været med til at forandre vores samfund. For Giddens er refleksiviteten kendetegnet ved '*den regelmæssige brug af viden om det sociale livs vilkår som et konstituerende element i dette livs organisering og forandring*' (Giddens 1996:32). Mennesket reflekterer dermed over begrundelsen for forskellige samfundsmæssige forhold og handler ikke udelukkende på baggrund af traditionen, som det har været tilfældet i tidligere tiders samfund. Han påpeger, at mennesket i dag kun handler i overensstemmelse med det traditionelle, hvis det kan legitimeres via refleksiviteten. Vi må kunne begrunde de dispositioner, vi træffer. Individet har trang til at genetablere forsvundne traditioner; rekonstruktionen af det traditionelle. Men han understreger, at senmodernitetens betingelser vanskeliggør denne proces; '*Traditionen mister sit rationale, jo mere gennemgribende refleksiviteten og ekspertsystemerne trænger ind i hverdagslivets kerne*' (Giddens 1996:240).

Sennetts tilgang til aftraditionaliseringen er lidt anderledes, idet den er mere faglighedsorienteret. Sennett mener, at aftraditionaliseringen i forhold til arbejdsidentiteten hænger tæt sammen med den personlighedseroderende proces, som tidligere er blevet beskrevet. Aftraditionaliseringen i chaufførfaget sker løbende som en konsekvens af markedstænkningens deregulering. Omstruktureringerne nedbryder ifølge Sennett de faglige fællesskaber, som fastholder individets faglighed. For Sennett er faglighed nært forbundet med traditionsbårne erfaringer (Sennett 2008). Når individet på grund af de ændrede organisatoriske og samfundsmæssige forandringer har ringere mulighed for at gøre sig erfaringer og udveksle dem på det kollegiale plan, går det ud over fagligheden.

Giddens ser denne proces mindre dystopisk. I hverdagslivet har traditionernes svækkede betydning og udviklingen af refleksivitet medført, at der skal træffes langt flere valg end tidligere. Hvis alle forhold og beslutninger i hverdagslivet skal op til revision hele tiden, risikerer individet at havne i, hvad Giddens kalder *valgmulighedslammelse*. Som sikring mod dette vælger vi livsstile. Det senmoderne individ indgår dagligt i mange handlingsmiljøer og trækker dermed på forskellige livsstile. Arbejdet kan fordre én særlig attitude og valget af fritidsbeskæftigelser eller transportmiddel en anden. I livsstilen ligger nogle givne valg, valg som den enkelte måske tidligere ikke traf, da de var bundet af traditioner. For Giddens er livsstil *'et mere eller mindre integreret sæt af praksisser, der følges af individet, ikke alene fordi sådanne praksisser opfylder nyttemæssige behov, men også fordi de giver en materiel form til en særlig fortælling om selvidentiteten'* (Giddens 1996:102). Livsstilen er med til at definere en række af de rutinemæssige handlinger, vi foretager i hverdagen. *'En livsstil omfatter en mængde vaner og orienteringer og udgør derfor en vis enhed, hvilket er vigtigt for en vedvarende følelse af ontologisk sikkerhed, og kæder mulighederne sammen i et mere eller mindre ordnet mønster'* (Giddens 1996:102).

Livsstilsvalget drejer sig både om valg af identitet i forhold til, hvordan man handler, og hvem man ønsker at være. Dette betyder ikke, at individet altid tager bevidste valg og fravalg, når det vælger at tilhøre en livsstil. Udvælgelsen eller skabelsen af livsstile sker blandt andet under

påvirkning af de sociale omgivelser og socioøkonomiske omstændigheder. Inden for livsstilen er der en række valg, der er givne, og en række valg, der er genstand for refleksivitet. Livsstilsvalg er derfor et tilvalg af handlingsmønstre på bekostning af andre mulige alternativer. Individets refleksivitet rejser moralske spørgsmål, som ikke kan skubbes til side; *'Sådanne spørgsmål kræver en form for politisk engagement'* (Giddens 1996:19), og som konsekvens af dette danner individet *livspolitik*, som er livsstilens politik. *'Individet må integrere information fra en mangfoldighed af formidlede erfaringer med lokal handling, således at det bliver muligt at forbinde fremtidige projekter med fortidige erfaringer på en rimelig sammenhængende måde'* (Giddens 1996:250). Livspolitikken leder individet, når det skal træffe valg på baggrund af en overflod af information og erfaringer, som senmoderniteten leverer. Med andre ord kan man sige, at refleksiviteten er udtryk for den proces, der sker, når vi (det vil sige individer og institutioner) spejler os kritisk i den udvikling, som vi selv har været med til at skabe.

Udlejring og risiko

Giddens præsenterer begrebet *udlejring* i sin karakteristik af det senmoderne samfund. Begrebet betegner, hvordan tid og rum adskilles og løfter de sociale relationer ud af lokale sammenhænge. De sociale relationer må derfor reartikuleres på tværs af uafgrænsede tid-rum-områder. Udlejring foregår gennem hverdagslivets massive repræsentation af ekspertsystemer. Individets tillid hviler på den tiltro, det har til de ekspertsystemer, som hersker i forskellige sammenhænge. Vi træffer valg på baggrund af eksperternes viden og danner meninger ud fra en tillid til de eksperter, vi har mest sympati for. Ekspertsystemerne er et såkaldt abstrakt system og gennemtrænger *'stort set alle aspekter af det sociale liv under modernitetens betingelser – det drejer sig om den mad, vi spiser, den medicin, vi tager, de bygninger, vi bor i, de transportmidler, vi benytter og en lang række andre fænomener'* (Giddens 1996:30).

Individet skal navigere via ekspertsystemerne i opvejningen af de risici, som omgiver det i *risikosamfundet* (Beck 1997). Ekspertterne er groft sagt både ophavsmænd til og løsningen på den selvforstærkende risikobevindsthed, individet har. Med Becks termer kan man sige, at det er vanskeligt at adskille gerningsmand og offer; *'man kan gøre noget, gøre det igen, uden at man personligt behøver at stå til ansvar. Man handler så at sige uden at være til stede'* (Beck 1997:45). En af årsagerne til dette findes blandt andet i mediernes håndtering af samfundsmæssige problemstillinger. Giddens peger på, at fjerne begivenheder trænger ind i hverdagsbevidstheden (Giddens 1996:39). Det er dagligt forekommende at opleve for eksempel naturkatastrofer, krig eller finanskrisens konsekvenser på tæt hold, og risici bliver en del af hverdagsbevidstheden. Også i forhold til individets egen sikkerhed og sundhed nager usikkerheden. Det, som erklæres for sundt at spise den ene dag, skal man undgå at indtage den næste. Også inden for arbejdslivet nærer bevidstheden om forskellige risici, deres omfang og deres rækkevidde. Tvivlen om fremtiden, og om hvad der er godt og dårligt, hersker, som allerede gennemgået, også på det organisatoriske, professionsrelaterede niveau (Sennett 1999; Beck 2002). Det medfører en grundlæggende usikkerhed om ny videns sandhed. Viden bliver flydende. Den ene dag hører man, at der er mangel på arbejdskraft og gunstige tider, den næste skal du være glad for overhovedet at have et arbejde. Fortløbende revidering af viden og positioneringer i forhold hertil betyder, at eksperternes skyttegravskrig er en væsentlig kilde til usikkerhedens udbredelse (Beck et al. 1994). I kølvandet på refleksivitet, usikkerhed og risikobevindsthed følger ambivalenser. Ambivalenserne er en uundgåelig konsekvens af det moderne og af risikosamfundet (Kesselring 2008:84).

Smart uddyber dette:

Ambivalence, both analytical and existential, is an understandable consequence of not knowing, and knowing that one cannot know for sure, precisely what will emerge from the various complex processes of restructuring through which modernity is continually (re)constituted.

Late modernity [...] constitutes a form of social life in which ambivalence is pervasive' (Smart 1998:11).

Ambivalenser er en konsekvens af modernitetens dobbeltsidighed; sikkerhed og fare, tillid og risiko. De sociale relationer er blevet løftet ud af deres lokale rammer, og individet er blevet mere og mere afhængig af ekspertsystemerne; *'Ambivalence is a consequence of modernity, a condition of four modern being'* (Smart 1998:6). Ambivalenserne er, som før antydet, udtryk for de forhandlinger, som individet fører eksplicit eller indirekte omkring hverdagslivets valg og dilemmaer. I arbejdssammenhæng kan det være i håndteringen af tiltag, som sætter nye perspektiver af fagligheden på spil. I det øvrige hverdagsliv kan det være konkrete overvejelser om, hvilke prioriteringer man skal foretage og med hvilke konsekvenser.

Individualisering og fællesskab

Baumans bud på, i hvilken grad karakteristika i senmoderniteten er blevet radikaliseret, har en lidt anden form. Når Bauman gør sig til talsmand for at *'Vi lever [...] i en individualiseret og privatiseret version af moderniteten, hvor individet må væve sine egne mønstre og bære det fulde ansvar for en eventuel fiasko'* (Bauman 2006:15), er det derfor på én gang meget rammende og lidt forsimplet. Rammende, fordi det i praksis ofte er sådan, individualiseringen kan aflæses, nemlig ved at individet står i centrum for handlinger og valg, som i vid udstrækning ligger uden for dets rækkevidde. Forsimplet, fordi udsagnet underkender den betydning, det har, at individet indgår i sammenhænge med andre, og at fællesskabers betydning stadig er afgørende.

Bauman karakteriserer dele af samfundet som flydende. Modernitetens kendetegn har i hans optik været opløsningen af alt, hvad der er fast og solidt, men dette karakteristikum har fået en ny betydning og retning. Virkningen af denne nye retning er en opløsning af de kræfter, som ville kunne fastholde:

'...spørgsmål om ordener og systemer på den politiske dagsorden. De faste stoffer, der nu er blevet kastet i smeltediglen og er ved at blive omsmeltet i vor tid, den flydende modernitets æra, er de bånd, der sammenkæder individuelle valg i kollektive projekter og handlinger – de individuelt erfarede livspolitikkers kommunikations- og koordinationsmønstre på den ene side og menneskelige kollektivs politiske handlinger på den anden' (Bauman 2006:13).

Ligesom i Sennetts optik mener Bauman, at opløsningen af faste strukturer bevirker en afinstitutionisering, som kan aflæses på mange samfundsmæssige niveauer. Som et led i dette ses individualiseringens uundgåelighed: *'Nu såvel som før – i lige så høj grad i modernitetens lette og flydende som i dens faste og tunge stadium – er individualiseringen en skæbne, ikke et valg. I den individuelle valgfriheds rige er det ganske enkelt umuligt at unddrage sig individualiseringen og nægte at deltage i individualiserings-spillet'* (Bauman 2006:48). Baumans tanker om den flydende modernitet kan forstås i relation til Giddens' udlejningsbegreb: *'Overordnet set [...] 'udlejrer' den flydende modernitet [...] mennesker fra deres tilhørsforhold og sociale baser uden på nogen måde at tilbyde muligheder for at 'genindlejr' dem igen'* (Hviid Jacobsen & Larsen 2008:12).

I den baumanske forståelse af metaforen om den flydende modernitet ligger implicit en forståelse af, at de flydende relationer og 'bånd' kun er midlertidigt flydende. At de finder sin form, størkner eller bliver mere faste. Det interessante er så, hvordan denne radikale forandring udmønter sig og i denne forbindelse, hvordan disse *fluids* stivner og bliver til *solids*. For Bauman er individets drømme og utopiske horisont det bindemiddel, som får identiteten til at holde sammen i det erfarede, levede liv: *'Identiteter fremstår kun som faste og solide, når de ses glimtvis udefra. Anskues de inde fra det enkelte menneskes biografiske erfaring, synes de til gengæld at være skrøbelige og sårbare og uden ophør at blive revet fra hinanden af forskydende kræfter, der blotlægger deres 'fluiditet', og af tværstrømme, der truer med at knuse og bortskylle enhver form, de måtte have antaget'* (Bauman 2006:110). Betydningen af de drømme, som individet

formulerer og bygger sit hverdagsliv op omkring, er stor. Det er således også gennem drømme, visioner og utopier, at vi skal finde åbningerne – eller sprækkerne (Freudental-Pedersen et al. 2002; Drewes Nielsen 2005) – i senmoderne ambivalenser og bruge dem som springbræt for veje ud af individualiseringens negative konsekvenser.

Som modsætning til individualiseringen står behovet for bevarelse og dannelse af nye fællesskaber. Er man ikke en del af et fællesskab, er man fortabt (Bauman 2002). Tidligere tiders fællesskaber var traditionsbundne og havde den funktion, at det var herigennem, individet fik og overleverede erfaring i forhold til mange af livets socialiteter. Behovet for at udveksle erfaringer og meninger gennem fællesskaber eksisterer til stadighed, selvom samfundsmæssige forandringer og flydende tilstande har gjort det vanskeligere at danne og vedligeholde fællesskaber. Måske kan man endda tale om, at behovet for at indgå i fællesskaber på nogle områder er større end nogensinde, netop fordi individualiseringen har atomiseret de traditionsbundne, lokale fællesskaber i hverdagslivet. De eksisterer i hvert fald ikke med selvfølgelighed, efter at for eksempel automobiliteten har udvidet grænserne for, hvad individet kan drømme om, og hvor drømmene kan indløses. Fællesskaber tilbyder individet den ontologiske sikkerhed, som risikobevidsthed, valgmulighedslammelse og uigennemskuelige ekspertsystemer har svækket. Bauman argumenterer for, at fællesskaber i dag skaber en næsten umulig balancegang i valget mellem (ontologisk) sikkerhed og frihed. Fællesskaber kan ifølge ham næppe rumme begge dele. Hermed rammer han netop det overordnede senmoderne dilemma, som afføder ambivalenser hos individet. Hverdagslivets kompleksitet drejer sig specifikt om denne afvejning eller balanceforhold (Freudental-Pedersen 2007; 2009): *'Uanset hvad man vælger, opnår man noget og mister noget andet [...] Sikkerhed og frihed er to lige dyrebare og eftertragtede værdier, der kan være mere eller mindre afbalancerede, men næppe føre en fuldkommen harmonisk og gnidningsløs sameksistens'* (Bauman 2002:10). Nutidens fællesskaber er af denne grund, med Baumans ord, flygtige (2002:7).

HVERDAGSLIVETS BETINGELSER

Det senmoderne hverdagsliv er fragmenteret, og vi sammensætter – i kraft og på trods af de livsstile og vilkår, vi har til rådighed – en hverdag, som giver mening for os selv og vores nærmeste. Hverdagslivsbegrebet som samlet betegnelse dækker i denne afhandling både over selve arbejdstiden og tiden efter fyraften. Med Bech-Jørgensen kan man sige, at hverdagslivet er et processuelt begreb: *'Hverdagslivet kan opretholdes og fornyes, genskabes og omskabes. Da vi kan definere vekselvirkningerne mellem hverdagslivets skiftende og selvfølgelige betingelser og de måder disse betingelser håndteres på, er begrebet så at sige altid i bevægelse'* (Bech-Jørgensen 1994:18). Med dette udgangspunkt slår Bech-Jørgensen fast, at hverdagslivet ikke er et objekt, der kan forskes i, men derimod et udgangspunkt for forskning. Den konkrete anvendelse af hverdagslivsbegrebet udvikler dets rækkevidde og analyserer således *'hvordan bestemte mennesker håndterer de situationsbestemte betingelser'* (Bech-Jørgensen 1994:18). Med udgangspunkt i forståelsen af hverdagslivet som processuelt greb sættes fokus på, hvilke konsekvenser fleksibiliseringen har for det senmoderne individ, og hvilke drivkræfter der gør sig gældende for den enkelte. Hverdagslivsbegrebet som samlet betegnelse for den daglige arena, hvori beslutninger tages, og drømme udledes, forener så at sige arbejdslivets betingelser med det øvrige livs betingelser. Betingelser forstået bredt som kakofonien af det, vi som individer skal, det vi vil, det vi bør, og det vi stræber efter. I analysen af senmodernitetens hverdagsliv er det derfor oplagt at anskue hverdagslivet som den betingelsesfunderede ramme, hvor inden for arbejde og fritid skal konkurrere. Individet har 'ansvaret' for at få balancen mellem arbejde og fritid, mellem forpligtigelser, forventninger og forlystelser, mellem langsigtede drømme og kortsigtede krav til at gå op. Sammensætningen af elementerne til det gode liv er mangefacetteret og er ikke altid nem at håndtere. Vi vælger netværk til og fra og kæder hverdagslivet sammen til spind af aktiviteter forbundet af flow og mobiliteter:

'Thus the apparently different domains of work, family and social life each become more networked – and in a way more similar to each other. Moreover networks within these domains increasingly overlap so movement between and across them becomes significant [...] And as people are distributed 'far and wide', so meetings are essential for work, family and social life. People have to come together from time to time; this is obligatory and costly' (Urry 2007:273).

For mange mennesker i senmoderniteten er mængden af aktiviteter stor. Hverdagslivet er tæt pakket med gøremål, og tidspresset vokser, når det hele skal gå op i en højere enhed. For nogle er fritiden så komprimeret med projekter, at decideret fri tid – fri rum – er en mangelvare, som der gives køb på i det daglige puslespil. *Stress og flow* er derfor udtryk for to sider af senmoderne hverdagsliv, som relaterer sig til de levede oplevelser (Bloch 2001). De fortæller noget om de subjektive dimensioner, som gennemsyrrer hverdagslivet. Distinktionen mellem den ene følelsesmæssige yderlighed og den anden identificerer, hvilke handlerum eller muligheder for mestring individet lades tilbage med, når puslespillet skal lægges: *'Flow og stress er følelsesmæssige oplevelser, som befinder sig indenfor hver sin pol i hverdagslivets følelsesspektrum. Flow hører hjemme i den lyse og den lette ende, hvor glæden og rusen findes, mens stress hører hjemme i den mørke ende, hvor irritation, vrede, afnagt og hjælpeløshed hersker'* (Bloch 2001:12). Bloch benytter, ligesom det gør sig gældende i denne afhandlings analyse (se kapitel 6), modsætningsparret stress og flow for at kunne indfange den dobbelthed, der er knyttet til hverdagslivet.

Opmærksomheden på stress som symptom eller (folke)sygdom er vokset gennem de senere år. Flowet har ikke vundet den samme type af opmærksomhed i analyserne af, hvad det er, som kan beskrive moderne menneskers følelsesmæssige forankring i arbejdslivet, såvel som i

fritidslivet²¹. Diskussionen om, hvad stress er, og hvor skadelig den kan opleves, er mangfoldig (Hochschild 1997; Bloch 2001; Prætorius 2007). Ofte diskuteres stress med udgangspunkt i, og som en følgevirkning af, for meget arbejde eller forkerte og nedslidende arbejdstyper og -rytmer. Ifølge Bloch er mange mere optagede af at håndtere deres stress gennem forskellige teknikker end at lytte til og forstå *'hvad deres stress fortalte om deres livsbetingelser og om forholdet mellem dem og deres livsbetingelser'* (Bloch 2001:160). Netop denne tendens er interessant i forhold til mulighederne for sammenstyknin g af hverdagslivet som den arena, hvori det gode liv udspilles. Individet fokuserer måske i højere grad på den samlede forestilling, end på hvordan de enkelte numre hænger sammen, og hvorledes de indirekte påvirker og måske endda forhindrer hinanden. Det gode liv er svært at rumme og mestre, hvis der skal være plads til det hele. For mange, både arbejdsgivere og arbejdstagere, er fleksible rammer og bøjelige grænser mellem arbejdsliv og fritidsliv derfor attraktive (Sennett). Som konsekvens af hverdagslivets stramme programmer og multiple ønsker om dets sammensætning opstår den frie tid i hverdagslivet i de få uplanlagte – eller modsat, i de meget rutinerede – rum, hvor individet kan sende tanker på langfart. Det kan være i dele af arbejdslivet eller i de mellemrum mellem hverdagslivets aktiviteter, hvor man er overladt til sig selv. For mange findes dette frie mellemrum bag rattet i bilen på vej fra sted til sted (Freudendal-Pedersen 2007; 2009). Det vender jeg tilbage til senere i dette kapitel.

Hochschild betegner det moderne menneskes dilemma mellem arbejde og fritid (familien) som *tidsfælden* (Hochschild 1997). Hun argumenterer for, at markedet i stigende grad dominerer de sfærer af livet, som hidtil ikke har været omfattet af markedsstyring, nemlig privatlivet. Markedsstyringen har undergravet det kulturelle greb om for eksempel privatlivet og skubber så at sige individet ud af sin moralske

21 Den sociologiske mobilitetsforskning har åbnet op for diskussioner om, hvordan flowet indgår i hverdagslivet, og hvilke følelser som er forbundet med for eksempel automatiseringens betydning for hverdagslivet. Mere om dette senere.

verden. Denne proces skaber mangel på tid til privatlivet. Tidsfælden er metaforen for denne tendens. Vi bruger med andre ord mere og mere tid på arbejdet og må derfor taylorisere vores hverdagsliv og udnytte tiden optimalt; *'Fordi der er flere i familien, der arbejder og har længere arbejdstider, skal en af de vidtåbne adgangsmuligheder for markeds-kulturen ind i hjemmet findes i presset på menneskers personlige tid og deres måder at forholde sig til dette dilemma på'* (Hochschild 2004:119). Hochschild slår fast, at markedet kommer ind gennem sprækken i tidsfælden.

Måden, vi som individer opfatter tiden på, er under indflydelse af denne tendens. Som en videreudvikling af Tidsfælde-begrebet og markedets indoptagelse af de private sfærer i hverdagslivet udvikler Hochschild en række begreber om tidsstrategier. Tidsstrategierne fungerer som åbnere for markeds-kulturen og er udtryk for måder, hvorpå de ansatte intuitivt forholder sig til deres ønske om at *'generhverve de ikke arbejdsrelaterede aspekter af livet på – udholdenhed, udskydelse, travlhed, uddelegering og modstand'* (Hochschild 2004:122). Hver af disse strategier bestemmer omfanget af, hvordan individet forsøger at opretholde meningsfulde forbindelser til sine (private) omgivelser. Tidsstrategierne er eksempler på de mestringer, individet trækker på, når hverdagens fragmenter skal kædes sammen uden at erodere hinanden. Mestringer, som får hverdagslivets ambivalente prioriteringer til at give mening (Hartmann-Petersen, Freudendal-Pedersen & Drewes Nielsen 2007; Bærenholdt 2007; Freudendal-Pedersen 2007).

Tidsmanglen i arbejdslivet håndteres forskelligt, og som individer trækker vi på forskellige strategier i forskellige situationer/job/perioder osv. Hochschild understreger, hvordan travlheden sætter os ude af stand til at sætte spørgsmålstejn ved de grundlæggende betingelser i vores arbejdsliv. Når markedsmetaforen har sneget sig ind i vores familieliv, er det vanskeligt at bremse op og sætte spørgsmålstejn ved den: *'I tidsfældens tidsalder kan vi næsten hævde, at travlhed [...] er det nye 'folkets opium' – en måde at undertrykke følelser og forestillinger på, der kunne udfordre tingenes tilstand eller markeds-kulturen, som vi langsomt og sikkert, men ganske uvidende, er fanget i'* (Hochschild 2004:129). I tidsfældens alder er det ikke

underligt, at arbejdet har direkte indflydelse på individets identitet. Gul-lestad (1989) argumenterer for, at hverdagslivet består af en lang række forskellige roller og steder, som sammensættes efter forgodtbefindende, og herigennem skabes den individuelle identitet. Denne karakteristik er i allerhøjeste grad gældende for chaufførernes dagligdag. Det vil blive udfoldet gennem de følgende kapitler.

HVERDAGSLIVETS MOBILITETER

At fokusere på hverdagsliv i forhold til mobiliteterne er en erkendelse af, at sociale dynamikker i mobiliteterne er afgørende i forståelsen af sammensmeltningen mellem modernitet og mobilitet. Denne sammensmeltning – eller nexus (Urry 2000) – har defineret og udviklet mobilitetsforskningen grundlæggende siden midten af 1990'erne. De sociale dynamikkens indflydelse på transport og transportadfærd kan blandt andet ses ved, at transportteknologier og trafiksystemer er blevet integrerede dele af det levede hverdagsliv og har åbnet muligheder for at relationer, skabt via både det sociale og det virtuelle, opløses og frigøres fra de stedlige bindinger (Harvey 1989; Giddens 1996). Samtidig tillægges stedet og stedtilknytninger stadig konstituerende betydning for det sociale liv via stedbundne relationer og institutioner, som stadig forankrer hverdagen fx i bolig, arbejde, institutioner og byer. Det er en stor udfordring for den nyere mobilitetsforskning netop at udforske dualiteten mellem det stedbundne og kontekstuelle på den ene side og mobilitet og flow på den anden.

Urry skriver om mobilitet som et nyt paradigme, hvorudfra samfundets sammenhængskraft skal analyseres. Mobilitet er med andre ord udgangspunktet for at forstå drivkræfterne i det senmoderne samfund. Hvorvidt der er tale om et decideret paradigme (skifte) er blevet diskuteret siden Urrys første milepæl på feltet *Sociology beyond Societies* (2000), som startede diskussionen om mobilitet og mobiliteter som samfundsmæssig optik. Hovedbudskabet er, at det sociale skal ses som indeholdende

mobilitet og samtidig sætte fokus på, hvordan mobilitet producerer, reproducerer og omformer kulturelle mønstre, identiteter og (dele af) det sociale (B. Jensen & Lassen 2006). Dermed bliver sociologiens fokus, ifølge Urry, snarere mobiliteten end de sociale strukturer. Urry rejser en kritik af sociologiens hidtidige fokusering på *'nationer, 'rødder', lokale fællesskaber og ansigt til ansigt-relationer og dermed [negligeres] rejser, flow og medieret kommunikation'* (Hviid Jacobsen & Larsen 2008:13).

Urry sammenfatter sit ærinde om mobilitetsbegrebets betydning for en sammenhængende fortælling om det senmoderne samfund således: *'The term 'mobilities' refers to this broad project of establishing a 'movement-driven' social science in which movement, potential movement and blocked movement are all conceptualized as constitutive of economic, social and political relations'* (Urry 2007: 43). Udviklingen af mobilitetsbegrebet og dets sociale perspektiver har siden Urrys første bog om emnet antaget mange nuancer (Thomsen et al. 2005). Der tales i denne forbindelse om et *'mobility turn'* som en ny måde at anskue *'the character of economic, social and political relationships. Such a turn is spreading in and through the social sciences, mobilizing analyses that have been historically static, fixed and concerned with predominantly aspatial 'social structures'* (Urry 2007). Urry understreger, at begrebet *mobility turn* er post-disciplinært og bidrager dermed til udviklingen af sin egen pointe om mobilitet som ny samfundskategori gennem det, han nu kalder *'mobility-systems'* (Urry 2007:10). Begrebet inkluderer de kategorier af socialt liv, som hidtil ikke har været analyseret i sammenhæng med øvrige samfundsmæssige drivkræfter, nemlig koblingen mellem hvad man kunne kalde bevægelse og beslutninger i hverdagslivet såsom for eksempel bilkørsel, cykling, gang, pendling:

'These all involve movement or potential movement and affect the form taken by such social relations. Moreover, the social sciences overly concentrate upon subjects interacting together and ignore the enduring systems that provide what we might call infrastructures of social life. Such systems enable the movement of people, ideas and information from

place to place, person-to-person, event to event, and yet their economic, political and social implications are mostly unexamined in social science'
(Urry 2007:12).

Som det tidligere er nævnt, er det essentielt i analysen af mobiliteter ikke alene at betragte og analysere mobilitet som faktisk bevægelse, men ligeledes at lægge vægt på *potentialet* for mobilitet (Gudmundsson 2000; Freudendal-Pedersen et al. 2002). Et potentiale, der handler om det enkelte individs muligheder for at være mobil, og om hvordan dette potentiale aktiveres og bliver til handling (Kaufmann 2002). Til at analysere dette potentiale for mobilitet har Kaufmann udviklet begrebet *motilitet*. Dermed bliver mobilitet et ambivalent begreb indeholdende en tvedeling mellem mobilitet og motilitet, faktisk bevægelse og potentialet for bevægelse, som bliver strukturerende for kollektive og individuelle aktører. At forstå dette indbyrdes forhold mellem mobiliteten og motiliteten er en forudsætning, hvis vi ønsker at forstå, hvordan og hvorfor individer er i bevægelse (Kesselring 2006; 2008). Mobilitet muliggør en individualistisk sammensætning af de mange fragmenter og nu'er, som udgør tiden. Dermed muliggør mobiliteten det senmoderne menneskes selvbiografiske fortælling, og denne forventning om det mobile individ bliver mestret af den enkelte via forskellige adfærdsmønstre, visioner, drømme og personlige strategier.

Mobiliteten har imidlertid også indbygget et ulighedsskabende og handlingsbegrænsende element. Mobilitet kan betyde frihed, men rummer også begrænsninger og ufrihed (Freudendal-Pedersen 2007; 2009). Alle har ikke lige adgang til og muligheder for mobilitet. Mobilitet er sammensat af forskelligheder farvet af etnicitet, køn, alder, økonomi osv. og kan således ses som en byrde (Fotel 2006). Samtidig bevirker mobiliteternes teknologier og transportsystemerne i risikosamfundet (Beck 1997; 2008) ulighedsskabte trusler mod sundhed, miljø og klima, som også beforder ufrihed, ulighed og begrænsninger (Thomsen et al. 2005; Urry 2007; Brusman et al. 2008; Teknologirådet 2009; Dennis & Urry 2009).

Automobilitetens dominans

Udviklingen af transportforskningen hen imod mobilitetsforskningen har på mange måder taget afsæt i udviklingen af analyser af automobiliseringen og dens konsekvenser. Mobilitetsbegrebet har en bredere tilgang til, hvad der udgør bevægelse i samfundet. Når automobilitetens dominans skal beskrives her, er det, fordi den på mange måder er nøglen til at forstå, hvorfor mobiliteten har fået den centrale position, som tilfældet er på alle samfundsmæssige niveauer. Automobiliseringen har således også stor betydning for de vilkår og samfundsmæssige rammer, chaufførerne oplever i deres daglige arbejde. Både i kraft af konkret trafik i byens gader, men også gennem den statusforskydning af bussen (og dermed ændring af chaufførens anseelse), som blandt andet privatbilens udbredelse har medvirket til.

Bilen som teknologi har været diskuteret siden dens opfindelse. Siden har bilens rolle i og betydning for mobilitetssystemerne, og dermed som centralt objekt for analyser af politik og planlægningsdiskurser (Jensen 2006) og i hverdagslivet, udvidet kendskabet til automobiliseringens dominans. På et hverdagslivsniveau har det for eksempel udmøntet sig i analyser af, hvad selve rummet i bilen består af, hvordan tid og rum hænger sammen (Featherstone et al. 2005), og hvilken betydning automobiliteten har for individets identitet (Jensen 1997a og b; Jensen 2001; Thomsen 2001). På det politiske og planlægningsmæssige plan har de forestillinger, der knytter sig til bilen som teknologi, haft fundamental betydning for for eksempel byudvikling. Enkelte danske kommuner (for eksempel Odense og København) har de senere år forsøgt at retænke byens trafikale struktur ud fra andre principper end autologikkens. For de to nævnte kommuners vedkommende ved at fremme mulighederne for cykling. Dette til trods er autologikken til stadighed overordnet styrende for de planer, der bliver lavet om, hvordan samfundet skal udvikle sig mobilitetsmæssigt (Virilio 1998; Beckman 2000; Freudendal-Pedersen 2007; Brusman et al. 2008; Freudendal-Pedersen 2009; Concito 2009). Byer og regioner bliver planlagt ud fra en forestilling om fri bevægelighed,

hvor bilens/lastbilens fremdrift spiller hovedrollen og som sådan tegner sit tydelige billede på byer og regioners værdihorisonter, både lokalt og globalt (B. Jensen & Richardson 2004). Automobiliteten tages for givet og determinerer megen hverdagslivs-, trafik-, og byplanlægning. Sheller & Urry (2000) kritiserer denne udvikling: *'The civil society of automobility that arises within contemporary cities involves the transformation of public space into flows of traffic, coercing, constraining and unfolding an awesome domination which analysts of the urban have barely begun to see even as they sit staring through their own car widescreens'* (Sheller & Urry 2000:755).

Som tidligere nævnt hyldes mobiliteterne for at tilføre det moderne liv fleksibilitet. Et fleksibelt liv muliggøres og opretholdes blandt andet gennem en ihærdig brug af hverdagslivets mobiliteter. Når individet sætter ord på et specifikt transportmiddelvalg i en særlig hverdagslivssituation, sker det ofte under henvisning til ønsket om fleksibilitet. Det kan være via udsagn, som fremhæver enten bilens eller et kollektivt transportmiddels forcer til den konkrete kontekst, man trækker på (Freudental-Pedersen et al. 2002; Freudental-Pedersen & Hartmann-Petersen 2006; Freudental-Pedersen 2007; 2009). Inden for transport- og mobilitetsforskningen har fleksibiliteten fortrinsvist været tæt koblet til automobilitet. Bilens fremkomst, udvikling og integration i det senmoderne hverdagsliv er på mange måder synonym med individets mulighed for frihed og fleksibilitet. Bilen har gennem årtier udvidet individets rækkevidde og muliggør meget af det sociale liv, vi hver især ønsker, blandt andet fordi den står til rådighed 24 timer i døgnet (Urry 2007). Urry uddyber således også forholdet mellem automobilitet og fleksibilitet:

'Automobility thus coerces people into an intense flexibility. It forces people to juggle tiny fragments of time so as to deal with the temporal and spatial constraints that it itself generates. Automobility is a Frankenstein-created monster, extending the individual into realms of freedom and flexibility whereby inhabiting the car can be positively viewed, but also constraining car 'users' to live their lives in spatially stretched and time-compressed ways' (Urry 2007:120).

Når individet beskriver sit mobilitetsbehov i hverdagslivet, er det ofte i relation til den bevægelighed og fleksibilitet, som selve arbejdet eller arbejdets geografiske placering kræver (Freudental-Pedersen 2007). For mange af dem, som kører i bil mellem hjem og arbejde, er bilen determinerende for, hvordan individet skruer sin resterende mobile adfærd sammen. Hvis bilen er nødvendig for at komme til og fra arbejde, er det måske også den, som individet køber ind i, henter børn i eller tager til fritidsaktiviteter i. Samfundets fleksibilisering er koblet til (auto)mobilitet på flere niveauer: Dels ved at individet har mulighed for at få alle fragmenterne i hverdagslivet til at hænge sammen og yde en værdifuld indsats for arbejdspladsen – og i øvrigt være i stand til at skabe mening i sit eget liv. Dels ved at individet i mange tilfælde skal kunne være fleksibel i sin arbejdsprofil.

Mange (arbejds)liv er præget af stadige forandringer, og disse forandringer realiseres og indfries i høj grad i mobiliteterne. Når en arbejdsplads omstruktureres, kan det for eksempel betyde nyt arbejdssted, og hvis individet vil fortsætte sit virke på arbejdspladsen, må han/hun omlægge hverdagslivet, så det hænger sammen logistisk og dermed også mobilitetsmæssigt. Som det vil fremgå af analyserne af chaufførernes fortællinger i næste kapitel, er dette også tilfældet i chaufførbranchen. De skiftende tilhørsforhold til regionens forskellige garageanlæg fører chaufførerne vidt omkring i de daglige arbejdsrejser.

Ifølge Sennett må individet, for at kunne trives i 'den nye kapitalismes kultur', kunne leve under ustabile fragmentariske sociale betingelser. Han formulerer, som allerede nævnt i kapitel 3, tre udfordringer relateret til tid, til evner og til evnen til at give slip. Set i lyset af denne afhandlings begrebsudvikling kan man formulere Sennetts ord endnu mere firkantet; hvis individet ikke er i stand til at tage disse udfordringer op i arbejdslivet, er graden af flygtighed og risikoen for at nedbrydes stor. Disse tre parametre er ligeledes centrale i dele af den sociologiske mobilitetsforskning. Mobilitet i hverdagslivet imødekommer mange mennesker i jagten på at leve med disse betingelser. For mange er den daglige mobilitet – hvad end den er i bil og/eller i andre former for transportmiddel – katalysator for de udfordringer, Sennett opstiller ovenfor.

Sennetts kritik af vilkårene for medarbejderne i den nye kapitalisme er således relevant at diskutere i forsøget på at udvikle nuancer i synergien mellem mobilitetsforskningens optik på menneskets vilkår og mestringer på det senmoderne arbejdsmarked.

Automobiliseringens konsekvenser

Konsekvenserne af (auto)mobiliseringen diskuteres mere og mere i et bæredygtighedsperspektiv. I takt med, at presset på vejene stiger, og luftforureningen visse steder overstiger det tilrådelige, udbredes debatten om, hvordan automobilitetens konsekvenser imødekommes på sigt. Debatten i Danmark har hidtil haft karakter af skyttegravskrig, som, firkantet sagt, har diskuteret for eller imod bil, for eller imod udvikling, for eller imod den individuelle frihed. Disse dikotomiske skel har blokeret for udvikling af mulige alternativer. Samfundsdebatten har til tider været skinger, og hverken forskningen, det politiske system eller planlægningen har formået at forene visioner om bæredygtigt hverdagsliv i udvikling og fremdrift. For mig at se har de seneste års klimadagsorden rokket ved denne fastlåste situation, selvom det stadig er autologikken nu i kombination med tiltag inden for eksempel den kollektive transport, som præger billedet (Regeringen 2009).

Begrænsning af automobilitet er stadig en varm kartoffel på mange niveauer i Danmark. I dele af forskningsverdenen har kritikken af automobiliseringen på bekostning af andre mere bæredygtige mobilitetsformer været italesat længe (Thomsen et al. 2005), og åbningerne mod anderledes måder at planlægge på er længere fremme. Senest har teoretikere som for eksempel Giddens (2009) og Urry (2007) ligeledes indtænkt en bæredygtighedshorizont i deres arbejde. Urry udvikler visioner for et fremtidigt *post-car system*. Han understreger, at *'large-scale systems change normally results from 'small' changes that occur in what turn out to be the early stages of a socio-technical system'* (Urry 2007:279). Urry nævner en række forskellige ændringer på den globale dagsorden som

eksempler på forandringer, der kan resultere i et post-car system. Flere af hans eksempler er dog større og mere overordnede end som så (globale klimaforandringer, reducerede olieressourcer, nye toner i transportpolitikken, teknologiske fix osv.). Det bliver de ikke mindre betydende af, men det bliver upræcist, hvilke ændringer Urry mener leder til hvilke konkrete forandringer.

Når jeg synes, han har en pointe i at udpege sådanne *forskydninger* (Bech-Jørgensen 1994; Freudendal-Pedersen et al. 2002), er det, fordi det er Urrys mest empirinære bud på, at der bag ved de overordnede linjer (forandringer over tid) ligger en lang række diskussioner, erfaringer og mestringer i det levede hverdagsliv, som udgør kimen til ændret handling på forskellige niveauer. Hvis ændringer skal ske, må der ske forskydninger på både et samfundsmæssigt, et fællesskabs- og et individuelt niveau (Freudendal-Pedersen & Hartmann-Petersen 2006; Giddens 2009). Et eksempel på en af de 'mindre' ændringer, Urry peger på, er, hvad han kalder deprivatisering af bilejerskab (Urry 2007:283). Bilejerskabet er i visse sammenhænge ikke længere en privatsag, som ingen (myndigheder såvel som privatpersoner) kan blande sig i. Delebilklubber i for eksempel københavnsområdet oplever i disse år stor medlemstilgang, og udbredelsen af koordineret pendler-samkørsel via internetportaler stiger også (Vasconcellos 2008). Flexibilitet og frihed er med andre ord værdier, som tidligere var synonyme med den private automobilitet, og som efterhånden også får nye betydninger og nuancer.

Automobiliseringen har ifølge Urry reduceret det kollektive (tidligere offentligt ejede) transportsystems dominans uigenkaldeligt:

'That has been irreversibly lost because of the self-expanding character of the car system that produced and necessitated individualized mobility based on instantaneous time, fragmentation and coerced flexibility. Whatever the post-car system will be like it will substantially involve individualized movement that automobility presupposes and has brought into being during the century of the car. The tipping point towards a post-car nexus is unpredictable' (Urry 2007:285).

Denne degradering af det kollektive transportsystem gennem øget behov for individualiseret transport er netop en del af omdrejningspunktet for udviklingen af den kritiske mobilitetsforskning. For at kunne identificere sprækker i individets mobile identitet, som kan åbne op for ændrede handlemuligheder på individuelt såvel som mere overordnet samfundsmæssigt niveau, må forskningens sigte bredes ud. Analyser af automobilitetens drivkræfter må kobles tæt til analyse af *processer*, som kan belyse og udfordre mobilitetens drivkræfter yderligere. Det kan for eksempel være i kraft af de metoder, som tages i anvendelse. På det seneste har flere internationale forskere budt ind på udviklingen af såkaldte mobile metoder (Murray et al. 2009 forthcoming), som skal forsøge at indkredse, hvordan metodeudviklingen imødekommer de udfordringer og forandringer, som mobiliteten kræver af forskningen. Den kritiske mobilitetsforskning kan også bestå i kritiske vinkler på forskningens fokus over mod analyse af de processer, som den kollektive transport tilbyder og fordrer. Denne afhandlings metodiske og tematiske fokus kan ses som forsøg på at skubbe kritisk til denne udvikling.

Tid og rum og sted

Som allerede nævnt har modernitets- og mobilitetsforskningen med forskellige optikker forsøgt at dechiffrere, hvordan opfattelser af tid og sted, og sammenhængen mellem disse, spiller ind på mobiliteterne i det senmoderne samfund. Diskussionen om disse sammenhænge går lidt firkantet sagt ud på, hvorvidt stedet og rummet har en betydning, hvis man anerkender, at samfundets sammenhængskraft er mobiliteter og strømme. Som allerede antydnet mener jeg, med dele af mobilitets- og senmodernitetssociologien, at stedets og rummets forklaringskraft er lige så vigtig, som mobilitetens er.

Tid som begreb har isoleret set været genstand for meget analyse på tværs af fagfelter og –discipliner, og det senmoderne individs anvendelse, forbrug af og relation til tiden er blevet operationaliseret på mange

forskellige måder (Virilio 1998; Jönsson 2000; Urry 2000; Urry 2007; Eriksen 2001; Freudendal-Pedersen 2007; Freudendal-Pedersen 2009 osv.). Stedets betydning og dets relation til tid har, navnlig i geografien, været diskuteret længe (for eksempel Harvey 1989; Massey 1994; Simonsen 2005; 2007; 2008).

Urry opererer med to former for tid, klokketid og øjeblikkelig tid, og kobler dermed tidsdiskussionen til mobilitetssociologien. Han forsøger at kategorisere tiden efter, hvordan den opfattes af individet. Han forudsætter dog, at tidsstrukturer er produkt af en overordnet samfundsmæssig proces, som udvikler disse forståelser i vekselvirkning mellem individ og samfund. *Klokketiden* er industrialiseringens tid og udtryk for, hvordan tiden blev opdelt i mindre enheder gennem arbejdets forandring. Klokketiden kan måles, synkroniseres, og effekten er *'disembedding of time from meaningful social practices and from apparently natural divisions of night and day, the seasons and movement of life towards death'* (Urry 2000:113). Klokketiden er en orientering mod, at tiden opfattes som en uafhængig ressource, som kan blive *'saved and consumed, deployed and exhausted'* (Urry 2000:113). En ressource, som skal administreres, og dette sker i høj grad gennem alle de markører i hverdagslivet, som viser, at tiden går: *'the widespread use of various means of measuring and indicating the passage of time: clocks, watches, timetables, calanders, hooters, schedules, clocking-on devices, bells, deadlines, diaries, alarm clocks, and so on'* (Urry 2000:113). Klokketiden opfattes som en målbar objektiv størrelse, som eksisterer uafhængigt af menneskers erfaringer og påvirkninger. Alle handlinger bliver koordineret og stadfæstet ud fra urets tid og kalenderens skematiske inddelinger. Klokketiden er en præcis målestok – sekunder, minutter, timer, dage, uger, år osv. Klokketid gør tiden til noget selvstændigt.

Hylland Eriksen supplerer Urry med det, han kalder urets tid: Den er en eksakt, objektiv og nådesløs størrelse. Den fungerer som spændetrøje for den oplevede tid, som forekommer mere subjektiv og diskontinuerlig. Desuden er urets tid synkroniserende for alle. Der er udbredt enighed om, hvordan et bestemt klokkeslæt skal tolkes, og hvornår det

er. Det betyder for eksempel, at vi er enige om, hvornår et år skifter til det næste. Selvom det hvert år nytårsaften diskuteres i alle hjem, om det er på Rådhusurets første eller sidste slag, at årstallet skifter, er vi enige om, at der findes et facit, som vi retter os efter – på linje med den definerede 'lovmæssighed', at et termometer viser, hvor varmt eller koldt et rum er, eller hvor meget en liter vand fylder. Lovmæssigheden sættes ikke desto mindre på spil, når uret på eksempelvis Københavns Rådhus faktisk *ikke* lever op til sin objektive status. Nytåret 2007-2008 viste dette. Uret slog ikke de berømte slag, som familien Danmark forventede foran tv-skærmene. Men alligevel skiftede året. Hylland Eriksen skelner mellem guldurets tid (industrisamfundet) og fleksibilitetens tid (informationssamfundet) (Eriksen 2001:124). Betydningen af tiden i forhold til det enkelte individs hverdagsliv sammenkæder Hylland Eriksen med modernitetens udvikling:

'Moderniteten indtager i øjeblikket en særstilling. Den er dominerende og på vej til at blive universel. Den synkroniserer og standardiserer et enormt antal mennesker, som alle er små tandhjul i et uoverskueligt maskineri. Den bygger på en fælles, mekanisk objektiv tid, et globalt medium for økonomiske transaktioner [...] Moderniteten samordner – synkroniserer og koordinerer – et enormt antal menneskers bevægelser og tanker på måder, som både er ukendte og utænkkelige i ikke-moderne samfund' (Eriksen 2001:60).

Som modsætning til klokketiden står som nævnt det, Urry kalder *øjeblikkelig tid* (instantaneous time). Den øjeblikkelige tid opstår på grund af sammenpresningen af tid og rum (Harvey 1989) foranlediget af for eksempel informations- og kommunikations-teknologiske udviklinger: *'Time-space compression – the effective shrinking of the globe by ever-increasing mobility at speed enabled by innovations in transportation and communications technology'* (Cresswell 2006:4). Vi er som samfund og som individer parate til at reagere hurtigt på impulser og informationer omkring os. Hastigheden er høj, og tiden er accelereret. Tidens

fragmentering bevirker, at de aktiviteter, vi bygger vores hverdagsliv op omkring, i ringere grad bliver kollektivt organiseret. Bevægelse foregår til stadighed hurtigere, og beslutninger kan og skal træffes hurtigere end nogensinde. Mobiliteten og automobiliseringen er medskabere af den øjeblikkelige tid. Det har betydning for menneske- og varestrømme, som organiseres mere midlertidigt, fordi teknologier overskrider rummet i hastigt tempo (Urry 2000). Den øjeblikkelige tid er udtryk for *'technological and organisational changes which break down distinctions of night and day, working week and weekend, home and work, leisure and work'* (Urry 2000:129). Konsekvensen af disse mekanismer er for eksempel *'growing volatility and ephemerality in fashions. Products, labour processes, ideas and images'* (Urry 2000: 129).

Hylland Eriksen supplerer denne kategorisering med perspektiver, som er lidt tættere på det levede hverdagsliv. Med Virilio beskriver han ligeledes historien om de seneste århundrede som en historie om hastighed og acceleration: *'acceleration og eksponentiel vækst, som for øvrigt er nært beslægtede, fører til vertikal stabling'* (Eriksen 2001:125). Acceleration fjerner afstand, rum og sted (Eriksen 2001:166). Tidsrummene bliver kortere og kortere; *'Ordet instant betyder [...] øjeblik [...] Øjeblikket er flygtigt, overfladisk og intenst. Når vi udelukkende lever for øjeblikket, har vi ikke længere plads til byggeklodser som kun passer sammen i et bestemt mønster sammen med andre klodser. Alting må umiddelbart kunne udskiftes med alt muligt andet'* (Eriksen 2001:135). Han åbner dermed op for, at hastigheden og acceleration fremdyrker tidspres for det senmoderne individ: *'Alle der arbejder med information – fra vejrprofeter til professorer – slås om de samme sekunder, minutter, timer af andre menneskers liv [...] For mennesker der lever i et sådant samfund [...] bliver den vigtigste knaphedsressource [...] kontrol over ens egen tid'* (Eriksen 2001:32-33).

Mellemrummenes centrale betydning

Individets behov for kontrol over sin egen tid og følelsen af at styre sit eget liv indhentes i de mellemrum i hverdagslivet, som forbinder hverdagslivets aktiviteter og gøremål. Byggeklodser, som stables og via hastigheden truer med at udfylde mellemrummene og dermed eliminere individets følelse af kontrol over egen tid (Freudendal-Pedersen 2007; 2009). Hastighedens natur resulterer i, at den hurtige tid altid vinder over den langsomme, når de mødes. Det betyder, at arbejdet vinder over fritiden – og ikke omvendt – når de mødes på et og samme sted. Familielivet står for den langsomme tid og mases derfor lettere. En hovedaktivitet for mange forældre bliver således organiseringen af tidspresset; hvem kører a til fodbold, og hvem læser lektier og bager kage til klassen med b? Familielivet bliver koordinerende samlebåndsarbejde og dermed tayloriseret. Dette sker ironisk nok i takt med, at arbejdslivet generelt fleksibiliseres. Om mellemrummenes funktion skriver Freudendal-Pedersen: *'I vores pressede senmoderne hverdagsliv er mobilitetens, især bilens, rum det eneste alternativ der er tilbage. Det handler om processer der ligger ud over det rummelige konkrete. Vi installerer behagelige mellemrum og disse mellemrum giver flowet sin egen identitet, det er ikke bare mobilitet eller transport men et utal af forskellige processer der foregår i disse mobile rum'* (Freudendal-Pedersen 2007:154).

Mellemrummene bliver således vigtige og indholdsrige i kraft af deres umiddelbart tomme ikke-funktion – og det i sig selv er netop også en funktion. Mellemrummenes betydning er afgørende at indfange teoretisk og empirisk, hvis sammenhængen mellem hverdagsliv og mobilitet skal afdækkes. Dette opnås ikke udelukkende gennem distinktionen mellem forskellige typer af tid. Teoretisk må man derfor søge bredere for at få sammenhængen mellem tid, sted, rum og mellemrum kædet sammen.

Tid og rum skal som nævnt forstås i sammenhæng, når mobilitetens betydning skal analyseres. Giddens beskriver, hvordan løsrivelsen fra det stedlige er et kendetegn ved det senmoderne samfund. Men i mine øjne er individets kendskab til det stedlige og individets stedstilknytning

bestemt ikke opløst. Alt er ikke bare strømme uden start-, mellem- og slutpunkt. Dele af mobilitetsforskningen har teoretiseret over, hvordan flow og netværk producerer rum, og hvordan tids-rumlige organiseringer er påvirket af rum. Mobiliteten påvirker individers syn på og opfattelser af tid og rum, men den ophæver ikke stedet og rummet. Hverdagsliv er forbundet med steder – måske endda bundet til dem (Simonsen 2007). Steder, som er forbundet med særlige identiteter, kendetegn, følelser osv. Byen som teoretisk kategori er et eksempel på dette. Byen er ikke bare strømme: *'Den består af levende kroppe i bevægelse, der på en gang praktiserer tid-rum og skaber det'* (Simonsen 2007:135). Byen er et sted, hvori mange rumligheder og tidsligheder støder sammen i mangfoldighed og diversitet. Stedet skal, ifølge Simonsen, og med inspiration fra Massey (1994), således forstås som et åbent og dynamisk begreb: *'Sted er en specifik lokaliseret artikulation af lokale praksisser, sociale relationer og sociale processer såvel som erfaringer og betydninger konstrueret mellem dets forskellige brugere'*. Hun betegner stedet som bestående af unikke, specifikke momenter af sociale relationer, *'hvoraf nogle skabes inden for stedet mens andre er baseret i andre rumlige skalaer og forbinder stedet med andre steder'* (Simonsen 2007:139). Byens rum består af mange menneske-, vare-, og informationsflow. Dette mylder af magtstrømme kan anskues som multiscalær krig, spacewars (Hansen 2006). Stedet kan forstås som konkrete rum eller mødesteder, *'moments of encounter'* (Amin & Thrift 2003:301; Simonsen 2008), eksempelvis bilens rum eller bussens rum. Det er derfor afgørende at analysere de praksisser og magtrelationer, som foregår i og konstruerer rummet. Det kan for eksempel være med udgangspunkt i de identitetskonstruktioner og fællesskabsdannelser, der foregår i mobilitetens rum. Således vil vi kunne identificere nogle af de delelementer, som kan sammenstykkes til en samlet forståelse af samfundets stadig stigende tempo og vores manglende evne til at bremse farten (Freudendal-Pedersen 2007:147; Drewes Nielsen 2007).

Rytmer

Vekselvirkning mellem klokketid og øjeblikkelig tid, mellem langsom og hurtig tid og mellem mangfoldige rumligheder er markant i det senmoderne hverdagsliv. Eksempelvis arbejder buschaufførerne efter en køreplan baseret på klokketid og omgives af informationer og strømme, som med høj hastighed kører efter en øjeblikkelig tid. De kører bussen gennem mange forskellige bydele og transporterer tusinder af forskellige mennesker hver dag. Steder og rum, der konstrueres af de interaktioner, som mangfoldighederne producerer og reproducerer. Sammenstødet mellem disse tidsligheder og rumligheder har som nævnt konsekvenser. Det er dog vanskeligt, på baggrund Urrys to tidsopfattelser og med den åbne stedkonstruktion af byen, at indkredse, hvordan disse konsekvenser udmønter sig på konkret individniveau.

Rytmeanalysen sætter interaktionen mellem multiple rumligheder og tidsligheder i centrum. Begrebet rytme kan forstås på mange niveauer. Arbejdslivsforskningen har diskuteret arbejdslivets rytme med forskellige vinkler over mange årtier. I hverdagslivsforskningen har rytmebegrebet fortrinsvist været anvendt i sammenkoblingen arbejdsliv og øvrigt liv, altså hvorvidt arbejdslivets (mangel på) rytme breder sig ind over det 'frie' i fritiden (Hochschild), eller i forbindelse med Lefebvres teoretiske sammentænkning af bylivets mangfoldighed og variation (Lefebvre 2004; Simonsen 2005:49). I mobilitetsforskningen har rytmebegrebet i højere grad været berørt indirekte i den løbende tidsdiskussion. Med afsæt i arbejdslivsforskningens systemiske optik på rytmebegrebets analytiske kraft kan begrebet udfoldes til også at omhandle hverdagslivets mestringer og mobilitetsforståelser.

Rytme udspringer af opfattelser af tid. Tiden er knyttet til hændelser og oplevelser, som har en rytmisk gentagende struktur. Alt, hvad der sker omkring os, indrammes af rytmer, for hvis alting skete 'atypisk', ville det være umuligt at identificere tid i mellemrummene mellem hændelserne. Alt ville være unikt. Rytmen er den fortløbende proces, som omkranser det unikke, det atypiske. Rytmen er sammensat af et punkt (et sted, en

aktivitet) og en pause (et mellemrum). Ellers var det ikke en rytme, men blot et særskilt sted/rum/aktivitet eller den aktivitet, som kæder de øvrige aktiviteter sammen. I analysen af rytmen sammenkædes de to dele af ligningen om mobilitetens drivkræfter. Det er det, som gør rytmebegreberne mere rummelige end analysen af tidsstrukturer og stedet betydning i forhold til disse. Rytmer er det kontekstuelle mellemværende, som gør det muligt at spejle og italesætte det uforudsigelige: *'Tid er afhængig af gentagelser, men omvendt er gentagelser også afhængig af tid. Uden tid ville hændelser ikke være adskilte, og dermed ville de ikke være gentagende. Rytmen er altså kombinationen af to uadskillelige forhold: gentagende hændelser og tid'* (Hvid 2006:112). Rytmen er således ikke stationær eller cirkulær, men dynamisk og spiralformet; *'hændelser gentager sjældent sig selv fuldstændigt. Der sker hele tiden små modifikationer, små forandringer, små tilpasninger, og dermed ligger der også et udviklingselement i det rytmiske'* (Hvid 2006:113).

Rytmer, forstået som gentagelser over tid, er et grundvilkår i den verden af sociale relationer, vi definerer og etablerer, og dermed også et grundvilkår i hverdagslivet. Menneskers sociale omgang er rytmisk. Hverdagslivet består af en lang række rutinemæssige, rytmiske handlinger, som på trods af det senmoderne livs forandrende karakter er forholdsvist forudsigelige fra dag til dag. Vi går på arbejde, vi køber ind, vi laver mad og så videre. Hverdagslivets handlinger og oplevelser kædes blandt andet sammen af det mobile. Konkret idet fragmenterne muliggøres af bevægelse mellem steder og gøremål. Mere overordnet idet det mobile er katalysator for individets krav til og ønsker om et godt, meningsfyldt liv. Det rytmiske element og det mobile potentiale går altså hånd i hånd i det senmoderne individs hverdagsliv; *'At være i rytmen er at leve. At være udenfor rytmen er både identitets- og livstruende'* (Hvid 2006:116).

Det er mobilitet (og teknologi), der gør det muligt at afkoble sig det rytmiske forløb, som er givet fra naturens side. Vi kan købe sommergrøntsager om vinteren og transportere frisk laks fra Norge til Japan på tværs (og på trods) af tidszoner og verdensdele (Drewes Nielsen & Petersen 2007; Hartmann-Petersen et al. 2007). Vi har en forventning

om, at det rytmiske er til forhandling, at rytmer kan bearbejdes. Vi kan arbejde på alle tider og for visse erhverv også alle steder. Arbejdets rytmer er blevet opsplittede og selvstændiggjorte, det øvrige hverdagslivs rytmer ligeså. Denne afkobling af rytmer viser sig ved, at vi gradvist bliver mere uafhængige af tid og sted. Men det betyder ikke, at stedet har mistet sin betydning.

Ifølge Young (1988) og Hvid (2006) er grundelementet i de sociale rytmer, vaner. De vanemæssige handlinger, vi dagligt foretager i relation til døgnen (klokketiden), reducerer hverdagslivets kompleksitet. Uden vaner – fastholdt af klokketiden – ville dagligdagen blive overvældende kompleks og sende individet ud i endeløse valgmulighedsslammelser (Beck). På et mere institutionelt plan gør vanerne arbejdspladsen, familien, det offentlige systems funktioner mere forudsigelige. Det betyder, som før nævnt, på den anden side ikke, at rytmer er tømte for uforudsigelighed eller afvigelser.

Young understreger, at der skal være et element af både rutine og af frihed i sociale rytmer. I friheden ligger nemlig muligheden for at omdefinere hverdagens handlinger lidt. Potentialet for at ændre vanerne en smule. Hvid (2006) pointerer, at velfungerende rytmer er årvågne rytmer. Rytmer, som individet både følger uden refleksiv bearbejdning, og rytmer, som man kan improvisere lidt over: *'Rytmer, der ikke indeholder nogen frihed, er personligt nedbrydende. De opleves som en uendelig trædemølle'* (Hvid 2006:122). Dette betyder, at mange rytmer er blevet for mekaniske. Oversat til Urrys termer kan man sige, at for meget klokketidsstyring fratager individet handlekraft. Den enkelte er blevet en slave af – og ikke medspiller i – rytmen, og det er belastende for identiteten. Dertil kommer, at rytmerne isoleres fra hinanden og søges gjort uafhængige af hinanden. Hvis de rytmer, man har i arbejdslivet, ikke stemmer overens med de rytmer, som præger det øvrige hverdagsliv, er der potentiale for, at arbejdet æder sig ind i fritiden og invaderer familielivet. Det kommer til at gå ud over de ting, man gerne vil realisere, som ikke har med arbejde at gøre (fritidsaktiviteter, hobbyer og andre typer af sociale netværk osv.). Hvis én rytme bliver dominerende, etableres der en anomisk relation

til den omkringliggende verden. Man kommer til at stå på sidelinjen af den del af hverdagslivet, som ikke passer ind i den dominerende rytmes univers. Man underminerer muligheden for at være medskaber af rytmen i dele af livet. De bæredygtige rytmer er faste rytmer, som den enkelte kan give sit eget præg, og som interagerer med de andre rytmer i en mosaik af sammenhængende rytmer (Hvid 2006:129).

Det moderne menneskes dilemma knytter sig til denne sondring mellem organiske, bæredygtige rytmer og anomiske, identitetstruende rytmer. Når hverdagens strukturer (på alle niveauer) bliver flydende (Bauman) og derfor endnu ikke har fundet sin stabile, faste form, mindskes mulighederne for at bevare og præge rytmer i hverdagslivet. Det modstridende ligger på det nærmeste i ordenes klang; at det rytmiske ikke kan være til stede, hvis de omkringliggende sociale relationer flyder, altså 'liquid life' (Bauman 2005).

I praksis forsøger vi som senmoderne individer måske alligevel at få begge sider af dilemmaet til at rummes i det travle hverdagsliv. På den ene side vil vi gerne have det udviklende, afvekslende arbejde med fleksible arbejdsbetingelser og dermed indflydelse på selve arbejdsdagen (den korte sigt) og på karrieren (på længere sigt). På den anden side vil vi gerne have tid til familien. Vi vil være i tæt kontakt med børnenes behov, det vil sige have indflydelse på deres skolegang, have styr på deres individuelle behov for udvikling i fritiden og lave varm kakao til dem og kammeraterne, når de er blevet hentet fra fodbold. Vi vil gerne udfolde os selv, have social omgang med vennerne, og vi bør også tage hensyn til parforholdets vilkår, når alt det med børnene er 'afviklet'. Der er mange hensyn at tage i den moderne familie. Det er derfor ikke svært at få øje på, hvordan risikoen for usammenhængende, anomiske rytmer i hverdagslivet er overhængende. Vi accepterer, at der er dele af hverdagslivet, som (i både bogstavelig og mere teoretisk forstand) flyder, samtidig med at vi forsøger at skabe rytme i de mere stabile, størknede sfærer. Ifølge Hvid er sammensætningen i denne rytmiske konstellation næppe bæredygtig. Men ikke desto mindre er det sådan, mange mennesker lever. Så hvordan mestrer individet denne smeltedigel af praktiske

pligter, vaner, rytmer, drømme, håb og længsler? En del af svaret ligger i mobilitetsbehovet.

Mobiliteterne er som tidligere nævnt den 'uafhængige variabel', som individet mener muliggør opretholdelsen af et moderne *multi-rytmisk* hverdagsliv. Multi-rytmisk, fordi de fleste har områder af hverdagslivet, som kører efter en ganske bestemt rytmisk struktur hver dag. Rutiner, som ser næsten ens ud hver dag, som potentielt kan præges efter behov, og som ikke er oppe til overvejelse dagligt, fordi de nu engang fungerer bedst sådan (organiske rytmer). Sennett understreger, hvordan en vis grad af rutine i hverdagslivet er nødvendig: *'At forestille sig et liv bestående af momentane impulser, afkortsigtet handling uden rutiner, der videreføres – et liv uden vaner – er det samme som at forestille sig en virkelig åndløs eksistens'* (Sennett 2003:45). Samtidig har de fleste mennesker ligeledes en række områder af hverdagslivet, som ikke er i rytme, og som presser det flow, som individet forsøger at opretholde i forskellige hverdagslivsfora, som for eksempel i arbejdslivet. Det kan være stress i dele af arbejdet, rutineret arbejde uden mulighed for personlig påvirkning, for mange aktiviteter i fritiden eller andre typer af pres, som slår rytmen ud af kurs (anomiske rytmer). Det senmoderne hverdagsliv fungerer for mig at se ikke enten rytmisk eller urytmisk, enten organisk eller anomisk, enten fordrende eller nedbrydende. Det er multi-rytmisk, fordi clashet mellem sfærerens forskellige rytmer skal fungere inden for samme individuelle hverdagslivsramme. Og dernæst i samklang med andre menneskers multi-rytmiske hverdagsliv. Det kan med stor sandsynlighed godt lade sig gøre at mestre disse sammenstød periodisk, men på længere sigt er det ikke bæredygtigt.

På det daglige plan kan det derfor opleves nedbrydende og stressende, hvis bilen bryder sammen, eller toget er aflyst. Hvis noget forhindrer mobilitet, lægges beslag på udfoldelse af moderne liv og dermed på (selv)udvikling. Og det er ikke kun en, forkælet vil nogle mene, idé hos individet, om at alt er muligt, hele tiden. Det er også en indstilling og forventning, som ligger indlejret i mange af de systemer, vi dagligt indgår i. Arbejdspladsen forventer, at du er omstillingsparat og fleksibel,

vuggestuen forventer, at du kommer med det samme, når barnet er sygt og skal hentes, kommunekontoret ligger ikke nødvendigvis i nærmeste by, og omorganisering af hospitalsvæsenet gør, at en specifik lidelse skal behandles på et specifikt hospital, som måske ligger længere væk. Mobiltelefonen sikrer, at omgivelserne, selv når vi er i høj hastighed (på arbejdet i bussen eller lignende steder), kan komme i kontakt med os. Mobiliteten er navigatør, når hverdagslivets rytmer skal synkroniseres for at mestres.

Det multi-rytmiske hverdagsliv muliggør dels det, vi tilstræber, nemlig flowet, hvor alt kører, og vi finder selvtilfredsstillelse i at gøre gode ting for os selv og for andre, og dels det pressede liv, hvor de forskellige dele/fora arbejder mod hinanden. Hvor alting skal planlægges på ny hele tiden for at kunne nås. Mange rytmer levner plads til mellemrummet – hvad end det er det gode eller det pressede mellemrum. Dette er en nuancering af mobilitetsdiskussionen om tidspres og tidsstrukturer (og om modstillingen flow og stress). Den er i sin klang negativ. Det er vigtigt at holde sig det nedbrydende, ikke-bæredygtige element for øje ved sammenstødet mellem mange forskellige rytmer i hverdagslivet, men det er ikke enten organisk eller anomisk. Lefebvre skelner mellem *selvets rytmer* og *det andets rytmer* og fokuserer på de overlap, som er mellem det private (selvet) og det offentlige (det andet) masser af steder i hverdagslivet og i bylivet: *'Der bygges således bro mellem det private og det offentlige med udgangspunkt i kroppen og dens sanser, der rækker ud imod og skaber forbindelser til omverdenen i sin mangfoldighed og travlhed'* (Simonsen 2005:47). Lefebvres rytmeanalyse laver distinktionen mellem tidslighed og gentagelse, mellem cyklisk tid og lineær tid, og sætter hermed fokus på konflikter, modsætninger og interaktion i kroppen og i byen (Simonsen 2005). Det er relationen mellem den cykliske og den lineære repetition, som konstituerer det, Lefebvre kalder tidens måleenhed, altså rytme: *'Time and space, the cyclical and the linear, exert a reciprocal action: they measure themselves against one another; each one makes itself and is made a measuring-measure; everything is cyclical repetition through linear repetitions'* (Lefebvre 2004:8). Den cykliske, spiralformede rytme kan skabe

indblik i, hvordan individet erfarer bylivet gennem noget, som er kendt og noget, som er ukendt.

Rytmerne er et andet ord for tidsstrukturer, som man diskuterer dem i mobilitetssociologien. Rytmebegrebet kan supplere tidsdiskussionen, fordi det sætter individet mere i fokus (fordi tidsstrukturer i transport- og mobilitetsforskningen også handler om gods- og varestrømme) og er navnlig anvendt og udfoldet langt mere inden for arbejdslivsforskningen som noget påvirkeligt eller regulerbart. Man skal kunne improvisere over takten, og rytmerne skal kunne fungere i samspil med andre og andres rytmer. Det betyder, at de sociale strukturer i arbejds- og hverdagsliv gerne skal udgøre det bærende, hvis den enkelte skal kunne mestre det multi-rytmiske i hverdagslivet. Koblingen mellem mobilitetsforskningens og arbejdslivsforskningens anvendelser af rytmebegrebet bringer derfor begge teoriretninger et stykke videre og navnlig tættere på det levede liv.

DET MOBILE MULTI-RYTMISKE HVERDAGSLIV – EN OPSAMLING

Det senmoderne fleksible samfund er båret af ønsker om og muligheder for en høj grad af mobilitet. Populært sagt vil, kan og skal vi mere end nogensinde, og det stiller krav til bevægelighed, til hastighed, til acceleration, til overvindelse af adskillelsen mellem tid og rum – kort sagt udfordrer blandt andet fleksibiliseringen hverdagslivets mobiliteter, deres potentielle effekt og disses interaktion. Senmodernitetens aftraditionalisering tvinger individet til at træffe langt flere valg end tidligere, og det bliver muligt at skrive sin egen livspolitiske biografi, der er summen af de ambivalenser, som refleksiviteten, risikobevidstheden og individualiseringen fremelsker.

Automobiliseringens fremkomst og dominans har bidraget til en degradering af det kollektive transportsystem. Den stigende automobilitet har bevirket en udbredelse af de flow og netværk, vi bevæger os

rundt i hver dag, hvad end det er med et individuelt sigte, eller det er for at opsøge fællesskaber i forskellige hverdagslivs fora, for eksempel i arbejdslivet. Individets refleksive hverdagsliv består af en lang række byggeklodser, som stables og sammensættes i forsøget på at kreere netop den form for gode liv, som vi hver især ønsker. I det daglige flow er tidspres, risikobevidsthed og heraf afledte ambivalenser faste ingredienser. For mange betyder det, at mobiliteten bliver den mulighedsskabende faktor, som forener en lang række obligatoriske punkter med alle de gøremål, der alt i alt udgør det gode liv. Selvom dette kan betragtes som et flow og dermed forstås som én lang bevægelse og kollision af rytmer, har stedet en stor betydning for individets tilknytning til de faste holdepunkter. Specifikke steder og rum giver individet ontologisk sikkerhed.

Imellem gøremål og aktiviteter ligger en række mellemrum, som skal overkommes for at bringe individet videre til næste punkt på den individuelle dagsorden. For at begribe, hvori den enkeltes mobile identitets særkender består, må man forstå mobiliteternes mellemrum. For mange er netop disse mellemrum eneste frirum på en tæt pakket hverdag, og der hvor klokke tid forenes med øjeblikkelig tid. Friheden ligger i flowet konkret forankret i et specifikt rum, som den enkelte har fundet brugbart til formålet. Forsøget på at rumme og kontrollere de mange rytmer, som de forskellige hverdagslivssfærer konfronterer individet med, indløses i mobiliteterne. (Auto)mobiliseringen har således stor betydning for indfrielsen af de fleksibiliseringskrav, som individet møder fra mange niveauer i samfundet. Flexibilitet leverer i den forbindelse et potentiale for frihed. Frihed til autonom styring af de (få) tilbageværende sfærer i hverdagslivet, som er til fri afbenyttelse. Flygtighed præger således også hverdagslivets flydende tilstand. I fleksibiliseringen og individualiseringens navn ændres relationerne til omgivelserne. Arbejdslivet udgør ikke nødvendigvis faste rammer og fællesskaber, og mobiliteten bliver navigator i individets søgen efter stabile, uflygtige sfærer. Den mobilitetsskabte frihedstrang medvirker til opretholdelsen af hverdagslivets flygtige tilstande.

Mange af disse karakteristika udspringer af modernitetsforståelser, der ukritisk forholder sig til forandringer som en indiskutabel fremtidig

forudsætning. Det tilfører samfundsanalysen mange interessante perspektiver. Men som det er fremgået i dette kapitel, er det også nødvendigt at se senmodernitetens karaktertræk i et kritisk lys.

Niveauspringene mellem de forskellige modernitetsteoretikers analyser, og dermed graden af deres kritiske horisont, er åbenlyst forskellig. Som eksempel på dette må man slå fast, at for eksempel Bauman og Urry laver samtidsdiagnoser med forskelligt sigte: *'Forsimplet sagt, så er Urrys primære formål at transformere sociologien snarere end at forandre samfundet – hvor det hos Bauman, stadig en smule forsimplet, forholder sig omvendt (for ifølge ham kan sociologien medvirke til at forandre samfundet)'* (Hviid Jacobsen & Larsen 2008:28). Derfor er mit ærinde at understrege, at karakteristikkerne bør kobles tæt til subjektive beskrivelser af, hvordan det levede liv er påvirket af og spiller ind på de samfundsmæssige forandringer. Det er derfor vigtigt at stille skarpt på, hvilke konsekvenser de mennesker, som arbejder i mobiliteterne, og som er med til at sikre, at alle andre kan udleve deres mobile liv i storbyen, mærker i hverdagslivet. I det følgende vil analysen give chaufførerne stemmer og identificere samklang og kollisioner i de dikotomier, som er i spil i deres levede senmoderne hverdagsliv.

Kondenseringer om det mobile chaufførliv

Kondenseringerne er analytiske fremstillinger af empirien og er bygget op omkring en række dikotomier. Dikotomierne er formuleret med udgangspunkt i empirien, men er tæt koblet til de teoretiske dialoger, som har været spændt ud i de foregående kapitler. Dikotomierne er således frugt af min baggrund i mobilitetssociologien, inspirationen fra arbejdslivsforskningen og chaufførernes fortællinger fra deres levede hverdagsliv. Dikotomierne er blevet til ud fra en ambition om at beskrive chaufførlivet så mangfoldigt som muligt. Gennem hele dataindsamlingsforløbet har det været gennemgående, at chaufførerne har beskrevet deres arbejde og hverdagsliv i nuancerede toner. Der er masser af kant og kritik i fortællingerne, men der er også meget stolthed og faglig respekt at spore. Begge sider af sagen hører med, og det har været vigtigt for mig at finde en analyse- og fremstillingsform, som kunne rumme både det positive og det negative, uden at udvande det samlede billede.

Dikotomierne er en metodisk-teoretisk måde at udspænde materialet på, så nuancer kan identificeres. På baggrund af chaufførernes reflekterede og detaljerede fortællinger har jeg søgt at kondensere samstemmende forestillinger om, hvordan organisatoriske og samfundsmæssige forandringer materialiserer sig blandt chaufførerne. Kondenseringerne vil med forskelligt afsæt give et empirinært billede af, hvordan sammenhængen mellem fleksibilitet, flygtighed og mobilitet italesættes og ser ud set fra chaufførernes perspektiv. Fortællingerne vil vise dobbelthederne i chaufførlivet. I det senmoderne hverdagsliv er ambivalenser en uundgåelighed. Individets dagligdag er spækket med hensyn, der skal tages, overvejelser, der skal gøres, risici, som skal opvejes, og beslutninger, der skal træffes.

Ambivalenserne er en konsekvens af disse indre og udadrettede forhandlinger. Chaufførernes fortællinger indeholder mange ambivalenser, som ligger implicit i de dikotomiske kondenseringer. Ambivalenserne er udtryk for den enkeltes konfronterende overvejelser. Dikotomierne er min måde at sammenfatte og beskrive, hvilke ambivalenser eller dobbeltheder som flourer i chaufførgruppen. Ikke alene hos den enkelte, men også på et mere validerende niveau på gruppebasis. Gennem dikotomierne leverer chaufførerne billeder af deres levede liv, som teorierne ikke kan operationalisere. På den anden side giver teorien en bred fortolkningsramme, hvor indenfor empirien kan foldes ud.

Under tilblivelsen af kondenseringerne blev behovet for at skrive om chaufførernes måder at håndtere arbejdets spidsbelastninger på større. Det var ikke forudset fra starten. I materialet lå mange fortællinger om mestringer, som var med til at vise, hvordan ambivalente tilstande i chaufførernes liv udledes på det individuelle plan. I mestringerne ligger noget af kimen til åbninger og forhåbninger i chaufførernes levede liv. Derfor hører de med i den samlede analyse.

De to første kondenseringer identificerer fortrinsvist *stemmer om relationerne i chaufførarbejdet* gennem kondenseringerne Distant relationer og Det fælles:

Distant relationer beskriver chaufførarbejdet på baggrund af fortællinger om afstande i relationer. Chaufførerne oplever en kompleks afstand mellem top og bund i det system, de er ansat i. Det beskrives, hvordan forholdet mellem chaufføren i bussen, over ledelsen hos den specifikke entreprenør og til den øverste ledelse i Movia er påvirket af de forandringer, branchen har gennemlevet siden privatiseringerne. Desuden indeholder kondenseringen fortællinger om, hvilken betydning det har for chaufførernes ejerskab til arbejdet, at de med jævne mellemrum må skifte arbejdsplads.

Det fælles beskriver, hvad der knytter chaufførerne sammen i arbejdet og i det øvrige hverdagsliv. De fællesskaber, vi danner i forbindelse med arbejdet, er af stor betydning for måden, arbejdet opleves og håndteres på. Det fælles betyder noget for den mening, arbejdet giver den enkelte,

og for den identitet, vi danner i kraft af ansættelsen i en specifik funktion. Kondenseringen søger at indkredse, hvori det fælles i chaufførernes arbejdsliv består, og hvad individet oplever som samlende og opsplittende på arbejdspladsen og i arbejdslivet som sådan.

De to næste kondenseringer beskriver dele af chaufførlivet, som i høj grad også er relateret til udviklingen i det senmoderne samfund og knytter sig til forhold, der rækker ud over arbejdstiden og ind i det øvrige hverdagsliv. Disse kondenseringer identificerer fortrinsvist *stemmer om mobilitet i chaufførernes hverdagsliv* gennem kondenseringerne Linje 5A og Det hele liv:

Linje 5A indkredser chaufførlivets belastninger og drivkræfter. Linje 5A er billedet på chaufførlivets succeser og trængsler, fordi alle de evner og erfaringer, chaufførerne har til rådighed, er i spil i det daglige arbejde på linje 5A. Fortællingerne om linje 5A optræder i sin kondenserede form som en slags metafor for chaufførarbejdet og for arbejdsvilkårenes afsmittende virkning på chaufførernes øvrige liv. Beskrivelserne af dagligdagen på 5A indeholder således også fortællinger om risikofyldte og mangfoldige mobile senmoderne liv.

Det hele liv samler fortællinger om arbejdets påvirkning af fritiden og fritidens indflydelse på arbejdet. I beskrivelserne af, hvad et godt liv er for chaufførerne, indkredses, hvilke værdier chaufførerne har og stræber mod at bevare samt hvordan chaufførarbejdets konkrete rammer influerer et hverdagsliv, hvori fleksibilitet og tid til familie og interesser er centrale parametre. Heri indgår således også forventninger til hverdagslivets mobiliteter og beskrivelser af, hvordan chaufførernes hverdagsliv er påvirket af deres daglige arbejde 'on the move'.

Citaterne i kondenseringerne kommer fra chaufførerne Arne, Berit, Carsten, Dorrit, Erik, Frank og Gert. Chaufførerne præsenteres herunder. Dialogerne fra de fire fokusgrupper er ikke citeret med navneangivelser, men med tal. Hver person i fokusgruppen har fået et nummer, så læseren kan følge med i, hvem samtalerne føres imellem. Når deltagerne ikke står anført med navne, er det udelukkende for at skåne læseren for navneforvirring. I erkendelsen af, at det ikke er muligt at overskue alle

de chauffører, som er repræsenteret i empirien, vurderer jeg, at det er vigtigst at have et personificeret billede af personerne bag de individuelle interviewudsagn. I passagerne fra fokusgrupperne er det dialoger og forhandlinger, som er centrale, og i det lys kan man lettere give køb på baggrundsviden og personlige oplysninger om deltagerne.

VERTIKALE PRÆSENTATIONER

Syv chauffører har som nævnt spillet en helt central rolle i denne afhandling. De har både bidraget til projektet ved at besvare et spørgeskema, ved at blive interviewet individuelt, ved at deltage i en fokusgruppe og ved at indgå i de værksteder, som aktionsforskningsforløbet krævede. Ikke alle syv har deltaget på samtlige metodiske trin, men alle har bidraget empirisk på flere niveauer. Den vertikale fremstilling af chaufførerne skal medvirke til en bredere forståelse af, hvilke personlige bevæggrunde og hverdagslivsrammer de har i deres mobile liv. For at kunne kondensere interviewmaterialet (individuelle interviews og fokusgrupper) og sige noget samlet på baggrund af de mange timers fortællinger og diskussioner er det centralt at have indblik i, hvilken kontekst den enkelte chauffør taler ud fra. De har hver især deres personlige bevæggrunde for at vælge chaufførjobbet, og de udmærker sig enkeltvis ved særlige betoning i fortællingerne om livet i mobiliteterne. Alsidigheden ved chaufførarbejdet er således tydelig: Det er et job, som kan være organiseret meget forskelligt og derfor se uhyre forskelligt ud set fra chaufførsædet: Faste eller uforudsigelige arbejdstider, faste eller uforudsigelige linjer, faste eller divergerende geografiske møde- og endepunkter, forskellige typer identifikation med arbejdet og forskellige (mængder af) erfaringer at trække på i det daglige arbejde. Med de korte vertikale præsentationer in mente er det efterfølgende muligt at samle forskellighederne sammen i mere horisontale generaliserende kondenseringer i tæt dialog med chaufførernes individuelle stemmer.

Arne er 56 år. Det meste af året bor han i Kastrup med sin kone i en lejlighed, men i sommerhalvåret bor de i et lille kolonihavehus i en haveforening i nærheden. Parret bruger meget tid på deres familie og deres store fælles interesse for moderne kunst. Arne startede med at være chauffør i 1971, hvor han kørte møbler til England. Siden fik han job i et entreprenørfirma, hvor han kørte gravmaskinerne, da Bella Centret blev bygget. Han ville gerne have været læge eller mekaniker. Det skulle være *'noget der var noget meningsfyldt ved'*. Af forskellige grunde kunne det ikke lade sig gøre for Arne at tage en uddannelse, så da han i 1982 havde været arbejdsløs i et stykke tid, så han, at HT søgte nye chauffører. Her blev man behandlet godt, og som han siger *'vi fik wienerbrød og kaffe – og blev sendt på oplæring. Man fik syet uniform og [fik] egen personlig taske'*. Arne mener, at hans manglende uddannelse er hovedårsagen til, at han stadig er chauffør for *'lige meget hvad du ellers vil lave, skal du have mere uddannelse, end jeg har'*. Arne har set i øjnene, at han *'ikke får noget uddannelse i dette liv, men jeg kan godt have et godt liv alligevel og jeg tror, jeg bliver gammel'*. Arne kører i øjeblikket bus om natten. Hans faste vagter på Linje 4A betyder, at han møder omkring kl. 18 og får fri omkring kl. 01, når aftenkøreplanen slutter, og natbusserne tager over. Aftenvagterne er roligere, synes Arne: *'Det er meget mere behageligt at høre radio og nyde det og have tid til at servicere kunderne'*. Desuden elsker han at gå hjemme om dagen. Arne har i sin tid som chauffør kørt på stort set alle de linjer, som kører på Amager, fordi *'jeg er gammel Amager-mand. Det holdt jeg fast ved'*.

Berit er 47 år. Hun bor i Husum i en lejlighed sammen med sin datter på otte år. Hun har også en datter på 24 år, som bor for sig selv i nærheden. Berit har en kæreste, som er mekaniker på det garageanlæg, hvor hun er ansat. Berit nyder at hygge sig med datteren, når hun har fri. Hun elsker også at bowle og lavede for nogle år siden en lille bowlingklub, som hun går ud med hver 14. dag. Berit blev chauffør i 1978. Beslutningen blev truffet, da hun en dag var i byen med sin veninde: *'Vi stod midt på Rådhuspladsen, og så stod jeg der og sagde 'nu ved jeg sku, hvad jeg skal med mit liv' [...] Jeg skal være buschauffør, sagde jeg'*. Berit satte sig dén dag for, at hun ville sidde med sit buskørekort i hånden, når hun blev 21 år – og sådan blev det. Berits far er vognmand, og som barn kørte hun rundt i Europa med ham. Hun mener, at det var de oplevelser,

som grundlagde interessen for at køre bus: *'Jeg elsker bare at køre. Jeg nød det også altid, da jeg sad sammen med min far i lastbilen. Jeg har altid sagt, at det sad i blodet'*. Berit har kørt mange forskellige linjer og på forskellige tidspunkter af dagen, men i øjeblikket er hun det, man i branchen kalder 'disp.'. En disp. kører ikke faste linjer, men står til rådighed, hvis en bus skal udskiftes på en rute, eller en chauffør bliver syg: *'Jeg hjælper, hvor jeg kan [...] Mit arbejde er meget uforudsigeligt, og det trives jeg godt med'*. Berit møder fast hver morgen kl. 6.45 og har fri kl. 14.09, men *'i princippet går jeg aldrig hjem kl. 14.09, fordi de må holde mig to timer, hvis de har behov for mig, og jeg er ikke den type, som siger nej. Så jeg kan godt være på arbejde 8-9 timer'*.

Carsten er 33 år. Han bor på Østerbro i en toværelses lejlighed. Det ene værelse har han midlertidigt lejet ud til en kammerat. Carsten har prøvet mange forskellige erhverv af uden at finde det rette. Carstens primære interesse er at spille musik, og det job, han skal have, skal først og fremmest kunne tilpasses hans musikalske liv. Chaufførjobbet blev valgt, fordi hans sagsbehandler på kommunen tilbød ham et erhvervskørekort: *'Det er jo skæbnen, at det endte sådan [...] I starten kunne jeg faktisk rigtig godt lide det. [De faste] tider gjorde jo, at jeg lige vidste, hvad jeg skulle'*. Carsten har derfor været chauffør i perioder på mellem to og fire måneder over de seneste tre år. I denne omgang har han været ansat i tre måneder, men har meddelt sit firma, at han ønsker at stoppe inden for en måned. Carsten kører løse vagter, hvilket betyder, at han hver eftermiddag, når han kommer hjem fra dagens tjeneste, får besked om, hvor og hvornår han skal køre næste dag: *'Det er en afgrundene til, at jeg stopper nu. Jeg vil simpelthen have tid til at spille musik i grupper ved siden af, og det kan man ikke, når man ikke ved, hvornår man har fri [...] mine vagter ligger mellem 5.30 og 19.30, men hvornår ved jeg ikke [...] Sådan er det at være løs chauffør, og det betyder også, at jeg kører otte forskellige ruter'*. Carsten kan egentlig godt lide arbejdet som chauffør, men synes, at presset er steget, siden første gang han var ansat: *'Jeg skal aldrig tilbage. Det er helt sikkert. Det sagde jeg nok også sidste gang, men det er så nemt lige at hoppe tilbage'*.

Dorrit er 53 år. Hun bor i Nordsjælland med sin hjemmegående mand i et lille hus, de selv har bygget. Dorrit var oprindeligt ansat som togstewardesse i DSB og elskede jobbet. Men det blev for hårdt at stå op i mange timer om dagen, og hun søgte derfor ind i HT. Hun var glad for skiftet: *'Det var også godt, fordi jeg før i tiden havde haft noget med mennesker at gøre. Jeg skal åbenbart have noget med mennesker at gøre. Jeg kan ikke bare sidde for mig selv på et kontor'*. Hun fortæller, hvordan hun stadig trækker på den erfaring og den uddannelse, hun fik i sin DSB-tid. Især kurserne i psykologi har været nyttige og betyder, at hun aldrig føler sig utryk i bussen. Hver morgen ved 7-tiden kører hun i sin egen bil til garageanlægget på Østerbro for at være sikker på at kunne møde kl. 9. Hun har i to år kørt fast på Linje 5A i dagtimerne, hvorefter hun kører de 60 kilometer hjem igen. Hun er træt af den lange tur og synes, at hun får nogle lange dage bag bil- og busrat på den måde. Hun overvejer derfor at skifte til et busselskab i den nærliggende provinsby, men er ikke meget for at skifte byruten ud med landruter: *'Jeg vil nok savne det hektiske liv. Jeg kan jo se de busser, jeg møder herude. Om aftenen sidder chaufføren med én anden passager. Jeg ved ikke, om jeg kan holde det ud, men det er nok bare noget med at prøve'*. Dorrit elsker at rejse med sin mand, og hvert år tager de til Grækenland for at opdage nye afkroge af landet, for som hun siger; *'vi skal ikke bare sidde. Der skal ske noget'*.

Erik er 39 år. Han bor på Amager med sin kone, som også er buschauffør. De mødtes, fordi de var tilknyttet samme garageanlæg. Oprindeligt blev Erik udlært i købmandsbranchen, men blev fyret og havde efter et lille år som arbejdsløs brug for fast arbejde. Han har kørt bus siden 1989 og kan lide sit arbejde. Han synes, at det er nemmere at lægge arbejdet fra sig, når man har fri, end købmandsjobbet var. Desuden elsker han at vejlede og hjælpe turister rundt i København; *'Det er sjovt at vise dem vej. Det er sjovt at høre, hvor de kommer fra'*. Konen er sygemeldt, og Erik regner ikke med, at hun kommer til at arbejde igen, men i princippet kører de begge løse vagter på mange forskellige linjer og møder tidligt om morgnen. Erik får ved fyraften besked på, hvor og hvornår han skal køre dagen efter. Han ved blot, at vagten ligger et sted

mellem kl. 4.30 og 17. Det har han vænnet sig til, men overvejer dog at søge over og få mere faste vagter på faste linjer for bedre at kunne forudsige sine arbejdstider. I fritiden er Erik ved at tage jagttegn, han er med i Hjemmeværnet, han går til skydning, og så har han en stor interesse for togbaner.

Frank er 50 år. Han bor i Herlev og har flere uddannelser bag sig. Han er fotograf og filmtekniker og gik ind i busbranchen, fordi han i perioder ikke havde arbejde nok som selvstændig. Herudover har Frank en stor interesse for menneskers mentale tilstande og har været konsulent inden for dette område. Han har derfor kørt bus i mange perioder og i næsten alle dele af landet; *'Sammenlagt har jeg vel kørt 12-14 år i mit arbejdsliv'*. Han har kørt længst tid som fuldtidsansat i København. Han er glad for selve arbejdet og er, ind imellem sine faste vagter på Linje 5A, instruktør på linjen. Det vil sige, at han indøver nye chauffører på ruten og ruster dem mentalt på arbejdets udfordringer. Franks mål er at opnå *'harmoni og balance. Det gør jeg alene gennem alt det, jeg interesserer mig for, og det, jeg tænker'*, og chaufførarbejdet giver ham mulighed for at dyrke sine øvrige interesser og (bi)erhverv: *'Chaufførarbejdet er dejligt på den måde, at man er helt færdig, når man har fri'*. De job Frank tidligere har haft, har været vanskeligere at lægge fra sig ved fyraften, og det slider, mener han; *'Da jeg havde mit eget atelier, var det jo arbejdsdage på 17 timer, og det går man i stykker på'*. Frank tager derfor på ture, underviser, holder foredrag, maler og fotograferer, når dagens vagt i bussen er overstået. Frank har været tilknyttet samtlige entreprenører i københavnsområdet.

Gert er 43 år. Han bor i Kastrup i en lejlighed. Hver anden weekend bebos lejligheden også af hans to børn på 13 og 16 år. Gert var oprindeligt ansat i Irma, men blev træt af de lange dage i butikken; *'Jeg ville have nogle anderledes dage. Jeg ville tidligere op og tidligere hjem. Og så ville jeg gerne have kørekortet'*. Han havde ikke tænkt, at han skulle blive hængende mere end et årstid, da han søgte ind i HT; *'og det er omkring 20 år siden. Så det blev sgu til mange ture på Linje 2'*, griner han. Han har, siden børnene var små, kørt efter de såkaldte dele-vagter, som betyder,

at han møder tidligt og kører et par timer. Herefter har han nogle timer fri, hvorefter han møder ind igen og kører til sidst på eftermiddagen. Denne ordning passer ham udmærket. Gert lægger vægt på, at der skal være plads til familien i hverdagens trummerum: *'Der skal være ro omkring familien. Både i forhold til arbejdet og herhjemme'*. Derfor kan han godt lide at køre bus. For ud over selve glæden ved at sidde bag rattet synes han også, at chaufførarbejdet giver ham mulighed for at holde helt fri, når bussen er parkeret. Han kunne dog godt tænke sig at bruge den tid, som de fire daglige ture mellem garageanlægget i Albertslund og hjemmet i Kastrup beslaglægger, på noget andet. Gert vil derfor gerne igen køre på Amager, sådan som han gjorde, da han startede i branchen inden udliciteringerne.

STEMMER OM RELATIONER I CHAUFFØRARBEJDET

Som allerede nævnt gennemgår første del af analysen to kondenseringer, som med forskellige vinkler beskriver forandrede relationer i chaufførarbejdet. Den første kondensering sætter fokus på, hvordan chaufførerne oplever distance og afstand til organisationens forskellige lag. Gennem dikotomierne *Mellem afstand og nærvær* samt *Mellem synlighed og usynlighed* spændes chaufførernes fortællinger ud og leverer billeder af, hvordan individualiseringen påvirker chaufførarbejdet. Den næste kondensering samler denne tråd op og indkredser i dikotomierne *Mellem frihed og kontrol*, *Mellem individualisering og fællesskab* samt *Mellem os og dem* chaufførarbejdets sammenhængskraft.

DISTANTE RELATIONER

Relationen mellem top og bund i busbranchen er, som det tidligere er fremgået, præget af forandringer og omskiftelige vilkår. Ifølge chauffø-

terne føles afstanden lang mellem dem selv og organisationens ledelse, hvad end det er ledelsen hos den specifikke entreprenør eller ledelsen i Movia. Afstanden opleves distancerende på chaufførerne. Hvilken betydning, den har, beskrives i det følgende. Herunder hører også fortællinger om, hvordan det at have skiftende arbejdsgivere og arbejdspladser præger chaufførernes ejerskab til arbejdet.

Mellem afstand og nærvær

Som det allerede er fremgået, betyder buslinjernes skiftende forpagtere brud og forandringer i chaufførernes dagligdag, og det kommer til udtryk på forskellige måder i arbejdet. Mistillid præger i nogen grad relationerne mellem chaufførniveauet og de øvrige dele af organisationen.

De relativt hyppige skift mellem selskaber var til at begynde med anstrengende for chaufførerne. Dorrit fortæller, hvordan det betød en øget afstand til kolleger: *'Jeg mistede kolleger, fordi de lige pludselig skulle over i et nyt selskab. Dem, jeg havde arbejdet sammen med, havde lige pludselig en ny uniform på med nye navne, og vi var slet ikke vant til det, der hed virksomhedsoverdragelse. Nu har vi vænnet os til det, fordi der er linjer i udbud hele tiden. Dem, jeg har arbejdet med i 18 år, ryger pludselig videre til CityTrafik'*. At skulle genopbygge nye relationer til kolleger kræver overskud fra chaufførernes side. Det kommer ikke af sig selv. Desuden efterspørger chaufførerne nogle organisatoriske rammer, som sikrer, at chaufførerne kan mødes fysisk. Mere om det senere.

Gert fortæller, at han ikke længere har et personligt forhold til, hvilket selskab han kører for: *'Jeg har ikke den der firmaånd mere. Den bliver jo væk i den hellige udliciterings navn. Fordi vi ved jo dybest set ikke, hvornår vi kan risikere at ryge væk igen'*. Når en linje har været i udbud, ånder Gert lettet op et stykke tid: *'Så er der jo [nogle] års arbejdsro'*, siger han.

Distancen mellem chauffør og ledelse kommer til udtryk ved, at chaufførerne ikke føler sig respekterede. Carsten mener, at årsagen til dette

er virksomhedernes overordnede mål om økonomisk styring: *'Der er så meget disrespect fra ledelsens side. Det er den helt almindelige anstændighed og medmenneskelighed, som er gået fløjten, fordi der skal tjenes penge'*. Det, at branchen overvejende tænker i økonomiske baner, er med til at øge afstanden mellem top og bund, mener han. Han betegner organisationen som *'hierarkisk'* og fortæller, hvordan manglende respekt i arbejdet er frustrerende: *'Man gider ikke give og give og give uden at få noget som helst tilbage. Det er jo det, der sker. Frustrationer over, at man ved, man er ingenting. Det er klart lige fra første jobsamtale, at man er nul. Det ligger bare i kortene, at man kan blive fyret, hvis de ikke har tillid til dig'*. Carsten beskriver, hvordan han *'aldrig kommer i snak med ledelsen'*. Han tror selv, at det er, fordi han er ny i jobbet. Han synes kun, han hører fra ledelsen, når der er dårligt nyt: *'Det ligger ligesom i luften, at man er fuld af løgn [...] Der er så dårlig stemning [...] Man skubber virkelig mødet med dem, til man ikke kan trække den længere'*. Arne fortæller, at man ikke så nemt lærer cheferne at kende: *'Det gør man ikke, medmindre man skal ind og have en løftet pegefinger. Cheferne kommer først ind, når det handler om fyringer og sådan noget'*.

Flere af de erfarne chauffører har et mere anonymt forhold til ledelsen. De nævner, at det bliver mindre vigtigt at kende cheferne, fordi udskiftningen af dem sker ret hyppigt: *'Det skifter hele tiden. På tre år har jeg haft tre forskellige chefer. Det er, fordi aktionærerne sidder og kigger på regnskaberne og henter nye lakajer ind, når det passer dem [...] så kommer der bare en dag et nyt stykke papir med billede af ham, som er ny chef'* (Arne). Arne fortæller om den store variation af chefer, han har haft. Alt fra den menneskelige til den sky. Når chaufførerne nedprioriterer at opsøge lederne for at lære dem at kende, er det, fordi det ikke er umagen værd. De er sikkert alligevel snart ude igen. Disse udsagn ligger i tråd med Senetts beskrivelser af de historieløse organisationer, hvor medarbejderne må starte forfra, hver gang forandringerne indtræffer. Chaufførerne kan ikke se nytten i at investere tid og kræfter i at opbygge en relation til deres leder, hvis de alligevel skal starte forfra, når han skiftes ud.

Nogle chauffører henviser til en specifik chef, som kom til busbranchen fra et job hos Coca-Cola. Han forsvandt hurtigt igen, men symbolet i, at man kommer fra Coca-Cola og tror, man kan lede et busselskab, finder chaufførerne latterligt. Det blev diskuteret i fokusgruppe 1:

1: Nogle [chefer] er kommet fra regnskabsafdelinger i andre virksomheder. For eksempel havde vi en tidligere cola-boss, der var strittet ud af Coca-Cola, fordi han var en dum skid, simpelthen. Han holdt også kun her i tre måneder, så var han videre.

Interviewer: Smitter det af på jeres arbejdsglæde?

1: Specielt ham cola-fyren. Ham så vi kun én, måske to gange. Det var, da vi havde haft en strejke. Der sad han en morgen, hvor vi sad og brokkede os, og sagde, at 'hvis I ikke kan lide lugten i bageriet, så kan I bare forsvinde'. Det sagde han gud hjælpe mig, da vi prøvede at fortælle ham om vores problemer.

Det fremgår senere i samtalen, at for chaufførerne er kendskabet til en virksomhed som Coca-Cola alt andet end parallelt med evnen til at lede en servicevirksomhed i det kollektive transportsystem. Symbolet på kapital går direkte imod de værdier, som chaufførerne selv mener, man skal besidde i busbranchen.

Chaufførerne mener i det hele taget, at man skal have kendskab til selve chaufførarbejdet og belastningerne ude på ruten, hvis man skal kunne rådgive om eller planlægge trafikstrømmene. Det er ikke altid en selvfølge i Movia, at kendskabet til arbejdets vilkår er i orden:

Her diskuteres det i fokusgruppen om Ungdomshuset:

4: Der er ingen tvivl om, at vores eget firma har det værst uddannede til at dirigere trafikken på gaden, for det har de slet ikke erfaring med.

1: Ikke en skid. Det har vi da også sagt til dem hver gang [de har

forsøgt at navigere chaufførerne gennem tilspidsede situationer via radioen i bussen].

3: *Jeg vil sige det på den måde at både [selskabet] og Movia har meget at lære.*

4: *Der er ingen, der ved, hvor busserne kan køre, og der er ingen, der har 100 % styr på, hvordan en bus på 13,7 meter kan køre i København. Det nytter jo ikke noget, at man bare sender dem ned ad Fælledvej eller et eller andet.*

...

3: *Movia havde så ikke styr på det alligevel [selvom de er bedst uddannede til at navigere]. De er ikke dygtige nok.*

1: *Jamen [selskabet] kan ikke finde ud af det. De er nogle tumper [...] Hvis man får omlægninger fra de nye fra garagen, og jeg siger, 'jamen man må ikke dreje til venstre der. Det ved du da godt'. Så siger de 'gud nej, det må man da heller ikke'. Hun sidder fandme med et kæmpe Kraks Kort foran sig, så hun kan se det hele [...] De er for dumme i mine øjne. De er ikke dygtige nok.*

Selvom chaufførerne er lidt uenige om, hvem der har mindst kendskab til arbejdets vilkår, er det dog tydeligt, at de ikke føler sig ledet på en konstruktiv måde. Det faktum, at de øvre lag i organisationen ikke ved, hvordan de skal rådgive dem i forskellige typer af navigationssituationer medfører en større afstand i organisationen. Ikke engang i krisesituationer kan man bruge dem til noget, synes logikken at være.

Gert har heller ikke høje tanker om Movia, og med denne karakteristik erklærer han sig enig med hovedparten af de interviewede chauffører: *'De der inde i Movia betragter os som stadiet lige over drankeren på bænken. Det er kun store flotte ord og ingen handling. De skruer bare på*

skruen mere og mere. Det kan godt være, at de kørte bus engang, men de glemmer, hvordan det er med tiden. Der er ingen respekt overhovedet. Det handler om penge, penge, penge’.

Afstanden mellem top og bund i branchen øges af, at chaufførerne ikke synes, at de bliver respekterede. Disrespekten består altså dels i ikke at kende til chaufførarbejdets virkelighed, til livet på vejene, og dels ved ikke at anerkende chaufførerne som mennesker med fysiske og psykiske grænser og hverdagsliv uden for bussen.

Som en modvægt til den distante ledelse fortæller Arne om, hvordan chaufførerne ét år pludselig fik rødvin i julegave fra en ny chef: *’Det var der mange, der syntes var latterligt, men jeg syntes, det var helt fint. Så jeg bankede på chefens dør og sagde tak, fordi de havde tænkt på, at vi var her. Det sagde han, at jeg var den eneste ud af 800, der havde gjort’.* Noget kunne altså tyde på, at afstanden mellem chauffør og ledelsen på det specifikke anlæg i praksis er større, end både chauffør og ledelse ønsker.

Berit, som via sit arbejde som disponibel chauffør har sin daglige base i garageanlægget, har et tættere forhold til ledelsen. For hende er den mere synlig: *’Førhen anede jeg ikke, hvem der sad i direktionen og sådan noget, men i dag har jeg en føling med, hvem de er, og hvad de har ansvar for’.* Hun fortæller for eksempel, at hun føler, at hendes nuværende chef værdsætter hendes arbejde, og hun respekterer hans. Hun kan henvende sig meget direkte til ham: *’Jeg har kritiseret ham for ikke at rose sit personale [...] jeg har sagt til ham, at man har behov for at få at vide, hvis man har gjort et godt stykke arbejde. På et tidspunkt sagde jeg til ham, at han skulle prøve at åbne munden og rose sine medarbejdere. Det synes jeg, at han er blevet rigtig god til’.* Alligevel synes hun, at udskiftningen af chefer har været for stor: *’Før i tiden lærte man dem efterhånden at kende [...] De [nuværende] chefer kommer man ikke i kontakt med på samme måde, som man gjorde dengang’.*

En mindre direkte organisatorisk betinget, men dog bemærkelsesværdig, afstand findes mellem chauffør og tillidsmandsniveauet i virksomhederne. Tillidsmændene har traditionelt været meget synlige i planlægningen af chaufførarbejdet. Det er de i en vis forstand stadig. På de

fleste garageanlæg er tillidsmændene en integreret del af den daglige drift, og i visse tilfælde er de medansvarlige for vagtplanlægning, ferietildeling og den personalemæssige side af virksomhedsoverdragelserne. Det betyder også, at det er tillidsmændene, som har den tætteste og hyppigste kontakt til chaufførgruppen i det daglige. Det tager de fleste af de interviewede chauffører for givet, og det er de trygge ved. Alligevel problematiserer flere chauffører den rolle, som fagforeningerne spiller i dag. Privatiseringerne er gennemført, så de stiller spørgsmålstejn ved, hvilke reelle muligheder tillidsmændene har for påvirkning af overenskomsterne.

Dorrits tro på fagforeningernes forankring i chaufførernes dagligdag kan ligge på et lille sted: *'Fagforeningerne har ikke indflydelse. Det er vi mange, der synes. Vi kalder tillidsmændene 'mistillidsmændene' sådan lidt i sjov, fordi de er på arbejdsgivernes side. I dag kan de åbenbart ikke gøre mere. Mit billede af fagforeningerne i dag og så dengang har ændret sig meget. Jeg synes ikke, at de følger med. De er havnet på den forkerte side af skrivebordet. De er for vattede og vage'*. At fagforeningens interesser er på 'modstanderens' side, er der flere, der nævner. Arne fortæller, at han synes, at de udfylder det råderum, de har, så godt de kan. Det er bare ikke ensbetydende med, at det er til chaufførernes bedste: *'Tillidsfolkene hjælper dig [...] godt. Man skal bare huske, at de er lakajer og er i lommen på aktionærerne, men i bund og grund gør de, hvad de kan'*. Selvom tillidsmændene er valgt af kollegerne, har deres store involvering i planlægningen af chaufførernes arbejde den effekt, at de, i chaufførernes øjne, er for ivrige for at få det hele til at hænge sammen. Engagementet oplever chaufførerne mere som en fordel for firmaet end for dem. Ikke fordi de ikke ønsker at bidrage til, at bustrafikken glider, men fordi det betyder, at normerne og åndehullerne i arbejdet langsomt presses og siver ud. Det kan man blandt andet høre, når chaufførerne fortæller om, hvordan køretiden²² bliver længere og længere. Dorrit synes, at fagforeningerne laver *'lokumsaftaler med firmaet'*, og hun nævner den forlængede køretid som eksempel på

22 Køretiden er den reelle tid, chaufførerne sidder i bussen. Den effektive køretid mellem pauserne.

dette. Gert har også bemærket det: *'Udliciteringen har presset arbejdet. Vi kører længere tid. Vi sidder længere tid på bussen. Vi arbejder stadig 37 timer, men tiden i bussen er blevet længere'*. Chaufførerne anerkender, at fagforeningerne har forsøgt at undgå det faktum, at køretiden øges, men det har ikke haft den store virkning i chaufførernes øjne. Hensynet til aktionærernes bundlinje i virksomhedernes regnskaber vejer tungt, når overenskomsterne skal forhandles.

Det betyder små sivende forandringer hele tiden. Tillidsmændene bliver garanter for disse forandringer, fordi det er dem, som får dem ført ud i livet. Det øger afstanden mellem den enkelte chauffør og tillidsmandskontoret. Alligevel er det påfaldende, at flere chauffører nævner tillidsmændene som dem, de ville henvende sig til, hvis de har problemer, de ønsker at dele med arbejdspladsen. Tillidsmandsfunktionen er en anerkendt og engageret institution på arbejdspladsen, men chaufførerne nærer ikke den samme tillid til fagforeningernes rolle, som de har gjort tidligere. De specifikke tillidsmænd bliver daglige garanter for fagforeningernes svigt af et traditionelt set stærkt organiseret erhverv. Når denne form for afstand nævnes her, er det som ekstra nuance på det aspekt, at chaufførerne føler sig alene i håndteringen af arbejdets pres, og at manglende respekt for deres arbejde er det direkte resultat af branchens *'bundlinje-tankegang'*.

Mellem synlighed og usynlighed

Som allerede nævnt ovenfor kan den store afstand mellem chauffør og de øvrige organisatoriske lag i branchen medføre følelsen af disrespekt og af ikke at blive set. Chaufførerne føler sig anonyme i forhold til ledelseslagene længere oppe i systemet. De føler sig som brikker, der rykkes rundt mellem forskellige entreprenører efter forgodtbefindende. Frank fortæller: *'Vores arbejdsgivere i dag efter privatiseringerne opfatter ikke chaufførerne som værende en del af firmaet. Firmaet [...] Netbus for eksempel, det er Linje 5A. Punktum. Nååå ja, siger de så. Der er jo også*

nogle, der kører Linje 5A. Gud ja for resten. Det er jo Muhammed, og så er der Muhammed, og der er en Muhammed til. Det er ikke den samme som i går, for han holdt jo op i sidste uge, så derfor bliver selskabet ikke identificeret med deres chauffører. De bliver identificeret gennem navnet Netbus'. Franks beskrivelse er et eksempel på, hvordan den enkelte chauffør ikke føler, at han/hun anerkendes for sit individuelle arbejde og dermed ikke har en selvstændig synlighed og identitet i virksomheden. Arne fortæller, hvordan han selvstændigt forsøger at imødekomme den usynlighed eller anonymitet, som Frank beskriver: 'Jeg kan godt lide at kende chefen, så jeg går ind [på kontoret] og snakker. Jeg gør mig lidt bemærket, så alle ved, hvem jeg er, og det kan jeg meget godt lide. Så går man rundt som en person og ikke et chaufførnummer'.

Frank fortæller, hvilke konsekvenser det har for branchen, at den enkelte chauffør ikke føler sig værdsat og respekteret. Han mener, at den store gennemstrømning af chauffører i branchen er tegn på, at det ikke er nemt at få fodfæste som ny, og at arbejdet ikke opfylder de krav, chaufføren har til sit arbejdsliv: *'Det synes jeg er synd for alle de folk, branchen har mistet. Branchen har mistet rigtig mange gode mennesker. Rigtig mange. Mennesker, der virkelig ville. Havde viljen til at fungere godt som buschauffører, men det har branchen ikke øje for'.*

Følgende passage fra fokusgruppe 1 opsummerer det ovenstående. Chaufførerne taler om, hvad de først og fremmest ville ændre ved deres arbejde, hvis de sad i ledelsens sted:

1: Tale op til chaufføren i stedet for ned til chaufføren. Tonen fra ledelsen skulle ændres. Hvis der bliver talt op til dig, så de taler til dig, som om du også er et menneske, så ville det være anderledes.

2: Det første, jeg ville gøre, ville være at indkalde til en række chauffør-møder [...] Så ville vi lave en fælles dagsorden og derud fra tale om de ændringer, som vi gerne ville have. Det kunne være nogenlunde, som vi sidder her, altså på samme afslappede måde [...] så kunne man spørge, hvad den enkelte godt kunne tænke sig.

Chaufførerne føler sig sat ud af spillet, og dikotomierne viser, hvordan deres manglende indflydelse og den ringe agtelse af deres arbejde ville kunne imødekommes, hvis de følte, at de blev hørt og havde indflydelse på selve arbejdet. Chaufførerne mener, at ledelsen ser dem som anonyme numre i en lang række af chauffører uden en selvstændig identitet. Dette billede er et konkret eksempel på, hvordan udviskningen eller korrosionen af personligheden, som Sennett beskriver i sin analyse af fleksibiliseringens konsekvenser, tager sig ud i det levede liv. I mængden af ligesindede kolleger kræves noget særligt, hvis den enkelte skal stikke ud fra mængden. I det følgende viser Arne, hvordan han mestrer sig ud af anonymitetens dødvande.

Mestring af usynlighed

Arne mener, at den virksomhed, som chaufførerne er ansat i, kan gøre noget for at sætte fokus på *den gode chauffør*. Synligheden og personificeringen af chaufføren kunne dermed øges. Han nævner, hvordan han tidligere er blevet 'ugens solstrålehistorie', fordi han hjalp en passager med at finde en computer, som var glemt i en bus. Ugens solstrålehistorie blev omtalt i firmaets medarbejderblad, men hverken 'titlen' eller bladet eksisterer længere. Det, at hans firma udstillede ham og hans gerning på en positiv måde over for hans kolleger, anerkendte ham som en person med ansvarsfølelse og medmenneskelighed og ikke bare et nummer i rækken. Arne, som med egne ord godt kan lide at gøre sig bemærket og bryde ud af mængden af anonyme chauffører, har sin egen måde at håndtere usynligheden på: *'Jeg har for eksempel en skottehat med rød paryk under og en thaimaske, så man ligner en super-chauffør fra Moskva. Det er der mange chauffører, som synes er sjovt, når jeg tager den på. Jeg kan [også] godt lide at have den på i bussen. Så sker der ligesom noget'*. Med dette viser Arne, at synlighed også kan være eftertragtet i forholdet til passagererne. Ved at bryde anonymiteten i bussen oplever han et større nærvær i arbejdet. At vise at chaufføren også er et menneske og ikke bare et nummer eller en uniform, ligger de fleste chauffører på sinde.

DET FÆLLES

Arbejdet og rammerne på selve arbejdspladsen betyder meget i de fleste menneskers liv – både tidsmæssigt og socialt. Vi defineres i høj grad i kraft af vores arbejde. De fællesskaber, vi danner i forbindelse med arbejdet, er af stor betydning for måden, vi oplever arbejdet på, måden, vi håndterer arbejdets udfordringer på, den mening, arbejdet giver til vores liv og for dannelsen af vores identitet.

Arbejdets fællesskaber og vilkårene for dannelsen og opretholdelse af disse diskuteres i den følgende kondensering ved at sætte fokus på *det fælles* i chaufførernes daglige arbejde. Når her lægges vægt på det fælles frem for en specifik analyse af arbejdets fællesskaber, er det for at åbne mulighed for at definere fællesskaber på en ny måde. Fællesskaber i dag er måske ikke længere det samme som før – hvad termen 'før' så end dækker over. Måske defineres fællesskaberne anderledes, måske er de anderledes forankret, og måske har de en ny funktion i forhold til individets hverdagsliv. Det er således interessant at analysere, hvilke nuancer der ligger i spektret mellem individualisering og fællesskab. For den stigende individualisering i det senmoderne samfund mærkes i chaufførarbejdet på flere planer. Der fortælles indirekte om individualiseringen som både en fordel og en ulempe.

Mellem frihed og kontrol

Følelsen af frihed er i chaufførfortællingerne tæt forbundet med det at udføre arbejdet selvstændigt og egenhændigt. At være i stand til at træffe egne beslutninger. Flere chauffører beskriver chaufførarbejdet som et arbejde med meget frihed, fordi man dybest set selv styrer bussen, og fordi *'der ikke står en chef og ånder dig i nakken'* (Arne). Han tilføjer endvidere: *'Og så skal du ikke tænke. Jeg kobler helt af, og så tænker jeg hjemme ved computeren i stedet'*. Gert beskriver chaufførarbejdet som et arbejde med *'frihed under ansvar'*. Friheden består for ham i, at han er *'sig selv'*, når

han kører. Når passagererne er kommet om bord i bussen, og han har sørget for billetteringen, har han sin egen tid: *'Mellem stoppestederne har du mulighed for at lade tankerne flyve. Det er også derfor, jeg kommer til at køre forbi nogle gange. Det er jo, fordi man har mulighed for at slappe af, selvfølgelig med ansvar for trafikken'*. Gert og Arne viser, hvordan buskørslen udgør et tiltrængt mellemrum i hverdagen. Et pusterum af fri tid. Berits frihedsfølelse ligger i hendes funktion som disponibel chauffør: *'Der er rigtig meget frihed [...] Der er jo ikke nogen, der står og banker dig på ryggen. Du er din egen herre, og du bestemmer selv'*. Flere af chaufførerne fremhæver, at de potentielt kan køre, hvad vej de vil, som en frihedsfaktor i arbejdet. De kunne ikke finde på at gøre det, men muligheden foreligger, og det tænker de over. At kunne bryde køreplanen og køre uforudsigelige steder hen holder altså en bagdør åben i chaufførens bevidsthed, som kan være givende og frisættende i den forudsigelige del af chaufførarbejdet, nemlig selve busruten. Mobilitet er, som det allerede er slået fast, både et spørgsmål om konkret bevægelse og om potentialet for bevægelse. Tanken om at kunne stikke af fra det hele – midt i arbejdstiden – slår chaufførerne med jævne mellemrum. Tanken om mobilitetens frirum fastholder chaufførerne i en potentiel uindfriet frisættelse. Mobiliteten indløser med andre ord chaufførernes behov for frihed i et skemalagt arbejde med tendens til anonymisering.

For Arne kommer denne potentielle frihed også til udtryk, når bussen er tømt for passagerer: *'Jeg skal selvfølgelig køre ruten og kan ikke lave den om. [Men] hvis der er sket en ulykke eller en ildebrand uden for min rute, kører jeg gerne lige forbi på vejen hjem til garagen, for jeg vil også lige se det, men jeg gider ikke bruge min fritid på det'*. Frihedsfølelsen i chaufførarbejdet kan for det første forklares ud fra de bevæggrunde, chaufførerne havde for at vælge profession: Alternativerne til chaufførarbejdet var job, hvor ledelsesniveauet og cheferne var mere fysisk til stede i det daglige. Det kunne være i butik eller på fabrik. For det andet betyder den frihedsfølelse, som det at være på farten og i bevægelse medfører, tilsyneladende lige så meget i arbejdssammenhæng, som den gør, når vi som privatpersoner skal beskrive, hvad for eksempel bilkørsel bidrager

med i vores liv (Jensen 2001; Freudendal-Pedersen 2007). Muligheden for og adgangen til mobilitet er tæt forbundet med individets følelse af frihed og potentialet for at kunne køre, hvorhen man vil, sende tankerne på langfart, drømme sig til fjerne egne og være herre i eget hus. Dette gælder tilsyneladende i høj grad også i det daglige arbejde, når man som chaufførerne arbejder i mobiliteterne.

Som modvægt til følelsen af frihed ligger, som det kan læses i citaterne ovenfor, også en afstandtagen til følelsen af at blive kontrolleret i arbejdet. Erik nævner ligefrem, at frihedsfølelsen er svundet ind, fordi man ikke længere selv skal træffe beslutninger om, hvordan arbejdet skal udføres: *'I dag skal vi have af vide, hvad vej vi skal køre. Vi kan ikke bare selv bestemme. Det var mere frit før, hvor vi selv kunne løse problemet. I dag var der for eksempel ildebrand ude på Ålholmvej, og de lukkede krydset lige foran mig, så jeg holdt bare og ventede, fordi jeg ikke kunne få at vide, hvad vej jeg måtte køre'*.

Som det også fremgik af den forrige dikotomi, nævner flere chauffører, at det er et irritationsmoment, at det er overgivet til centralt hold at beslutte, hvordan kørslen skal udføres. Flere sætter lighedstegn mellem overvågning og kontrol. Teknologien i visse typer af busser er nemlig indrettet sådan, at der er en lampe, som viser, hvordan chaufførens bus ligger i forhold til de øvrige busser på hans rute. Hvis lampen lyser rødt, betyder det, at chaufføren er foran tidsplanen. Det må han ikke være. Hvis den lyser gult, er han over tre minutter forsinket. Lyser den grønt, er han mellem 0 og to minutter forsinket, og det betegnes som acceptabelt. Ud over at afstedkomme klager fra passagererne direkte til Movia og dermed stille entreprenøren i et dårligere lys ved næste udbudsrunde kan forsinkelserne udløse de såkaldte kvalitetsbrister²³. Lampen i bussen kan sikre, at busserne kommer til stoppestederne med den rette regularitet, og kan dernæst holde øje med, hvor hver enkelt bus befinder sig hele

23 Kvalitetsbristerne er bøder fra Movia til det enkelte busselskab, som udløses ved forsinkelser, klager fra passagerer, mislighold af bussen, manglende køreplaner i standerne inde i bussen osv. Kvalitetsbristerne gives for det meste i forbindelse med Movias egne stikprøvekontroller.

tiden. Principielt betyder det, at hver chauffør så at sige er synlig i Movias hovedkontor, når de sidder i bussen. Denne 'overvågning' opleves for de fleste chaufførers vedkommende som en unødvendig kontrolinstans.

Der er forskellige holdninger til, hvilken konsekvens overvågningen i realiteten har for chaufføren. Carsten ser det både som en sikkerheds- og en fyringstrussel: *'Computeren skriver hele tiden, hvor travlt du har. Hvis du er foran på tiden, er det jo egentlig fyringsgrund. Hvis du er foran tidsplanen, lyser computeren rødt. Den lyser grønt, hvis du er under to minutter bagud, hvorefter den bliver gul. Jeg siger dig, det er stressende – man ligger bare og kører efter farverne og IKKE efter trafikken. Man skal virkelig rase for at nå det'*. Erik kender også til denne forskydning af opmærksomheden, når chaufføren tilrettelægger sin kørsel efter lampens farver frem for efter det flow, trafikken ellers følger: *'Busserne skal ikke længere køre som perler på en snor, men med faste mellemrum. De nye kørecomputere siger hele tiden, om man er foran eller bagud. Den lyser rødt ved stoppestedet, hvis man er kommet for tidligt, og så må man ikke køre. Det kunne jo være, at det lige var de to minutter, man skulle bruge for at nå over for grønt længere fremme. Der er nogle, der er blevet kaldt til samtale, fordi de er kørt for tidligt, så lampen skal ikke være alt for meget i rødt'*. Erik holder derfor meget af at køre på de linjer og i de busser, hvor der ikke er installeret kontrollampe: *'Det er herligt at køre Linje 14, som kører helt ud til Klampenborg. Det er stille og roligt [...] Der er masser af køretid. Man slipper også for computeren'*.

Mestring af kontrollen

Langs de forskellige ruter er nogle faste tjekpunkter, hvor bussens computer bliver opdateret. Disse punkter kender chaufførerne som regel godt, og de kan 'snyde' computeren ved at tilpasse kørslen lige præcis ud fra kontrolstederne. Dorrit føler, at der bliver holdt øje med hendes kørsel fra Movias side, og at hendes egen dømmekraft og erfaring nedvurderes, men hun har sin egen måde at håndtere dette på. Hun kontrollerer så at sige kontrollanterne: *'man kan se, om man er bagud på computeren –*

vi har jo fået en computer, så de rigtig kan tjekke os. Men jeg er helt kold. Når man kender lyskurverne og ved, hvor computeren bliver reguleret, så behøver man ikke stresser over det'. Dorrit fortæller, at hun tidligere kørte på mange forskellige ruter, og hvordan det stressede hende: 'Så glemmer man lidt de forskellige tjekpunkter og alle trickenene'. De kneb, som chaufførerne udvikler med erfaringen, er dem, som de uerfarne chauffører efterlyser: 'Man lærer det ved at tale med de erfarne chauffører eller på den hårde måde, når du sidder midt i det' (Carsten). Ligesom inden for andre af chaufførarbejdets kringelkroge har Arne fundet sin egen måde at håndtere belastningen ved overvågningen på: 'Hvis jeg kvajer mig og kører for tidligt gennem et af de tjekpoints, vi har på hver rute, så fortæller jeg en røverhistorie om nogle unge mennesker, som virkede truende, så er der jo ikke nogen chef, som kan indvende noget imod min beslutning'. Arne bruger konsekvent denne strategi, som tager brodden af en eventuel klage på forhånd. Han meddeler firmaet, hvad forklaringen på hans kørsel er: 'Når de så konstaterer, at jeg har løst problemet, så sker der ikke mere. Så har jeg min ryg fri ... så kan jeg forklare mig ud af det'.

Arne påpeger, at kontrollen fra entreprenørens og Movias side er forudsigelig og uundgåelig: 'Det ER firmaet, der bestemmer. Sådan er situationen i Danmark i dag'. Dermed understreger han den pointe, som han mange gange gennem interviewet slår fast, nemlig at firmaets primære interesse er at tjene penge, og at firmaet derfor er interesseret i, at chaufføren er i stand til at udføre arbejdet kontinuerligt og uden for mange forhindringer. Det er dermed helt normalt, og i alle parter interesse, at chaufføren udvikler måder, hvorpå arbejdet bliver overkommeligt.

Mellem individualisering og fællesskab

Mange af chaufførerne nævner, at chaufførarbejdet i dag primært er et arbejde, man udfører alene. Som det er beskrevet ovenfor, er dette tæt forbundet med en følelse af frihed og kontrol over eget arbejde, men medaljen har også en anden side. Flere nævner for eksempel, hvordan

de kan føle sig ensomme på bussen. Arne beskriver, at samværet med de øvrige chauffører foregår i forholdsvist små tidsrum i forbindelse med pauserne: *'Du får det i så små bidder, fordi vi kun ses i 10-12 minutter ad gangen. Resten af tiden sidder du alene i bussen. Man er meget ensom. Hvis man for eksempel har psykiske problemer, har du ingen steder at komme af med dem'*. Denne form for ensomhed generer ikke Arne selv, men han ved, at det kan være problematisk for andre: *'Hvis man tænker negativt, får man endnu mere sorte tanker, fordi man er alene. Du kan ikke tale med nogen. Så får du pause, men den kan også være stresset, fordi du skal nå nogle ting, inden du skal ud [i bussen] igen, og så sidder du igen alene [...] man kan køre sig selv ned'*.

Erik, for hvem tiden alene i bussen betyder meget, fortæller, hvordan det netop er arbejdets tveæggede sværd: *'Det bedste ved at køre bus er nok, at man er alene – men det er alligevel også en af ulemperne. Fordi der ikke er så mange kolleger [mens man kører]. Fordelen er [...] at man selv bestemmer, om man vil køre over for rødt eller grønt ikk'*. Der er ikke nogen andre, der fortæller én, hvordan det skal gøres'. Erik beskriver, hvordan relationen til kolleger er blevet mere udvisket med årene: *'Vi mødes i garagen om morgenen og holder pause sammen indimellem i folkelokalerne. Og så siger vi god dag og hej, når vi bytter bus, og ellers snakker jeg ikke med dem'*.

Frank beskriver, at rytmerne i arbejdet er ændrede, så der ikke længere er forudsigelighed i, hvem af dine kolleger du møder i pauserne: *'I dag er det hele økonomisk bestemt. Du mødes kun, når du passerer hinanden i bussen eller har fem minutters pause sammen. Larsen eller Muhammed, som jeg [talte godt] med i går, hvor vi snakkede om alt muligt – familie, oplevelser og venner – og lige pludselig var pausen forbi. Der var lagt op til, at vi kunne snakke mere sammen om andre ting. Der går bare 14 dage, inden jeg ser ham igen. Hver dag et nyt ansigt. Så går der lang tid, inden vi [igen] ses i 10 minutter [...] man får ikke en daglig rutine op at køre om det sociale'*. Frank beskriver arbejdslivet inden privatiseringerne som langt

mere præget af fællesskaber²⁴: *'Før var der et meget stort og omfangsrigt fællesskab både på arbejdspladsen og udenfor. Folk blev gift med hinanden og kom sammen privat og havde forskellige aktiviteter sammen. De kunne tilrettelægge arbejdstid efter det'*. Han fortæller, at man tidligere kunne få fri til at tage på ferie sammen i kollegakredsen. Det er langt mere vanskeligt i dag: *'Der er heller ingen, der har lyst til det. Netop fordi det [læs: arbejdslivet] er blevet presset sammen, så man vil have så meget ud af os som muligt. Så det fælles kollegiale sammenhold, det er meget lidt. Meget lidt'*. Arne er enig i dette: *'Det, der er blevet dårligere efter privatiseringerne, er det sociale samvær mellem chaufførerne. Sammenholdet er gået fløjten'*. Frank påpeger ligeledes, at *'gennemstrømningen [af chauffører] er alt, alt, alt for stor'*, og dette har betydning for den relation, man bygger op som gruppe. Det er vanskeligere og mere uoverskueligt at etablere sig som gruppe, når man ses sjældent, og når der hele tiden er udskiftninger i gruppen.

Dorrit beskriver, hvordan det omskiftelige og ustabile kollegaflow i branchen mætter folks iver for at lære de nye at kende: *'Det er så meget ind og ud og ind og ud, så vi ligesom er vant til, at nu kommer der 10 nye igen [...] Jeg taler med alle, men der er da nogle, der ikke gider at tale med dem. Man er ligesom vant til på vores arbejdsplads, at der kommer så mange nye hele tiden'*. Gert siger i den forbindelse: *'[Før udliciteringerne] havde vi de der relationer på arbejdspladsen. Kendte hinanden og havde noget socialt [...] Måske ikke så meget efter arbejdstid, men i pauserne. Man kørte jo meget i grupper. Mødte næsten samtidig og holdt pauser sammen. Havde fri på de samme dage. Det er fuldstændig væk i dag. I dag kan du sidde ved siden af en kollega, og så går der tre uger, inden du ser ham igen'*. Det fremgår tydeligt i alle chaufførernes fortællinger, at arbejdets sociale relationer er vanskelige at skabe og vedligeholde, når den kollegiale udskiftning er stor, og pauserne er ukoordinerede. Omorganiseringen af arbejdet har

24 Fællesskabernes manglende sammenhængskraft beskrives andre steder også som en konsekvens af faglighedens svækkede karakter og ikke kun som forandringer i det sociale, selvom det i denne sammenhæng ser sådan ud.

bevirket, at arbejdet udføres mere selvstændigt og individualiseret.

Presset i arbejdet, som har været beskrevet tidligere, har også indflydelse på, hvordan relationerne til kollegerne er. Carsten, som kun er chauffør i perioder, hvor han har brug for at tjene faste penge, fortæller, hvordan han synes, det kollegiale sammenhold er blevet ringere hver gang han er vendt tilbage til jobbet som chauffør: *'Denne gang har der været dårligere stemning mellem kollegerne, synes jeg. Sådan lidt respektløst måske [...]. Der er ikke megen hjælpen hinanden og solidaritet. Lunten er kort [...]. Folk var bedre til at hjælpe og være smidige før. Folk lader i højere grad de andre tage slæbet'*. For Berit ser det lidt anderledes ud. Som disp. tilbringer hun meget af arbejdsdagen 'hjemme' på anlægget, hvor chaufførerne ofte opholder sig lidt længere tid sammen i fælleslokalerne end ude på ruterne. Det bevirker en større stabilitet i kollegakontakten.

Af chaufførernes fortællinger fremgår det, at der historisk set har været tradition for at tilbyde de ansatte i busbranchen mulighed for at være med i forskellige klubber. Dette har i høj grad været med til at danne et billede i offentligheden af chaufførfaget som en profession med stor social sammenhængskraft. De mere formelle former for fællesskaber på arbejdspladsen i dag består således stadig i nogen udstrækning af deltagelse i de forskellige klubber, som arbejdspladsen eller medarbejderforeningen har taget initiativ til at etablere. Flere klubber er dog i dag etableret på foranledning af chaufførerne selv. Erik deltager for eksempel i en rygkampagne²⁵, hvor han mødes med en gruppe kolleger fast et par gange om måneden: *'Så går vi en tur i skoven med en naturvejleder eller danser linedance i kantinen eller går stavgang [...]. Der er computerklub og motorklub, og hvad man sådan har tid, lyst og lejlighed til at deltage i. Det organiserer vi selv'*. Desuden er der en medarbejderfond, som arrangerer udflugter og smårejser, som et par af chaufførerne har prøvet at deltage i.

25 Rygkampagnen er igangsat på initiativ fra firmaet og firmaets tillidsmandskontor i et forsøg på at forbedre chaufførernes fysiske arbejdsmiljø. Kampagnen viser vejen for, hvordan chaufføren kan skåne sin ryg blandt andet ved at være mere fysisk aktiv i fritiden.

Gert påpeger, at den manglende sociale sammenhængskraft iblandt chaufførerne går ud over de nye i branchen. Han har meldt sig ind i den faglige klub på sit anlæg. En klub, som chaufførerne selv betaler til, og som også lægger vægt på sociale begivenheder. Det var en væsentlig motivation for Gert, da han meldte sig ind: *'Det er ikke så meget på grund af den der korpsånd for det faglige. Jeg savner måske dybest set lidt det der [sociale]. Det er lidt ærgerligt, at det er forsvundet. Også lidt for de nye. De er et-par-og-tyve år og har lige fået kørekort. De får ikke det samme, som vi fik'*. Samtidig erkender Gert det modsætningsfyldte i, at han heller ikke selv gider at deltage for meget i sociale arrangementer. Han mener, at det ligger i tiden, at man hellere bare vil hjem, når det bliver fyraften. Individualiseringen gælder bredt i samfundet, og det er svært at sige, hvad der påvirker hvad, mener han. Blandt de interviewede er der bred enighed om, at det sociale især bør oprustes i selve arbejdet gennem reorganiseringer af arbejds gange og ved at arbejde for at højne chaufførernes tabte respekt.

Gert er ligeledes inde på, at det kollegiale fællesskab på arbejdspladsen er påvirket af, hvor garageanlægget ligger, og hvor ofte man som chauffør har skiftet tilhørssted: *'Før i tiden var vi meget lokale på arbejdspladsen på Irlandsvej og på Artillerivej. Der boede vi og arbejdede lokalt. I dag kører jeg helt til Albertslund. Jeg har jo ingen kontakt med dem, der arbejder derude, for vi kommer alle steder fra. Nogle fra Glostrup, nogle fra Sydsjælland, fra Holbæk eller Sverige'*. Gert mener, at arbejdsstedet påvirker folks overskud til at etablere sociale relationer til kolleger. Mulighederne for at bo et stykke væk fra arbejdspladsen realiseres blandt andet via mobiliteterne. Det betyder, at chaufførerne dagligt kommer fra nær og fjern for at udføre deres arbejde. Ifølge chaufførerne betyder det, at kollegernes iver for at komme hjem, når dagens vagt er ovre, er stor. Mobiliteten spreder så at sige rekrutteringen af chaufførerne og øger graden af fleksibilitet i relation til stedet (se kapitel 3).

Generelt fortæller chaufførerne, at de i dag har få venner og bekendte blandt deres kolleger. Den daglige omgang med kolleger resulterer i få deciderede ven- og bekendtskaber. Kollega-relationen er en kategori for

sig selv: *'Der er venner og bekendte – og så er der kolleger'*, siger Erik. Det fremstår ikke, som om kollegerne har en ringe værdi, når han formulerer det sådan. Det er i højere grad blot en selvstændig kategori, fordi man snakker om specifikke arbejdsrelaterede ting, som man ikke gør på samme måde med andre udenforstående venner og bekendte.

Dorrit oplever heller ikke kolleger som venner: *'De kolleger, som jeg har et nært forhold til, kommer jeg ikke sammen med privat [...] Jeg gider ikke investere min fritid i det med kolleger, som ikke er så tætte. Jeg har ikke venner på arbejdet – eller bekendte. Der er nogle kvindelige kolleger, som jeg kan betro mig til [...] Vi har ikke tid til at tale så meget privat, og der sidder altid andre rundt om, og det rager ikke dem'*. Dorrit har nogle enkelte gamle kolleger, som hun mødes med, fra sit tidligere arbejde: *'Der er stadig nogle af mine gamle togstewardesse-kolleger, som jeg mødes med et par gange om året. Men der arbejdede vi jo også sammen to og to. Dem havde jeg et tættere forhold til'*. I jobbet som togstewardesse var det på grund af sin organisering (baseret på et tæt par-løb) nemmere at skabe varige, tætte kollegiale relationer end i chaufførarbejdet. Erik fortæller, at de tætteste relationer på arbejdspladsen, er til de kolleger, som han ser tit. Dem, som han for eksempel tog i byen med efter fyraften for år tilbage: *'Der er vel under 20. Og de er jo spredt ud over hele byen og kører på forskellige linjer, så der går lang tid, mellem man ser dem. Men når man endelig mødes, er der jo masser at snakke om'*.

Mestring af individualiseringen

Sammenholdet mellem chaufførerne slår igennem, når de tilspidsede situationer trænger en kollega op i en krog. Det er der talrige eksempler på i fokusgruppen om Ungdomshuset:

1: Nu er vi jo også nogle gamle rotter i faget, men de nye folk var dybt chokerede, når de kom ind og flippede helt ud og var rystede. Det var der mange af dem, der gjorde. Så måtte vi tage fat i dem og sige 'tag det

nu roligt. Det er bare en bus og ikke en skid andet.

5: Det er især vores nye chauffører og en del af vores indvandrerchauffører, som har det svært i sådan en situation.

3: Bange bliver de også [...] Jeg havde en kollega, som simpelthen ikke anede, hvor hun skulle køre hen, og jeg sagde til hende, at hun bare skulle lægge sig bag mig [...] Vi holdt bag ved hinanden inde ved Hovedbanegården, og så kom hun rendende op til mig og sagde, at hun ikke vidste, hvor hun skulle køre hen. 'Tag det stille og roligt, og kør efter mig, så skal jeg nok holde lidt igen, så du hele tiden kan se, hvor jeg er henne'.

Eksemplet viser, hvordan de kritiske situationer også forener chauffører, som er i den samme uoverskuelige situation. Der ses ikke ned på dem, som ikke kan løse problemerne selv. De lægger selv vægt på, hvor vigtigt det er at kunne løse mange af situationerne 'selv', dvs. uden at involvere firmaet.

Omvendt kan dette ansvar for at løse problemerne selv også være et tungt åg at løfte. Der er generelt meget få løftede pegefingre fra chaufførerne til de øvre instanser i den retning. De forventer i vid udstrækning af sig selv, at de kan komme gennem hverdagen uden for mange skrammer. Det kan i visse tilfælde næsten lyde, som om det alene er chaufførens ansvar ikke at komme til skade og ikke at blive belastet i det hele taget: *'Det er så nemt at skyde skylden på arbejdet. Lidt for nemt'*, siger Frank. Han lægger stor vægt på, at det først og fremmest er folks egen tilgang til arbejdet, man kan gøre noget ved. Og at man har en forpligtigelse til altid – også efter ubehagelige oplevelser i trafikken – at spørge sig selv, hvad man kunne have gjort anderledes. Med andre ord individualiseres problemerne. I flere interviews friholder chaufførerne nærmest deres arbejdsgiver for ansvar. Ifølge Sennett er dette en klar konsekvens af fleksibiliseringen. Adresseringen af problemerne kan blive så uigennemsigtig, gerningsmand og offer kan være svære at adskille (Beck

1997), at chaufførerne vender ansvaret indad. Herved får problemernes løsning mere karakter af individuel ildebrandsslukning end af løsninger formuleret fra mere centralt hold, som måske kunne foregribe, at situationerne opstod igen.

Mellem os og dem

I en stor og traditionsrig branche som chaufførernes er der uundgåeligt mange fraktioner blandt medarbejderne. En stærk markering i interviewene er, når chaufførerne taler om 'dem og os'. Der er bare ikke noget entydigt billede af, hvem præcist denne opdeling omhandler. Internt på det mellem-kollegiale niveau er det derfor et vidt begreb. Alle chaufførerne refererer flere gange i interviewene til denne skelnen, og der optræder flere slags 'dem'er' og 'os'er' i alle interviews. Som kollega kan man så at sige være både en 'dem' og en 'os', alt efter hvilken social eller faglig mekanisme som skal beskrives. Når det er relevant at beskrive, hvilke fronter der eksisterer blandt chaufførerne, er det, fordi disse grupperinger både samler og splitter chaufførerne i deres daglige arbejde. Er man en del af en gruppering, er du også del af noget fælles, noget, der definerer dig i sammenhæng med nogle andre. Er man uden for en gruppering, er du – hvad end det er tilstræbt eller ufrivilligt – uden for et fællesskab, som nogle andre har, og du er dermed, i dén konkrete kontekst, alene²⁶.

Den mest oplagte gruppering, som de fleste chauffører beskriver, er de '*etnisk danske*' chauffører og de chauffører, som har en '*anden etnisk herkomst end dansk*'. Chaufførbranchen har gennem de seneste 10 år ansat et højt antal chauffører med rødder i andre kulturer end den danske. Dette har ændret arbejdspladsen, nævner flere af de interviewede. Ingen

26 I denne dikotomi beskrives, hvilke grupperinger som eksisterer blandt chaufførkollegerne. Det betyder, at andre former for sociale fronter ikke inkluderes. Det gælder for eksempel den os-dem-skelnen, som hersker mellem chaufførerne og ledelsen. Den diskuteres i kondenseringen Distant relationer.

påpeger, om det overordnet er til det bedre eller det værre, for forandringerne er både positive og negative. Arne er en af dem, som skelner kraftigst i denne kategori: *'Alle skeletter er hvide, hvad end du kommer fra Brande eller Somalia. Da alle de nye udlændinge kom på én gang, skete der altså noget med kulturen. Det blev sværere at holde fester, fordi der blev serveret alkohol. Der var rigtig mange, der ikke ville være med, og så blev festerne aflyst på grund af manglende tilslutning. Vi er to grupper. Dem og os. Selv i pauserne sidder vi adskilt'*. Arne fortæller, at det sociale, efter hans mening, ikke eksisterer mere: *'Du kan godt melde dig til nogle klubber, men de etniske vil ikke være med. Måske gør vi det forkert'*. Arne mener, at det vil tage lang tid, før den nye form for arbejdsplads har etableret sig: *'Det hjælper lidt efter lidt, men det tager lang tid at få en god multi-kulturel social samarbejdsform blandt chaufførerne'*.

Dorrit er enig, i at forandringerne tager tid. Hun husker fra sin første tid i branchen, hvordan det var at være kvinde på en mandsdomineret arbejdsplads: *'Jeg tænker over det i dag, hvis der starter en ny kvinde. For eksempel en somalisk kvinde. Så henvender jeg mig til hende og siger, at hun endelig skal spørge, hvis jeg kan hjælpe med noget. Fordi jeg selv husker, hvordan det var at være anderledes'*. Dorrit beskriver, hvordan hun generelt bedst kan lide at løse kollegiale uoverensstemmelser i arbejdet ved at henvende sig direkte til kollegaen selv. Hun taler meget lige ud af posen og mener, at man derved mindsker eventuelle fnidderier i arbejdsituationerne. Hun føler dog, at hun har vanskeligt ved at bevare sin direkte facon over for mandlige kolleger af anden etnisk herkomst end dansk: *'Indvandrerchaufførerne er for eksempel meget mere nærtagende [...] det er, fordi jeg er kvinde, og en kvinde skal fandme ikke fortælle en pakistaner, hvordan han skal gøre. Så taler han ikke til mig i tre måneder. Den konflikt gider jeg ikke have. Det er der ingen grund til. Men det er kun, når der er problemer, at forskellene bliver tydelige. I det daglige er der ikke noget'*. Hun beskriver, hvordan hun synes, at det er berigende at arbejde på en arbejdsplads med mange forskellige kulturer.

Flere chauffører påpeger, at sprogbarrieren er med til at fastholde en kløft mellem de kulturelle grupperinger på arbejdspladsen. I en tid, hvor

entreprenøren og Movia stiller store krav til chaufførens indsats på mange områder i chaufførarbejdet, virker det opsplittende i kollegagruppen at ansætte chauffører, som er meget dårlige til dansk, mener flere. Dorrit beskriver det således: [Selskabet] *går meget op i, at vi skal yde service, og vi skal fandme være så perfekte og skal kunne alt i håndbogen udenad om, hvad man må og ikke må. Der skal ingenting til, så bliver man fyret [...] og så ansætter de nogle, der siger 'mig ikke forstå – du vise vej – mig køre bus'. Jeg synes ikke, at der bliver sat mange krav om, hvor meget sprog de skal kunne'.*

Carsten oplever som udenforstående et større sammenhold blandt chauffører med anden etnisk herkomst end dansk end blandt de etnisk danske: *'De er positive på en anden måde. Det er selvfølgelig også farvet af min egen politiske holdning, men jeg synes bare, at der er et tættere forhold mellem dem. De trykker hinanden i hånden og taler om, hvor meget de danske brokker sig mere. Der er sådan lidt 'dem og os'-stemning'.* Han oplever grupperingerne som faste klikker og *'dem kommer man sku ikke lige ind i'.*

Der er bred enighed om, at det ikke kan være let at starte op som ny i chaufførarbejdet i København – og slet ikke, hvis du ikke kan sproget særlig godt. Beskrivelserne af mødet mellem de to grupperinger vidner, om at både accept og uforståenhed er i spil. Chauffører med anden etnisk herkomst end dansk lever en anderledes type chaufførliv, fortæller de danske, og det betyder en ny form for faglighed i arbejdet. En faglighed, som i visse tilfælde kan være svær at forstå, når man har været i faget i mange år. Her nævnes især, når de religiøse chauffører skal bede på bestemte tidspunkter, og når det foregår i deres pauser, som derfor bliver længere end forudsagt i køreplanen (Arne, Dorrit).

I fokusgruppen med chauffører af anden etnisk baggrund end dansk skelner chaufførerne overraskende ikke mellem dem og os i forhold til chaufførerne med danske rødder. De fortæller, hvordan deres etnicitet kan være synlig i mødet med passagererne, men ikke i forholdet til deres kolleger. I fortællingerne skelnes der i højere grad mellem nye chauffører og gamle chauffører. De ser en opgave i at byde de nye velkomne, fordi de kan huske, hvordan det var at starte i branchen.

Denne sondring går igen i en anden version af os-dem-problematikken. Chaufførerne skelner generelt mellem de *erfarne* og de *uerfarne*. Her henvises for de flestes vedkommende til en erfaring, der går tilbage til før udliciteringerne. Man er i grove træk ny i branchen, hvis man er kommet til efter privatiseringerne.

Eftersom seks ud af syv interviewede chauffører hører til den erfarne gruppe, er det i høj grad forestillingen om, hvordan det er at være ny i branchen, som chaufførerne fortæller om. Samtlige chauffører udtrykker, at det ikke kan være nemt. Dorrit mener, at det er sværere at være chauffør i dag, end dengang hun startede: *'I dag er det blevet et hårdere job, så folk holder hurtigere op'*. Senere uddyber hun dette: *'Det skal gå så stærkt med at blive indøvet. Vi andre havde jo fire dage til at lære hver linje at kende. I dag kører de jo næsten bus med et rutekort i hånden, og det er altså forfærdeligt [...] Der er ALT for lidt indøvelse, fordi de skal spare penge. Alt koster penge, og man sparer og sparer og sparer'*. Uddannelsen er blevet kortere, og indøvningen på linjerne er skåret ned på grund af mangel på arbejdskraft. Gert fortæller, hvordan han tror, de nye chauffører oplever jobbet: *'Jeg tror, de oplever det meget distraet. Det tror jeg. Upersonligt'*. Gert bruger her ord, som knytter sig til flygtighedsbegrebet. Han tilføjer, at han ikke vil udelukke, at det netop kan være årsagen til, at man vælger at gå ind i branchen: *'Det er måske også derfor, de vælger det. Det skal man jo ikke forklejne'*. Han åbner herved mulighed for, at en ny måde at tilegne sig erhvervet på kunne være, at man netop kan arbejde i fred og ro for chefer og ikke behøver at indgå i for mange forpligtende sociale sammenhænge.

Som forholdsvis ny i faget har Carsten mærket, hvilke konsekvenser den korte oplæringstid har. Han blev hurtigt sat til at køre de ekstra lange busser, som er sat ind på Linje 5A: *'Dem kommer man principielt ikke ud at køre det første halve år, men det gjorde jeg, så jeg var helt ny. Jeg havde ikke kørt bus overhovedet, siden jeg tog kørekortet halvandet år før, og fem dage havde vi til oplæring. Det er noget med at lære fire ruter at kende og så alt papirarbejdet. Der var flere, der hoppede fra, fordi papirarbejdet er så kompliceret'*. Carsten fortæller, hvordan der i oplæringsfasen sad

flere, som ikke forstod, hvad der foregik: *'Det gik så stærkt, at jeg havde svært ved at fatte det, og der sad en hel del indvandrere, som ikke forstod et klap, fordi de hverken kunne sproget eller kender byen'*. Carsten fortæller, at *'du kommer ud og køre ruten én gang, og så er du faktisk udlært. Det er helt sindssygt'*.

Dorrit taler på tværs af de to nævnte fraktioner, når hun fortæller inkluderende om de erfarne indvandrere. Altså de 'første af de anderledes', som blev ansat for mange år siden. I kontrast til den store gennemstrømning af nye chauffører, som bliver ansat med ringere sproglige kundskaber end tidligere, står nemlig en gruppe af erfarne chauffører med anden etnisk herkomst end dansk: *'De indvandrere, jeg har kørt med i 18 år, er jo super. Det er de nye også, men det er da et problem med sproget'*.

Endelig skelner chaufførerne mellem en helt anden slags os'er og dem'er af stor betydning for udviklingen af fælles sociale relationer, nemlig *rygere* og *ikke-rygere*. Det er selvfølgelig først og fremmest en opdeling, som er synlig i arbejdstiden i pauserne. Men eftersom det netop er i pauserne, at sporene for fælles referencerammer og sociale bånd lægges ud, har denne sondring betydning for, hvor du placerer dig i folkelokalet, og hvem du falder i snak med.

Arne (ikke-ryger) fortæller i sin skelnen mellem de danske og de 'etniske' chauffører, at rygningen er det eneste, som samler chaufførerne: *'Det eneste, der kan blande os [i pauserne], er rygere og ikke-rygere'*. Flere af de andre henviser til samtaler, de har haft med kolleger i rygepauserne: *'Man kan godt mærke i pauserne, at mange af os, der har kørt i mange år, sidder sammen. Der er også mange af os, der er rygere, så vi sidder i den sjove rygeafdeling'* (Dorrit).

Interviewene rummer mange andre os'er og dem'er end gennemgået her. De kan for eksempel være kønsbetingede eller aldersbetingede. Det er dog ikke sondringer, som har fyldt meget i materialet. Som det allerede har været vist, skelnes i høj grad mellem dem og os i forholdet mellem chaufførerne og ledelsen, chaufførerne og Movia samt til en vis grad også mellem chaufførerne og tillidsmændene.

Mestring af grupperingernes inkluderende og ekskluderende funktion

Gennem interviewene kommer der masser af bud på, hvordan hver enkelt chauffør forsøger at imødekomme og overvinde de grupperinger, som hersker i kollegagruppen. Det er tydeligt, at det er tiltag, som udvikles og udføres individuelt af den enkelte chauffør i det direkte møde med de fremmede og/eller de nye. Der fortælles ikke meget om initiativer, som fra ledelsens side har forsøgt at udligne grupperingerne internt i kollegagruppen. Det betyder ikke, at der ikke har været sådanne tiltag, men mere at den enkelte chauffør påtager sig en integrerende rolle, i det omfang han/hun har overskud til det. Det kan være gennem udtalelser som *'jeg taler med alle'* (Dorrit) eller *'jeg forsøger at hjælpe de nye'* (Berit). Eneste nævnte eksempel på integrative tiltag fra entreprenørside kommer i interviewet med Frank. Han er, som tidligere nævnt, blevet bedt om at indøve nye på Linje 5A. Det er et konkret eksempel på, hvordan han bruger sin erfaring (både fra chaufførjobbet og fra konsulentfunktioner) til at give nye kolleger en god start på chaufførlivet. Frank fortæller om, hvordan masser (de fleste) af nye chauffører holder op igen hurtigt, fordi de aldrig rigtig finder rytmen i chaufførarbejdet. Men han vil hellere fortælle om dem, som bliver hængende i branchen: *'Dem, jeg taler om, er nogle med anden etnisk herkomst end dansk. Jeg har haft nogle, der ligefrem sætter en ære i at blive ansat. Det har været en stor fornøjelse at have med dem at gøre og sætte dem ind i, hvordan det hele fungerer. Fordi jeg mærker engagementet. De vil det her og vil lære alle tingene og gøre det så godt som muligt. De kommer den dag i dag og spørger mig om mange ting'*. Frank tilføjer dog, *'at der desværre [er] alt for få af dem'*.

En helt særlig form for fællesskab i chaufførbranchen er den historiske form for sammenhold, som chaufførerne demonstrerer, når de forener sig og strejker. Strejken er en særlig fælles mestringsform i chaufførernes arbejde. Selvom flere af chaufførerne påpeger, at strejken ikke har samme slagkraft i dag som før udliciteringerne, er det tydeligt, at de har et særligt forhold til denne form for markering af utilfredshed over

for ledelserne længere oppe i bussystemet: *'Vores arbejdsgivere kan godt overskride nogle grænser, hvor vi så siger HER går grænsen. Når vi siger det, er det, fordi de over lang tid har presset skruen med hensyn til arbejdsvagter, kortere pauser, busser, der ikke er gjort i stand eller repareret. Mange bække små gør, at det hober sig op efterhånden'* (Frank). Frank fortæller, hvordan man så på garageanlæggene pludselig en dag sætter foden ned: *'Nu stopper festen. Nu kører vi ikke en meter mere, før det er lavet om'*. Han fortæller, at den udløsende faktor ofte godt kan være en mindre forandring, som får læsset til at tippe. Grænsen for, hvad der strejkes over, har ændret sig, mener han: *'I dag kan arbejdsgiverne presse hele tiden. Derfor oplever mange kolleger, at arbejdsforholdene er strammere, mere stressende og så videre. Fordi der kommer bittesmå tiltag meget tit og ofte'*. Denne form for sivende forandring opleves som et pres blandt chaufførerne.

Omvendt udvikler chaufførgruppen et meget bredt inkluderende 'vi' i fortællingerne om strejketraditionen – også selvom der ikke strejkes på samme måde som i gamle dage (Arne). De oplever for eksempel ofte en stor opbakning fra passagererne, når de strejker: *'Da vi kom tilbage [efter en strejke forrige vinter] var de bare glade for, at vi var tilbage. De kunne godt forstå os. Men det er svært. Strejkerne bliver nemt lidt udvandede, og især fordi folk er bange for at blive arbejdsløse'* (Carsten). Denne frygt hersker især hos chaufførerne med anden etnisk herkomst end dansk, påpeger Carsten: *'De har det lidt svært med strejker. Jeg tror, de er bange for at miste deres arbejde, så det giver sådan en skruebrækker-stemning'*. Strejkerne etablerer således en fælles stemme på arbejdspladsen, som kun kan lade sig gøre, hvis en hel linje eller et helt garageanlæg nedlægger arbejdet. En fælles stemme, som er ret unik for netop denne branche. Omvendt er der noget, der tyder på, at selv fælles kugler rettet mod systemet støbes af en mindre gruppe, og dette kan risikere at udvikle modstemmer i kollegakredsen, som ikke altid er gavnlige eller fællesskabsopbyggende internt – tværtimod.

STEMMER OM MOBILITET I CHAUFFØRLIVET

Fra afdækningen af, hvilke relationer der hersker i chaufførarbejdet, løftes chaufførernes fortællinger nu ud i en bredere forklaringsramme. De to sidste kondenseringer vil identificere stemmer om mobilitet i chaufførlivet generelt. Det sker stadig med afsæt i fortællinger om arbejdet, men søger i højere grad at forstå arbejdets sammenhæng med det øvrige hverdagsliv. Den første kondensering beskriver gennem dikotomierne *Mellem stress og flow*, *Mellem risiko og idyl*, *Mellem rutine og (op)brud* samt *Mellem status og degradering*, hvordan et arbejde kan beskrives med en mobilitetsoptik. Herefter perspektiveres dette i relation til chaufførlivet i sin helhed gennem dikotomierne *Mellem underskud og overskud*, *Mellem planlægning og spontanitet* samt *Mellem mobilt arbejde og mobilt hverdagsliv*.

LINJE 5A

Ifølge chaufførerne er buslinjen 5A indbegrebet af chaufførarbejdet. Buslinjen er Danmarks travleste, idet den hver dag transporterer 60.000 mennesker fra den ene endestation i Lufthavnen til den anden på Husum Torv – eller blot et stykke af vejen i den ene eller den anden retning. Samtlige chauffører, som har bidraget til dette projekt, har refereret til 5A. Også selvom de ikke har kørt denne rute. Linje 5A er billedet på chaufførarbejdets trængsler og succeser, på arbejdets pligter og mangfoldighed. Linje 5A bliver i daglig tale kaldt både *Slamsugeren*, fordi den kører gennem alle typer af byrum, og fordi den transporterer alle slags mennesker, og *selvmordsruten*, fordi den er så belastende at køre, at 'man begår selvmord efter én omgang' (Dorrit). Metaforen 5A rummer fortællinger om busarbejdet på godt og ondt og om arbejdslivet blandt repræsentanter af bærere af den kollektive mobilitet, nemlig chaufførerne på den mest omtalte, diskuterede, udskældte og benyttede linje i hele Danmark.

Mellem stress og flow

Alle interviewede chauffører er enige om, at 5A er en stressende rute at køre. Stress defineres og opleves forskelligt i interviewene, men én af de allermest stressende faktorer på 5A er der bred enighed om, nemlig den hektiske trafik på de mest befærdede gader i byen. Carsten beskriver det således: *'Det er simpelthen for sindssygt [...] det er så stressende. Rent mavesår og dårligt hjerte. Der er så meget pres på'*. Han kan især mærke, hvordan tiderne i køreplanerne ikke er afstemt i forhold til den trafik, som bussen kæmper om plads med i byens trafikale strøm: *'Specielt på 5A. Der er du oppe i det røde felt hver dag. Trafikken er vokset fuldstændigt vanvittigt [...] man skal nærmest køre for hurtigt for at kunne nå det [...] jeg siger dig, det kan være hektisk. Man er hele tiden lige ved. Man ser hele tiden ud af spejlet, at det er ved at gå galt'*. For Arne er mødet med den øvrige trafik det stressende: *'Jeg har set nogle kolleger være så stressede, at de kørte bussen ind over cykelstien. Det er forfærdeligt. Det må ikke ske i et job som vores. Det er jo en dødsmaskine, fordi man møder en blanding af biler, cyklister og fodgængere'*.

Gert startede i sin tid på 5A og husker det som meget stressende: *'Jeg tænkte, jeg holder ikke 14 dage her, men man tilpasser sig jo [...] Det er trafikken, der er stressende. Cyklister og fodgængere'*. Frank definerer stress konkret: *'Stress er et ønske om at være et andet sted end der, hvor man er lige nu'*. Det uddyber han med et eksempel fra den heftige bytrafik, som 5A konkurrerer med hver dag: *'Hvis man holder på Nørrebrogade, og der holder 40 biler foran en, og der er rødt, og alle holder stille, så har jeg et ønske om at være derhenne [peger frem] i stedet for her. Så sidder man og stresser op og bliver irriteret, eller hvordan man nu reagerer. Uret siger jo, at jeg skal have passeret Langebro nu'*. Frank fremhæver også den form for stress, som er udløst af passagererne. På 5A står ofte en masse mennesker ved stoppestederne, og det tager tid at fylde bussen: *'Så kommer lilleemor med tre børn løbende, og hun skal først have fundet sin billet nede i tasken. Altså dametasker! Det er helt vildt. Hvem har opfundet dametasken [...] så tømmer hun den, og allernederst ligger billetten, og imens sidder chaufføren*

og kigger på uret. Han ønsker at være kørt for længe siden. Han ønsker at være et andet sted. Han fornægter nuet. [...] Det kan man mærke, når man kører [...] så sidder jeg og tager mig selv i at blive stresset og irriteret på dametasken’.

Samtlige chauffører understreger igen og igen, at chaufførarbejdet er et arbejde med mennesker. Det kommer til udtryk på forskellige måder. Carsten finder det stressende, at man under dette pres ikke har tid eller overskud til at yde den service over for passagererne, som er en vigtig del af arbejdet: *’Det bliver som i en maskine. Man buldrer bare derudad. Og man må sige nej til folk, som spørger om hjælp’*. I det hele taget er kontakten til passagererne afgørende for chaufførens velbefindende. Det handler blandt andet om synlighed og genkendelighed mellem passager og chauffør. Forestillingen om at være en person og ikke ’bare’ en chauffør i rækken. Gert og Frank er enige om, at flowet af passagerer på 5A er højt. Det betyder, at mange mennesker kommer op imod dig hele tiden, fordi strækkene mellem stoppestederne er korte og mængden af mennesker stor. Det er stressende, fordi du hele tiden er *’på’* (Gert). Det har indvirkning på forholdet mellem chauffør og passager. Gert, som kører fast på en linje lidt ude af byen, siger i den forbindelse: *’Jeg kan godt lide at have de lidt faste kunder. Det giver en mening med at køre. De står jo og venter på mig. På 5A tænker de [passagererne], at hvis det ikke er mig, der kommer, så er det bare den næste. De er fuldstændig fløjttende ligeglade’*. Frank fremhæver faren for anonymitet med omvendte fortegn, nemlig i mødet med passagererne. Frank skelner mellem at snakke sammen og at være i kontakt: *’Man kan godt snakke sammen uden at være i kontakt med hinanden. Jeg kører måske med 8000 mennesker hver dag [på 5A], og alle 8000 hedder Hansen. Alle sammen. De opfører sig også som Hansen. De ser måske ikke sådan ud, men det gør de alligevel. Og så lige pludselig er der en, der skiller sig ud. Det er måske Jørgensen. Og ham kommer jeg i kontakt med [...] det er noget med udstrålingen’*. Som det blev diskuteret i dikotomien *Mellem synlighed og usynlighed*, bevirker de ændrede organisationsvilkår en form for anonymisering eller personlighedsudslettelse set fra chaufførernes perspektiv. Her går denne konsekvens igen, dog relateret

stress som en bredere samfundsmæssig tendens. Når presset stiger, bliver det sværere at komme i kontakt med passagererne og chaufføren bliver mere anonym. Omvendt virker kontakten med passagererne som et af arbejdets faste, oplivende holdepunkter midt i tidspresset.

De stressende faktorer i chaufførarbejdet er altså den voldsomme bytrafik, fordi mange trafikantgrupper, skal dele den samme plads/det samme rum. Nedslidte busser og teknologi, der ikke virker, nævnes også af flere: *'Materiellet er vores værktøj. Det betyder 95 %'* (Gert). De pressede køretider får også en stor del af skylden for følelsen af stress. Dorrit siger, *'der kommer jo flere og flere biler på vejene, og vi får ikke mere køretid for det'*. Desuden peger alle chaufførerne på, at køretiden i bussen er blevet længere: *'Arbejdstiden får lige knebet noget ekstra på [hele tiden] og pludselig må man gerne sidde på bussen i tre timer og 45 minutter uden tissepause'* (Dorrit). Det sivende tidsforbrug, som stiger støt, er en stor kilde til voksende stress. For eksempel nævner flere chauffører, at den tid, der er afsat i overenskomsten til at starte en bus op på, når en vagt begynder, er alt for presset.

Frank opsummerer, hvori han ser chaufførarbejdets største belastning: *'Jeg plejer at sige, at som buschauffør er dine sanser på overarbejde, lige fra du går ind i bussen og begynder at køre. ALT hvad vi har af sanser er på overarbejde hele tiden. Og det bliver vi trætte af [...] vi vælger ikke selv, at sanserne er på overarbejde, og det er det, der er problemet'*.

Men livet på 5A er ikke entydigt negativt stressende for alle. Som modsætning til stress hersker nemlig flowet. Der hvor 'det hele bare kører'. Carsten fortæller, at den bedste tid i arbejdet er, *'når radioen kører, og der er søde folk, man kan hjælpe, og det hele kører'*. Radioen som teknologi og som 'kollega' i det daglige arbejde nævnes af flere. Det er den, der gør, at man aldrig er helt alene, og det er ofte den, som hjælper med at sætte tankerne på langfart, når det kører stille og roligt derudad. Arne: *'[jeg] udtænker planer, når jeg kører. Nogle gange knager det så meget, at jeg er ved at køre forkert'*. Dorrit lægger vægt på linjens alsidighed: *'På 5A er der ikke to dage, der er ens'*. Dorrit kører 5A, fordi der er *'gang i den'*. Hun elsker at snakke med de mange forskellige folk, som hver dag benytter

5A: *'Jeg elsker at snakke med folk. Om det er stiknarkomanen, alkoholikeren eller direktøren – jeg er fuldstændig ligeglad. Alle bliver behandlet lige i min bus. Så jeg elsker det der med mennesker'*. Samme tilgang har Frank, som betoner, at det er den mest fleksible rute, han nogensinde har kørt: *'Der er forskellige kategorier af mennesker. Mange rødder. Nogle, der bare skal handle. Nogle, der skal på arbejde [...] og alle aldersklasser [...]. Der er gamle, der er børn, der er slipsefyre og rødder, narkomanen og luderer. Man bliver en god menneskekender af at køre bus'*.

Berit kører mange forskellige ruter, og for hende er dagens humør og temperament afgørende for, hvordan balancen mellem stress og flow påvirker hende. Hun kan rigtig godt lide Linje 5A, fordi det kører *'for fulde gardiner derudad. Ned ad Nørrebrogade. Det er jo en jungle [...] med at mase sig ud, og 'hvorfor holder du ikke tilbage', og man drøner afsted, fordi man er to minutter bagefter'*. Dagen efter kan man så godt have behov for *'en stille og rolig rute [...] men jeg kan godt lide afvekslingen'*, siger hun.

En anden måde at opleve flow på som chauffør er i de mellemrum, der er mellem stoppestederne. I hvert fald når trafikken ikke er for aggressiv. Gert siger om disse intervaller: *'Der er du jo dig selv. Mellem stoppestederne har du mulighed for at lade tankerne flyve. Det er også derfor, jeg kommer til at køre forbi nogle gange'*. Når flowet kører for Gert, føles tiden anderledes, end når han har travlt. Han er sig selv. Dette fænomen omtaler Frank også: *'Så kan man jo næsten glemme, at man er på arbejde'*. På kanten mellem den nedslidende stress og flowet udtaler Erik, at tiden flyver *'når man kører 5A. Der har man travlt hele tiden. Man føler sig brugt, når man kommer hjem, men det er gået hurtigt. Men man bruger også sig selv'*.

Mestring af stress

Netop det at bruge (af) sig selv, og at sanserne konstant er på overarbejde, medfører udvikling af individuelle måder at overkomme hverdagens spidsbelastninger på. I samtalerne med chaufførerne er det tydeligt,

hvordan de hver især har udviklet mestringsstrategier, trods alle de uforudsigelige parametre en linje som 5A hver dag byder på. Mestringsstrategier som modvirker muligheden for at blive stresset. Arne kommer med et bud på, hvorfor nogle af hans kolleger er stressede. Det er *'dels fordi de går for højt op i det, men også fordi de hænger i en klokkestreng'*. Han fortæller om, hvordan det kan gå, når arbejdets regler og rammer kommer til at styre arbejdet: *'Jeg har en meget perfekt kollega, som blev indlagt med en blodprop forleden dag. Han er ellers toptrænet og har styr på det, men han går alt for meget op i at udføre sit arbejde korrekt. Alle reglerne – og så er det hårdt arbejde. Det kan man ikke tåle'*. Flere af chaufførerne beskriver, hvordan de forsøger at lægge ansvaret fra sig, når de kommer ud i situationer, som kan stresser. Det er navnlig uforudsete begivenheder i trafikken, chaufførerne nævner. Arne fortsætter: *'Der kan jo altid være ting, man ikke kan forhindre – vejarbejde eller afspærringer – og så må man prøve at lægge det fra sig'*. Han fortæller, hvordan han håndterer det i praksis: *'Jeg kan slet ikke lade mig gå på af, at Fru Hansen er faldet på cykel, og alle hendes appelsiner triller ud over gaden, så jeg ikke kan komme forbi. Sådan er det. Så øjner jeg chancen for at gribe en avis og tage en pause [...] jeg sidder jo sådan set bare og tjener penge, mens bussen holder stille'*. Han erkender dog, at det kræver overskud over for de passagerer, som, hver gang sådan noget sker, brokker sig over, at de bliver forsinkede.

Dorrit beskriver en lignende situation: *'Hvis der bliver for meget kø, trækker jeg håndbremsen og sidder og kigger på butikker'*. Erik formulerer myldretidens pres således: *'Jeg kan jo ikke gøre noget ved det [...] man kan jo ikke komme hurtigere frem end bilen foran vil have, så man kan jo bare trække et nummer og vente på, at det bliver ens tur'*.

For at komme stressen til livs møder mange af chaufførerne tidligere på arbejde, end de egentlig skal, så de kan starte bussen op og køre uden at være bagud fra starten: *'Jeg går altid ned til bussen 7-8 minutter før, jeg skal køre. Jeg er stresset resten af dagen, hvis jeg kommer for sent ud af anlægget. Så jeg arbejder gratis meget af tiden. Hvis jeg ikke gør det, er det ikke rart'* (Dorrit). Gratisarbejde er for mange en naturlig del af arbejdsdagen, hvis man vil undgå at være stresset, når man kører. At

møde tidligere opleves som det, man selv kan gøre for at ruste sig mod dagens uforudsigeligheder.

Arne har et andet eksempel på mestring af de stressende situationer i arbejdet. Lige som flere af de andre mener han heller ikke, at køreplanens tider kan matche byens trafik: *'Køretiderne kan i hvert fald ikke lade sig gøre. Før skulle man køre fra a til b. Men det kan du slet ikke i dag, fordi du skal holde nogle sekunder ved hvert stop. Det har man lovet i kontrakten med HUR. Nogle chauffører prøver alligevel, om det kan lade sig gøre – og det kan det ikke'*.

Arnes strategi for at håndtere tidspresset er to-leddet. Første trin fokuserer på at mestre situationen individuelt nemlig ved at køre efter forholdene og ikke efter tiderne i køreplanen. Andet trin handler om at markere overfor Movia, at der er et problem: *'Jeg har vænnet mig til at ringe [til call centeret] hvert 10. minut [...] og sige, at jeg er forsinket. Så spørger de hvorfor – det skal de gøre. Og så svarer jeg, at det er fordi, der er flere mennesker, der har fået råd til at købe bil [...] Derfor er der flere biler på gaden. Og så kan hun jo selv finde ud af, hvad hun skriver på sit papir'*. Igen går Arnes personlige mestring ud på at være bevidst om og markere sin afmægtighed overfor problemer, som han alligevel ikke kan gøre noget ved.

Mellem risiko og idyl

Risikoen for uheld og overfald er hverdagskost på Linje 5A, og dens blakkede ry er også en konsekvens heraf. Det er tydeligt i samtlige fortællinger, at bevidstheden om at noget kan gå galt, at noget uventet kan opstå, ligger meget præsent hos chaufførerne. Risikobevidstheden samler sig overordnet omkring to typer af farer: Den trafikale risiko og risikoen for ballade og overfald på bussen.

Den største oplevede risiko er frygten for uheld, en oplevet risiko, der er forbundet med at være en stor bus omgivet af en masse 'blødere' trafikanter. For Carsten er det en frygt, som bliver vækket, hver gang han, efter en periode væk fra busbranchen, vender tilbage: *'Det er simpelthen*

for sindssygt. Jeg har været så tæt på at ramme folk. I går var der én, der blev slået ihjel på 12'eren. Det kunne lige så godt have været mig. Jeg kan jo ikke lade være med at tænke på det'. Et andet sted uddyber han, hvad der ligger i den angst: 'Man er hele tiden lige ved. Man ser hele tiden ud af spejlet, at det er ved at gå galt. Og man har svedeture, fordi det er så tæt på, at man rammer cyklister. Der er så mange ting, du skal tage dig af på én gang'.

Det store ansvar ligger chaufførerne meget på sinde. Dorrit siger i den forbindelse: *'Selvfølgelig er det et kæmpe ansvar med 100 mennesker i bussen, som står oppe i din forrude. Det er bare ét sekunds uopmærksomhed, og så går det galt'.* Om dét, som er mest belastende ved arbejdet, siger Gert: *'I det hele taget risikoen for at der kan ske noget uventet [...] man er på hele tiden, og du har kun sidespejlene til hjælp'.*

Chaufførfortællingerne kan groft sagt deles i to kategorier i forhold til risici. Ramtheden i chaufførarbejdet opleves på to måder: Der er dem, som har været involveret i større uheld, overfald eller påkørsler, og der er dem, som venter på, at det en dag vil ske. Den *direkte ramthed* er udtryk for de ar, som en del chauffører må leve med at være mærket af. Arne har gennem tiderne oplevet *'10 grimme ulykker'*: *'Jeg har været lidt uheldig. Set nogle ubehagelige ting. Jeg har set et hoved, der flækkede, og hjernen der lå på vejen. Det er nok det grimteste ved det [arbejdet]. Du ser det jo lige, når det sker. Du sidder på første række og får det på wide screen'.* En enkelt gang for 10 år siden har Arne selv været involveret i en ulykke: *'Der var en taxa, der overhalede mig indenom og kørte en mor og hendes spædbarn ned. De var døde på stedet. Det var da forfærdeligt'.* Arne fortæller, hvordan det stadig kan plage ham, at han ikke forsøgte at genoplive de to forulykkede. En bemærkning, som vidner om, at ulykkerne i arbejdet sætter varige spor i chaufførens sind. For Arne er *'ulykkerne [...] det værste. Ikke selve trafikken'.*

I fokusgruppen om nedrivningen af Ungdomshuset talte chaufførerne om, hvordan bevidstheden om risici i arbejdet ikke kun hersker, når noget særligt sker. Den er altid på spil. De diskuterede, hvordan man reagerer på at have været indblandet i ulykker, og hvordan firmaet og kolleger forholder sig til det:

1: Dengang jeg kørte én ihjel, kørte jeg bare ned i garagen. Så spurgte de alle sammen 'hvorfor kommer du først nu?'. 'Det er fordi, jeg lige har kørt én ihjel', sagde jeg. Så grinte de alle sammen og troede, det var for sjov. Bagefter gik det op for dem, at det egentlig var rigtigt, og så var jeg jo bare kørt hjem [fortæller herefter om, hvordan kolleger kom og undskyldte dagen efter].

2: Det er vel også en forsvarsmekanisme, at man laver gas.

1: Ja ja, og så ringede de jo til mig og også kontoret, og så spurgte de om jeg havde lyst til at køre i morgen. Og jeg sagde, at selvfølgelig skal jeg køre i morgen, hvad ellers havde du tænkt dig. Jeg skal da passe mit arbejde [...] det ville jeg! For hvis du ikke kommer ud at køre samme dag, så kommer du aldrig ud at køre mere. Det har vi set så mange gange med dem, der er blevet derhjemme. De kommer aldrig ud at køre mere.

Herefter taler gruppen om, hvorvidt det er sundt eller ej. Intervieweren spørger i den forbindelse om, hvor meget de tænker over risici i hverdagen:

1: Det gør vi hver dag. Jeg tænker hver dag, når jeg kommer til et kryds: 'ham derovre han løber lige om lidt, og ham dér går over for rødt. Det sidder jeg tit og tænker på [...] og ganske rigtigt, så flytter man lige foden over på bremsen, og så kommer han løbende. Sådanne nogle idioter. Man lærer at kende folk på gaden, det er helt sikkert.

3: Og det bliver værre og værre. Der er ikke noget respekt for noget som helst.

2: Jeg vil sige, at jeg ikke tænker på det hver dag. Jeg tænker ikke på det hele tiden, men nogen gange kan jeg godt tage mig selv i det. Specielt hvis der ikke er så meget at lave. 'Jamen hvis du kommer ud for en eller anden ulykke, eller mister du dit kørekort eller endnu værre dit helbred,

så har du faktisk en kone derhjemme, som ikke har permanent ophold i Danmark, og som i yderste konsekvens kan blive udvist på den konto [...] Det synes jeg er skræmmende.

I passagen er det tydeligt, hvordan frygten for at blive indblandet i uheld fylder meget for chaufførerne. Når deltager 1 beskriver, hvordan en dødsulykke har ændret hans måde at læse trafikken på, viser det ligeledes, hvordan det, at han er direkte ramt, præger hele hans tilgang til arbejdet. En afmægtig form for samvittighed, som han må leve med hver dag. Hans kollega, som ikke er direkte ramt, forholder sig mere potentielt eller indirekte til muligheden for at mærke ramtheden. Det gør han ved at forudsige, hvilke store konsekvenser det vil have for ham og hans familie, hvis uheldet er ude.

Den *indirekte ramthed* er således anderledes, men den er ikke nødvendigvis nemmere at håndtere i det daglige. Dorrit lider også af denne form for ramthed. Hun har i sine 18 år som chauffør aldrig lavet skader, tilkaldt politi på grund af uroligheder eller været udsat for uheld i arbejdstiden. Alligevel tænker hun hver dag på risikoen: *'Hvis der er en taxa, der laver en u-vending lige foran bussen, så tænker jeg'åh nej'. Så siger jeg til mig selv, at jeg ikke må bremse²⁷. Det kan godt slå mig meget ud. Det kan gå så gruelig galt [...] så bliver jeg rasende og har brug for at få det ud [...] ansvaret omkring det har jeg brug for at læsse af.* Af samme grund fortæller Dorrit: *'Jeg tænker tit på, at jeg skal have 22 tons med rundt i svingene. Jeg gør aldrig noget overilet. Jeg stopper heller.'*

En del af chaufførernes risikobevindsthed er altså orienteret mod det, som potentielt kan ske. Frank fortæller om, hvordan menneskemylderet på Linje 5A betyder konfrontation med mange typer af passagerer, hver gang han åbner bussens døre og lukker folk ind: *'De kommer inden for en rækkevidde på 1,5 meter. De overskrider en grænse. De kommer inden for det personlige rum. Når det sker, sker der noget ... Og de kommer bare*

27 At bremse en fyldt bus hårdt op er farligt, fordi de stående passagerer – og dem er der som regel mange af i myldretiden – kan komme til skade.

hele tiden. Der kommer roden med det hårde blik og med kniven i bæltet – hvem ved. Den venlige kontormand og den flirtende dame. Og møgungerne, som tror det er en legeplads [...] det er ikke alle [chauffører], som kan håndtere det’.

I det hele taget fylder angsten for det uvisse – det uventede – meget i fortællingerne. Det mærkes i fokusgruppen om Ungdomshuset, hvor det netop bliver italesat, hvordan brud i det forudsigelige opleves. Det er i historierne om det anderledes, det pludseligt opståede, at risici bliver sat på spidsen og ramtheden defineres.

I den følgende passage diskuterer chaufførerne, hvordan de havde det, da de havde fået fri den dag, hvor Ungdomshuset på Jagtvej i København blev revet ned, og der var kampe mellem politi og brugere af Ungdomshuset i gaderne. De er enige om, at *’det kunne være gået meget værre’*, end det i realiteten gjorde. Alligevel sætter en sådan dag spor hos chaufførerne:

1: Ondt i hovedet, det har man [når man kommer hjem].

3: Fordi man hele tiden har siddet og været obs på, hvad der skete.

1: Det var hele tiden det der med, at man sad og tænkte på, hvad der skete, når man kom rundt om hjørnet.

2: Jeg var ikke mere træt end jeg plejer, for jeg var ikke anspændt.

4: Jeg har på fornemmelsen, at der er rigtig mange, der har brugt tid på at snakke om de ting. Hvis de unge mennesker havde villet det, kunne de fandme have taget busserne! De kunne have lavet commando-rates rundt omkring i byen, for hvis en bus lige pludselig holder på tværs, så holder den der. På den måde kunne de stort set have spærret alle vejene rundt omkring i København, hvis de havde villet.

...

2: *Jeg har det nok sådan at ja – det kunne have gået værre. Men var der kommet en flok unge mennesker, der ville brænde min bus af, så tror jeg trods alt, at de havde ladet mig komme ud.*

3: *Man tænker sig da lige en ekstra gang om [efter en sådan oplevelse], når man ser en hel del blå biler, og når der er nogle unge samlet i en flok. Så tænker man da, 'hvad er der gang i?'. Og det sker faktisk en hel del med jævne mellemrum i øjeblikket. For eksempel var der en demonstration i lørdags, hvor vi var helt inde i orkanens øje. Og der fik vi meldingen [fra Movia] at 'I bliver bare holdende'. Og der flokkedes de jo rundt om bussen, og så sad man der og tænkte og håber, at de ikke laver noget'.*

Som det fremgår af dialogen fylder frygten for, hvad der kan ske, når noget pludseligt opstår, meget i chaufførernes bevidsthed. Både i selve situationen men i høj grad også i tiden efter episoden. Der er en enkelt chauffør (deltager 2), som giver udtryk for, at situationen ikke påvirkede ham synderligt, fordi han opholdt sig et andet sted i byen og derfor kun mærkede kampene indirekte. Alligevel viser dialogen, at han forholder sig til 'hvad nu hvis', når han evaluerer forløbet. Der er altså flere måder at håndtere situationer som denne på, men frygten for hvor galt det kan gå, og hvilke beslutninger man egenhændigt skal træffe med ansvaret for en fyldt bus for øje, har alle chaufførerne til fælles. Som det fremgår, implicerer det også tanker om, hvilke personlige konsekvenser det kan have for chaufføren selv og hans familie. Ansvarsfølelsen er en mange-facetteret størrelse i chaufførlivet, og fejlvurderinger kan have fatale konsekvenser på alle planer. Ophobningen af risiko-oplevelser – ramtheden – udvides fortløbende hele tiden.

Med til fortællingerne om risici og ramthed hører også modbilledet, nemlig de historier, som fremhæver det smukke ved chaufførarbejdet. Flere af chaufførerne lægger vægt på, at tidspunkter af chaufførlivet kan være præget af idyl, af fred og af ro. Disse beskrivelser kan ofte ligne de fortællinger, som tidligere har været beskrevet som flow. Det idylliske

opstår imidlertid, når chaufføren tids- og stedfæster situationen i højere grad.

Arne fortæller om, hvordan han elsker at køre i byen. I sin tid på 5A kom det til udtryk ved særlige lejligheder: *'Jeg elskede for eksempel at klemme mig ud på Nørrebrogade, når Bakken åbnede og dumme mig lidt med vilje, så jeg kom til at sidde fast i trafikken, så jeg kunne se motorcyklerne komme kørende'*. Siden har Arne fundet interesse i de mere stille områder: *'Nu er jeg faktisk glad for at køre forbi Bella Centeret og se, hvad der sker [...]. Nu elsker jeg at kigge ind ad folks vinduer, så ringer jeg lige til min kone og spørger, om hun ikke lige kan finde ud af, hvem der bor på en speciel adresse [...] jeg har også overvejet at købe en kikkert, så jeg kan holde øje med Fonas tilbud, når jeg holder udenfor'*.

Berit mener, at *'det, der er dejligt, er en tidlig morgen, hvor man kommer ud på en af de der stille og rolige linjer og nyder morgensolen eller sneen, der daler langsomt ned. Du kører bare stille og roligt, og det er helt mørkt. Så sidder man bare og nyder tingene, som er der. Morgensolen og fuglene, som siger en hel masse'*. Man kan med Franks ord sige, at Berit i disse idylliske situationer skåner sanserne en tid for det belastende, så de ikke behøver at være på overarbejde. Hun bruger stadig sine sanser, men i en mere positiv forstand.

For Dorrit er det skønne ved arbejdet de situationer, hvor hun får opfyldt sit store sociale behov, som hun siger. Det bedste er at have så meget at lave, at hun *'kan mærke adrenalinen'*. Med det mener hun især at tale med genkendelige folk i bussen. Når hun har meget at lave, er det, *'når jeg kan se at der kommer en drukkenbolt, man lige skal snakke med eller ham grækeren med toupé. Eller den enlige mor med det lille barn, for så skal man også lige snakke lidt med barnet. Man lærer jo folk at kende'*. Denne måde, at 'have meget at lave' på, skal ikke forveksles med det at have travlt. For Dorrit er det noget andet, og hun valgte i sin tid selv at køre 5A, fordi linjen passer godt til hendes behov for tempo og for den spraglede passagerskare.

Franks bedste tid på bussen er, når *'jeg er i nuet. Her og nu. [Når] jeg møder omgivelserne med åbent sind'*. Frank beskriver, hvordan han

dagligt stræber efter harmoni i arbejdet. Først i en tilstand af harmoni og åbenhed er man i stand til at være i nuet og dermed for eksempel undgå stress og andre nedslidende situationer.

Mestring af risici

Mange af chaufførerne trækker på deres erfaring og deres menneskekundskab, når de skal håndtere en potentiel konflikt i bussen. Det betyder ikke så meget, hvilken grad af ramthed chaufførerne besidder for udviklingen af mestring. De finder hver især deres egen måde at håndtere situationerne på. Dorrit mener for eksempel, at hendes fortid som togstewardesse i DSB kommer hende til gode den dag i dag. Her modtog hun kurser i psykologi og konflikthåndtering. Hun er med egne ord aldrig i tvivl om, hvordan hun skal takle en situation: *'Der er så mange chauffører, der bliver overfaldet, fordi de takler situationen forkert [...]. Jeg er min egen psykolog, fordi jeg er god til det. Jeg laver bare lige lidt fis og ballade, og så vender det hele'*. Dorrit kan som tidligere nævnt godt lide at være i dialog med sit publikum, og i potentielt kritiske situationer bruger hun altså specifikt denne evne til at håndtere relationen til urolige elementer på bussen.

Arne benytter nogle ganske bestemte principper i sin måde at håndtere uro på. Han går bevidst ind i så få konflikter som overhovedet muligt. Det betyder for eksempel, at han ser gennem fingre med passagerer, der forsøger at snyde i bussen: *'Jeg bruger hellere mit blinde øje [...]. Hvis man virkelig vil op at slås med passagererne, har man et problem. Det kan koste liv og lemmer at være for principiel'*. Arnes løsning er derfor at antage, at alle passagerer principielt rummer en potentiel konflikt, og derfor udvikler han en form for forsigtighedsprincip. Han fortæller om en kollega, som fik brækket sin finger i et sammenstød med en vred kunde: *'Det tog lang tids sygemelding og operationer og genoptræning. Og det eneste, hun fik ud af det, var en fyring på grund af for mange sygedage. Hun var for pligttopfyldende'*. Han understreger, at han hver dag er bevidst om, at hans firma kun er interesseret i tre ting: At han kommer hver

dag, at han ikke er for meget syg, og at han passer sit arbejde. Derfor er det også chaufførerne uvedkommende, hvor mange der kører gratis, siger han: *'Hvis du vil være chauffør i mange år uden at få en blodprop, så gælder én ting [...] Hvis chaufføren skønner, at passageren er voldelig, så skal han for Guds skyld ikke gøre noget. Så alle mine passagerer er voldelige'*. For Arne handler det altså dagligt om at fokusere på at køre bussen efter bedste evne og uden at lade sig skose af regler. Han sparer så at sige på sig selv i den daglige trummerum for at kunne opretholde et bæredygtigt arbejdsliv.

I fokusgruppen om Ungdomshuset diskuteres det, hvordan chaufførerne forholder sig til afmægtighed som en måde at håndtere risikobevistheden på. Flere beskriver, hvordan de arbejder på ikke at lade sig gå på af situationer i bybilledet eller i trafikken, som de i realiteten ikke har indflydelse på. Man skal kunne lægge ansvaret fra sig og forsøge at træde vande, hvis man vil 'overleve'. Det lærte de under deres uddannelsesforløb på den daværende HT-skole:

2: Der var en lærer [på HT-skolen], som sagde til os den allerførste dag, at én af fiduserne ved at blive gammel i den her branche er, at man holder op med at hidse sig op over de ting, man ikke er herre over. Det synes jeg er vise ord [...] Så jeg mener faktisk, at man kan vælge at sige, 'det gider jeg ikke at hidse mig op over. Det er der ikke noget at gøre ved'.

1: Det var også fordi, man ikke kunne vejlede dem [de passagerer som var strandet i bussen]. Man anede jo ikke, hvad man skulle sige.

3: Vi var jo i klemme, for vi anede ikke noget. Og vi lå der og kørte i kortegte 4-5 busser efter hinanden, så man stolede på, at det den forreste bus gjorde, det var nok det rigtige.

1: Og det skal man ikke lægge an på...

2: Men det med at være i klemme, det er man jo kun, hvis nogen bebrejder én, at det, man gør, ikke er godt nok.

Denne passage viser, hvordan chaufførerne hele tiden må gøre op, hvilke risici de vil løbe. På den ene side står ansvaret for passagerernes mobilitet, og på den anden side står ansvaret for deres egen og passagerernes sikkerhed. Alle chauffører forholder sig til denne balance, og mestringen går ud på kun at agere i forhold til det, som man reelt har indflydelse på. Afmægtighed som våben mod en udefinerbar overmagt (uroligheder i gaderne, trafikkaos, ruteomlægninger osv) beskrives og anvendes af de fleste i en eller anden form og betegnes som eneste mulighed for ikke at gå ned på arbejdets spidsbelastninger. Som det fremgår ovenfor, er det bare ikke altid så nemt at anvende afmægtigheden i praksis, og herved opstår et af de nedslidende aspekter ved chaufførlivet.

Fortællingerne om stress og flow på Linje 5A er set med en mobilitetsoptik beretninger om mødet mellem chaufførernes faglighed og byens puls. De forskellige byområder tilfører chaufførerne et grundigt kendskab til mennesketyper og til storbyens diversitet.

Mellem rutine og (op)brud

Det lader til at chaufførarbejdet på 5A ofte er præget af situationer, hvor normaliteten suspenderes, og chaufførerne må benytte andre sider af sig selv end 'blot' deres evne til og erfaring med at '*holde fast i rattet*' (Gert). På den ene side er dagligdagen på 5A et forudsigeligt rutinearbejde, hvor chaufføren hele tiden ved, hvad han skal, nemlig køre fra a til b og tilbage igen efter et ganske forudsigeligt tidsmønster. På den anden side er jobbet bag rattet i byens hektiske gader og kvarterer alt andet end forudsigeligt og rutinepræget. Ingen af chaufførerne betegner chaufførarbejdet som et rutinearbejde, men de fortæller i højere grad om et arbejde, hvori mange rutiner indgår, men hvor dagene slet ikke ligner hinanden: '*Det er jo det samme hver dag, men på 5A er der ikke to dage, der er ens*' (Dorrit).

Hver dag året rundt sker små og store begivenheder, som gør, at ingen bus kan køres fuldstændig på rygraden. 'Forstyrrelserne' kan være alt fra snestorm over fodboldkampe og busnedbrud til vejarbejde eller gadekampe, som betyder, at ruter må lægges om eller planer må ændres. For chaufførerne betyder det konstante forandringer i hverdagslivet rytmer – i første omgang tydeligst i løbet af selve arbejdsdagen.

For Frank er det uforudsigelige tæt koblet til det, han forbinder med arbejdets formål og mening: *'Jeg flytter folk fra a til b. Det kan umiddelbart godt virke som rutinearbejde, men det synes jeg ikke det er. Alle har jo brug for at blive transporteret. Alle. Store som små, gamle og unge [...] jeg synes da, at det er positivt, at jeg kan være med til at flytte Hr og Fru Larsen derhen, hvor de skal'*. Frank fortæller, at han i sin gerning som indøver på Linje 5A forsøger at lære de nye chauffører at imødekomme passagererne. For eksempel mener han, at man har en forpligtigelse som chauffør til at lade passagererne køre gratis med, hvis de kommer og spørger om lov: *'Den der kommer og spørger dig, beder dig om en almisse – og det kræver mod. Og så giv ham dog lov for pokker. Han har jo brug for det. Og det er da en god ting at kunne hjælpe. Det er måske en bagatel, men hver dag er der tusinde små eksempler, som giver mening'*.

Chaufførerne beskriver, hvordan de i højere grad end rutine, opbygger en vis rytme i arbejdet. Det er en rytme, som dels er knyttet til den type af vagt og linje, de kører, og dels er farvet af, hvilken rytme omgivelserne kører efter. Det er vanskeligt at sige noget entydigt om, hvilken rytme chaufførerne i særlig grad værdsætter. Som det er fremgået af tidligere citater, er det meget forskelligt, hvad de kan lide. For nogen er 5A den eneste rigtige rute, fordi 'der sker noget', og for andre er dét lige præcis argumentet for ikke at køre 5A. For nogle er det at køre mange forskellige linjer et forfriskende afvekslende element, og for andre er for eksempel Linje 5A rigeligt afvekslende i sig selv. Dog er der hos de chauffører, jeg har talt med, en overvejende tendens til at vælge at køre faste linjer.

De fleste af de interviewede chauffører har det til fælles, at de finder en behagelig rytme i at være tilknyttet samme type af vagt i længere

tid ad gangen. Det vil med andre ord sige, at nogen på forhånd *ved*, at deres dage er totalt uforudsigelige (hvilke busser de skal køre hvorhen), og andre *ved* på forhånd, hvor og hvornår de starter og slutter. Om det siger Dorrit: *'Dengang jeg kørte 5A to gange om måneden, blev jeg simpelthen så stresset [...] Jeg var så træt hver gang, jeg kom hjem. Dem, der kører den sjældent, kan slet ikke forstå, at jeg kan holde det ud fast nu, men du får en speciel rytme'*. Gert er den eneste af de interviewede chauffører, som udelukkende har de berømte – og berygtede – delevagter²⁸. Som jeg senere vil vende tilbage til valgte Gert oprindeligt denne type vagt primært af familiære grunde. I dag passer den ham rigtig godt, fordi han *'er kommet ind i den rytme med at kunne nå alle de ting på hverdage, som alle andre mennesker ikke kan i dagtimerne, fordi de er på arbejde. Jeg kan jo altid lave aftaler mellem 10 og 13 hos tandlæge eller kommunen eller whatever'*. Han beskriver, hvordan det i starten var svært at holde rigtig fri i pausen midt på dagen, men også hvordan han nu har fundet rytmen i det *'opdelte'*: *'Hvis man havde dem [delevagterne] sådan drypvist, ville jeg synes, det var noget værre lort. Men nu har jeg dem jo hver dag, og jeg ved, hvornår jeg kommer hjem. Så tager jeg noget andet tøj på og slapper af. Og så ved jeg, at når klokken er ved at være 13, så skal jeg af sted igen. Så der er ikke så store skift i det, vel'*.

Arbejdets uforudsigelighed går ikke alene på de oplevelser og begivenheder, som chaufførerne hele tiden må reagere på. Flere af chaufførerne fortæller om, hvordan de finder en anderledes ro, forudsigelighed og rytme i andre parametre end tider og køreplaner, nemlig i de *'rutiner'* som omgivelserne påvirker dem med i arbejdet. For flere betyder det konkret, at de tillægger årstider og bussens døgnrytmer stor værdi. Først og fremmest fordi det er genkendelige, tilbagevendende og dermed også nærmest beroligende parametre.

28 Som før nævnt er en delevagt en type vagt, som betyder, at du møder ind tidligt om morgenen og kører 2-3 timer. Herefter har du en pause på 4-5 timer midt på dagen, hvorefter du møder ind igen om eftermiddagen og kører frem til omkring kl. 17-17.30. Denne type vagt garanterer chaufføren fri hver weekend, hvor alle andre chauffører kører fast hver anden weekend.

For Frank er det positivt, at hver dag er en ny dag med *'nye detaljer'*. Forandringerne i detaljerne er koblet til, *hvornår* han kører. Tidspunktet – ikke forstået konkret som en forandring fra for eksempel kl. 14.07 til kl. 14.23 men mere i forhold til, *hvornår* på døgnet man kører – er overordnet betydende for oplevelsen af arbejdet. Det betyder en *'ændring i den trafik, man kører i. En ændring i de passagerer, der kommer ind og en ændring i lys, i vejrforhold, i sommer og i vinter. Jeg synes, der er ændringer hele tiden. Der er ikke nogen fast rytme. Den ændrer sig hele tiden'*.

Arne fortæller om, hvordan tid opleves forskelligt på arbejdet og i fritiden. Nogle gange flyver den, andre gange slæber den sig af sted. Tid i sig selv er derfor en temmelig tom kategori for ham. I stedet inddeler han hverdagslivet i andre målestokke: *'Tiden føles forskelligt og er noget underligt noget [...]. Mit liv er delt op i fire tider: efterår, vinter, forår og sommer. Det kører bare'*. Arne opererer dog senere i interviewet med et andet snit på tidsopfattelsen, nemlig skelnen mellem dag og aften. Han kører i øjeblikket kun om aftenen og begyndelsen af natten, og det finder han stor ro ved. Det giver ham et indblik i andres rytmer, når han dyrker sin yndlingsbeskæftigelse under kørslen – at kigge ind ad folks vinduer: *'Man ser [...] mange anderledes ting om aftenen. Jeg er blevet overrasket over, hvordan folk lever om aftenen. Hold kæft hvor ser de meget fjernsyn. Det er sjovt at følge med i'*.

Mestring af rutinebrud

For samtlige chauffører gælder det desuden, at de så vidt muligt forsøger at holde fast i den type vagt, de har fået tildelt – og dermed den specifikke rytme som de nu engang har fået opbygget. En vekselvirkning og uforudsigelighed på alle parametre i chaufførarbejdet er for nedslidende, og for mange skift tager tid at opbygge rutine og rytme omkring. Multirytmicitet er for stressende. Det lader til, at de fleste chauffører i realiteten slet ikke forventer eller tilstræber en decideret rutine i arbejdet, men i stedet holder de fast i ønsket om at kunne opretholde og bevare

den rytme, som passer bedst for den enkelte chauffør.

Der findes ingen fast formel for, hvordan chaufførerne håndterer de særlige situationer som kan opstå, når de oplever voldsomme forstyrrelser, som det for eksempel var tilfældet på dagen, hvor Ungdomshuset blev revet ned. Som vi allerede har hørt, er rutinebrud hverdagskost, men de alvorlige brud lagrer sig anderledes end de små afvigelser, der sker hver dag. I fokusgruppen om Ungdomshusets nedrivning bliver det diskuteret, om man kan have et nødberedskab, der kan tage sig af de problemer, som de voldsomme oplevelser kan afføde i chaufførens bevidsthed. Det er ikke umiddelbart nemt at forestille sig for gruppen. De er delte i meningerne om, hvor forsigtig man fra Movias side bør være for at beskytte chaufførerne, når noget uforudset finder sted:

1: Jeg synes, at man skal sige, at hvis der er sådan en konflikt igen, så skal alle busserne bare holdes hjemme i garagen, og så snart det er slut, kører vi ud igen. Hvad skal de ud på gaden for?

2: Du kan åbenbart lide de nemme løsninger.

1: Jamen det er sgu da en god løsning. Der er ingen, der bliver syge, og ingen der bliver sure, og ingen kommer noget til.

4: Dét lever vi desværre i en anden tid.

5: Det handler også om, at uanset om der sker sådan en situation eller ej, så er der nogle mennesker, der skal transporteres et eller andet sted hen.

1: Det skal de da også, når vi strejker, og der tænker vi da ikke over det. Det er nøjagtig det samme.

5: Det er vi selvfølgelig ikke [...] jeg tror, at holdningen blandt de forskellige chauffører er, at man sådan set hellere vil have hjælp fra en

chauffør-kollega end en leder. Det oplever vi også i hverdagen, at der er et skel mellem, om du er chauffør eller leder, og der er et større tillidsforhold mellem to chauffører, end der er mellem en chauffør og en leder. Derfor tror jeg, at det er bedst at prøve at løse det mellemkollegialt.

I passagen oplever vi, hvordan respekten for almindelige menneskers – passagerernes – hverdagslivsmobilitet vejer meget tungt i chaufførernes vurdering af risikoen ved pludseligt opståede situationer. Vi hører, hvordan det både fra entreprenørens og Movias side vægtes højt, at passagererne bibeholder deres bevægelsesfrihed selvom dele af byen er på kogepunktet. Det syn deler chaufførerne langt hen ad vejen, men prisen for dette hensyn er i nogle tilfælde, at de må gamble med deres egen sikkerhed og ansvarsfølelse. De konsekvenser dette kan have for den enkelte chauffør (frygt, lige-ved-og-næsten følelsen, hvad-nu-hvis følelsen osv.) må herefter løses på det mellemkollegiale niveau. Distancen mellem chauffør og ledelse er for stor, hører vi. Det er altså langt hen ad vejen op til den enkelte chauffør at tage initiativ til at finde det rette forum, hvori de voldsomme oplevelser kan luftes. Mobilitet er blevet en menneskeret, som kun i yderste nødstilfælde må forhindres. Som det vil fremgå senere, betaler chaufførerne med deres egen mobilitet for at imødekomme dette samfundsmæssige krav.

Mellem status og degradering

Samtlige chauffører beskriver, hvordan de føler, at deres ry og rygte som chauffører har ændret sig markant gennem årene. Dels led deres status et stort tab under udliciteringerne, og dels mener de af forskellige grunde, at de rangerer lavt i befolkningen øjne. *'I dag er vi under taxachaufførerne – og dem har vi jo da ellers set ned på i mange år'*, siger Arne eksempelvis.

Erik fortæller, at han på mange måder er stolt af at være chauffør. Han er stolt af at kunne hjælpe – et karaktertræk han deler med de fleste andre chauffører – og han synes det er sejt, at *'det er mig, der kører de store*

gule busser ikk'. Som vi tidligere hørte fra Frank, betyder meningen med arbejdet rigtig meget for det selvbillede, chaufførerne har. De føler, at de har en vigtig funktion i byen og for byens borgere. Frank siger i den forbindelse: *'Jeg synes, det er synd at branchen er så udskældt. Det er jo en service, mange mennesker har glæde af og sandsynligvis vil få mere glæde af, nu hvor der er så meget tale om, at trafiktætheden stiger. Derfor har vi brug for den service'*. Carsten fortæller, hvordan det har været overraskende positivt for ham at møde borgerne og samtidig arbejde i trafikken: *'Jeg har aldrig fået så mange smil og tak'er i mit liv [...] trafikken er også et godt sted at praktisere hjælpsomhed, fordi man kan vinke folk ud og få det hele til at køre. Jeg har virkelig fået meget god respons. Men på 5A er det svært at yde den service, fordi der ikke er tid'*.

Det er tydeligt i fortællingerne at chaufførerne inden udliciteringerne følte sig som en integreret del af statens hjælpende ansatte. De hørte til i samme kategori som politimanden, siger flere. Arne fortæller om, hvordan han i gamle dage oplevede at være et tilløbsstykke til familiefesterne: *'Når vi kom til selskaber, kom der altid nogen hen og spurgte om jobbet og regler og sådan [...] folk havde respekt – også for uniformen'*. Han mener, at udliciteringerne startede denne deroute: *'Da privatiseringerne kom, gik det ned ad bakke. I dag er det lousy'*.

I fokusgruppe 2 diskuterer de inviterede chaufførprofessionens status:

1: I gamle dage var der helt klart mere status i at være buschauffør, for der var kun ét selskab. Så når man fortalte, at man var HT-chauffør, så vidste man, hvad man var [...] altså i dag kører man jo i forskellige selskaber. Dengang var det mere ligesom et kvalitetsstempel.

2: I dag er det lidt ligesom at køre taxi [...] det er blevet mere et kuli-job, eller hvad skal jeg sige.

...

1: Jeg synes ikke, at der er så mange, der har lyst til at være buschauffør mere

Interviewer: Det var mere eftertragtet dengang i HT-tiden?

1: Ja, og så er det bare sådan nogle gamle som os, som sidder og holder fast i rattet, fordi vi ved, hvad det er.

Det går igen både i de individuelle interview og i flere af fokusgrupperne at de uerfarne chauffører og de, der starter i jobbet i dag, har svære tider. Dels fordi der ikke er status forbundet med jobbet, og dels fordi tiderne er mere stressede og ånden i branchen er mere resultatorienteret.

Flere peger på, at privatiseringernes øgede fokus på økonomi og bundlinjer har drænet professionen: *'Det hele handler om kroner og øre [...] der bliver tænkt mere i kroner og øre nu, end da jeg startede'*, fortæller Erik. *'Det er jo ikke ligefrem fordi, det er et job med status vel?'* siger Gert, og Frank fortæller, hvordan økonomitænkningen præger arbejdet: *'De må jo ansætte alt, hvad de kan finde [...] os der så er ansat ligger under for de mærkværdige besparelser, som deres kreative hjerner har regnet ud [...] det er det meget negative ved privatiseringerne. At det alene er økonomien, der styrer. Det kan jeg ikke lide'*. Chaufførernes status daler i offentligheden, når vilkårene i arbejdet forringes, fordi der ikke er tid og overskud til for eksempel at servicere passagererne. Desuden har branchens rekrutteringsproblemer betydning for, hvilke kolleger chaufførerne får, og det er ikke alle, som er gode for det ry, chaufførerne gerne vil have.

Nogle mener, at det har været negativt for chaufførstandens status, at så mange med anden etnisk herkomst end dansk er blevet ansat gennem de seneste 10 år: *'Det kan også være, at lavstatusen kommer af, at man har ansat udlændinge, for engang ansatte man dem jo i de dårligste jobs. Nu er de buschauffører, og så ser folk på dem, som om de var analfabeter. Hvis du ikke kan blive andet, kan du blive buschauffør, og det har ændret på tingene [...] Det er også blevet en samlebåndsuddannelse'* (Arne). Flere nævner, at den lave status, der er koblet til chaufførjobbet, også skinner

igennem i den måde, hvorpå ledelsen opfatter chaufførerne. Relationen mellem ledelse og chauffør er præget af mistillid og distance. Disrespekten kan også opleves i relation til passagererne. Den 'gode' passager er en uddøende race, fremgår det. Men chaufførerne har ikke lange kritiserende fortællinger om ubehøvede eller 'dårlige' passagerer. De vil alle sammen hellere fortælle historier om de gode oplevelser og om de situationer, hvor samspillet mellem passager og chauffør udmønter sig i gensidig respekt.

At disrespekten slider, er der bred enighed om blandt de interviewede, og det har afsmittende virkning på, hvordan chaufføren anser sig selv. Samtlige chauffører er meget bevidste om det dårlige ry chaufførernes sundhedstilstand har: *'Det er sgu ikke så spændende at køre bus. Det er hårdt for helbredet. Man bliver meget træt. Man begynder også at få skavanker [...] man bruger så mange timer på at gøre det samme hver dag, så det slider'* (Erik). Han fortæller videre om, hvordan han tit samler sygemeldte kolleger op på 5A: *'Det slog mig forleden dag, da jeg kørte 5A. I løbet af den dag havde jeg 5 langtidssygemeldte kolleger med. Og jeg tænkte, at det sgu er hårdt'*.

Mestring af statusfald og nedslidning

Nedslidningen af chaufførerne sker tilsyneladende lige så stille. Lidt efter lidt. Men hvordan denne nedslidning håndteres er meget forskellig. Flere af de interviewede mener, at det overordnet er chaufførernes eget ansvar at passe på sig selv – både mentalt og fysisk. Det kan for eksempel være ved altid at stille sædet i den rigtige højde (Berit), ved at spise sundt i pauserne (Dorrit) eller ved ikke altid at placere skylden for alle skavanker på jobbet. Frank fortæller, hvordan nogle kolleger skyder ansvaret fra sig. Han siger, at *'de siger, at det er også fordi, jeg er buschauffør, at jeg har sure tær og skel i håret. OK – det kan da godt være. Men spørgsmålet er, om man ikke havde fået det alligevel. Det er nemt at skyde skylden på arbejdet. Lidt for nemt'*.

Det virker ikke som om chaufførerne føler, at de har indflydelse på den statusposition, de har i omverdenens øjne. På individuelt plan er det i stedet fortællinger om den faglige stolthed, som viser, hvordan de håndterer det statusfald og de ændrede vilkår, som udviklingen på både organisatorisk og samfundsmæssigt niveau har fremelsket. At ændringerne i branchen har gjort det mindre attraktivt at være chauffør, er de enige om, men de forsøger hver især at bevare deres individuelt definerede faglige stolthed, som de mener, at selveste arbejdet fortjener, og de betoner den vigtige funktion, som de mener, at busdriften har i storbyen og i samfundet som sådan.

DET HELE LIV

Den sidste kondensering vil, med afsæt i fortællingerne om arbejdslivet som chauffør, analysere, hvilke rammer arbejdslivets givende og belastende sider udstikker for chaufførernes øvrige hverdagsliv. Det er med andre ord dualiteter, som indkredser arbejdets påvirkning af fritiden, og hvordan ønsker og drømme om, hvad fritiden skal bidrage med, influerer på arbejdet. Det handler om, hvordan det gode liv ser ud, og hvordan det opnås set med chaufførøjne.

Mellem underskud og overskud

I interviewene berettes meget om, hvordan arbejdsdagens pres og belastninger forplanter sig i chaufførerne. Det drejer sig dels om, hvordan den stress, som tidligere er beskrevet, påvirker det øvrige liv, og dels om hvordan det er at have et arbejde, som er planlagt efter en køreplan i en tid, hvor de fleste mennesker efterspørger fleksible arbejdstider.

Samtlige chauffører beskriver, hvordan de er trætte og udkørte, når de kommer hjem fra arbejde (Gert, Dorrit, Randi, Carsten, Frank). Gert beskriver det således: *Jeg har slet ikke den samme energi* [som tidligere].

Jeg kan mærke, at jeg er rigtig træt, når jeg kommer hjem. Jeg har ikke fuld fart på og drøner ud og spiller badminton'. Særligt de dage, hvor noget markant uforudset er sket, opleves som hårde af chaufførerne.

Carsten fortæller, hvordan de forskellige linjer, han kører, har indflydelse på hans energiniveau, når han kommer hjem: *'Man er mere afslappet, når man kommer hjem fra 29'eren end efter en dag på 5A. Man er fuldstændig oppe at køre. Jeg har slet ikke overskud til noget. Man er helt blæst og gider ikke engang at lave mad. Jeg har slet ikke haft overskud til noget ud over arbejde denne gang'.*

I fokusgruppen om Ungdomshuset fortæller en chauffør, at arbejdet fylder mere og mere i hans fritid: *'Jeg kan ikke lade op på samme måde. Altså det bliver sværere og sværere for mig at lade op til at komme på arbejde. En weekend – fredag, lørdag, søndag – det lyder af meget – men man når ikke at lade op til om mandagen. Så starter jeg faktisk på halv kraft rent energimæssigt, og så kører den nedad igen'.* Denne chaufførs udmelding udløser en længere snak i fokusgruppen om, hvad det vil sige at tage sit arbejde alvorligt. Måske nogle gange for alvorligt. Chaufførerne udtrykker, at det ikke altid er så nemt at finde grænsen for, hvordan man skal disponere sin energi i bussen. Skal man 'blot' koncentrere sig om at køre bussen, eller skal man også være billetkontrollant og sørge for en god stemning i bussen. At påtage sig flere forskellige roller i løbet af dagen er mere udmattende og stressende, bliver chaufførerne enige om. Men de vil på den anden side ikke fanges i ikke at have udført jobbet ordentligt, hvis de bliver stikprøvekontrolleret. Flexibiliseringen af arbejdskraften har, som Sennett og andre antyder, betydet, at medarbejderen skal tage sig af flere forskellige funktioner i arbejdet end tidligere. For chaufførernes vedkommende betyder det for eksempel ansvar for billettering, selvom det reelt ikke er på vegne af deres firma. Billettering hører under Movia. Det er et eksempel på, hvordan den funktionelle fleksibilitet vinder indpas i chaufførlivet.

Som tidligere nævnt er alle de interviewede chauffører enige om, at det er nødvendigt at kunne lægge arbejdet fra sig, når dagens vagt er overstået, og at det er en af de fordele, der er ved chaufførlivet. Der er

ikke nogen, som forventer, at de forholder sig til arbejdet eller forbereder sig på næste dag, når de først har fri. Det er en vigtig pointe ved arbejdet, at du har fri, når du har fri. Det sætter dig principielt fri til at favne andre aspekter af livet. Det bestræber alle chaufførerne sig på, men der er samtidig også flere, som fortæller, at det ikke altid er så nemt at ryste dagens oplevelser af sig:

4: Det vi ser mange gange er, at chaufførerne går og lader det [de belastende situationer] op inde i sig selv hele tiden. Det kan være en passager eller en cyklist, der ikke lige får vinket eller et eller andet. Den dag det så går galt, så er det nogle gange, at filmen knækker. Det kan godt være en chauffør, som har kørt i mange år og har oplevet mange ting. Min erfaring som sikkerheds-repræsentant er, at en dag så kollapse det, og det hele vælter, og så bliver det rigtig hårdt. Det kan være småting som at de får en skideballe af en passager eller noget mere groft som overfald. Man kan se det på dem, som går og bygger op og bygger op og tager det på sig.

1: Det skal man ikke.

4: Men det gør man. Og så kommer der et eller andet, man ikke er herre over selv. Det kan også være, hvis man har nogle familiemæssige problemer oven i hatten, så vælter det [...] vi, som sidder her, er nogle rimeligt gamle chauffører, der har kørt i mange år, og vi ved inderst inde godt, at vi er slidte indvendigt [...] der er jo 3-400 billeder 2-300 meter længere fremme hele tiden, der skifter. Det slider og slider og slider.

For Dorrit er det nødvendigt at vende arbejdets oplevelser med manden, når hun kommer hjem: 'Jeg kan godt sige til Dan, at jeg er lidt rundtosset, fordi det har været hektisk, men så falder man lige så stille ned'. Hun fortæller, hvordan det især er farlige risikofyldte situationer i trafikken, hun har behov for at lufte med manden derhjemme: 'Det kan for eksempel være, hvis det var lige ved at gå galt [...] så bliver jeg rasende og får brug for at få

det ud [...]. Så fortæller jeg Dan det. Ansvarer omkring det har jeg brug for at læse af. Samstemmende fortæller Arne, hvordan det at opleve ulykker må 'hældes af hos min kone. Hun er bedst til at lytte, synes jeg'.

Frank fortæller, hvordan han mener, at det er fuldstændig afgørende at kunne slippe arbejdet, når man kommer hjem: *'Vores arbejde er på 37 timer. Det er jo ikke mange timer ud af alle de timer, der er på en uge. Hvis vi lader de 37 timer ødelægge alle de øvrige timer, skal man tage fat i sig selv og enten holde op eller sige: det kan ikke være rigtigt'.* Han beskriver, hvordan han skelner mellem arbejde og fritid: *'Når jeg er helt hjemme i min private atmosfære begynder Frank at fungere. Først der [...] Fra det øjeblik nøglen er i låsen slutter mit arbejdsliv, og så træder Frank Franksen ind i billedet med alt, hvad han står for. Målet er balance og harmoni'.* Han medgiver, at det kan være vanskeligt at holde denne balance i hævd: *'Alle de sanser, der har været på overarbejde, tapper én for energi, og så siver det'.* Voldsomme oplevelser eller pres i løbet af dagen gør det sværere at slippe arbejdet i privaten: *'Det kræver, at man kan nulstille sig ved fyraften, og det kræver vilje og selvdisciplin'.* Frank gør det ved at holde sig i gang. Han mener, at sofaen og fjernsynet er den største fjende for en chauffør.

De taler også om, hvordan det er vigtigt at have det godt i privatlivet, fordi man ellers bringer den dårlige energi med på arbejdet: *'Det er vigtigt, at stemningen er Keld&Hilda derhjemme, ellers føles tjenesten lang'.* fortæller Arne. Gert lægger vægt på at være udhvilet og afslappet, når han er på arbejde: *'Det, du har derhjemme, skal du kunne lægge. Ellers kører du sur'.*

Mellem planlægning og spontanitet

Hvordan opretholdes en høj grad af fleksibilitet i et arbejde, som er skemalagt, og som for eksempel ikke tilbyder chaufførerne flekstid eller andre ordninger, der gør, at de kan sammensætte deres hverdagsliv mere spontant? Chaufførerne fortæller om, hvordan de tilrettelægger deres liv.

På enhver arbejdsdag ligger der en potentiel risiko for, at man ikke har fri på det klokkeslag, det er blevet lovet. Forsinkelser på grund af voldsom trafik eller nedbrud i bussen er hverdagskost og et risikomoment, som man må leve med. Erik beskriver det som et vilkår, som følger én hele dagen: *'Forsinkelser sker hele tiden, og hvis man ikke kan udligne det, så man kommer op og følger sin egen tid igen, så bliver det bare skubbet foran den enkelte chauffør hele tiden, og så kommer du senere hjem'*. De fleste chauffører forsøger dog at køre, så de ikke overskrider arbejdstiden for meget: *'Man skal nærmest køre for hurtigt for at kunne nå det. Det går jo så ud over ham, der skal overtage den [bussen]. Så kommer han jo tilsvarende sent hjem'* (Carsten). Han fortæller, at han føler, at der skal *'hugges igen-nem'*, hvis tiderne skal overholdes. Som det tidligere er nævnt, finder de fleste chauffører deres individuelle måde at håndtere forsinkelser på, der på gode dage virker for dem. Men de beskriver alle, hvordan det stresser dem ekstra meget, når forsinkelserne begynder at æde af deres fritid: *'Det kan være rigtig irriterende, hvis bussen går i stykker på sidste omgang, fordi man så skal holde og vente, og måske bliver jeg hentet ved endestationen af min kone [...] For så kommer jeg også for sent hjem. Når jeg skal hjem, vil jeg hjem'* (Arne).

Berit har givet sin datter en mobiltelefon, så hun altid kan ringe, hvis deres aftale om hvornår hun skal hentes ikke holder: *'Så ringer jeg og beder hende om selv at tage hjem, mens jeg er på vej. Det kan være, hvis jeg sidder på motorvejen [i bussen] i en lang kø eller sådan noget'*.

Som vi har hørt, ligger det uforudsigelige element latent i nogle typer af vagter. Flere af de interviewede kan ikke forudsige deres arbejdstider ret langt ud i fremtiden. Planlægningen af fritiden kan derfor være svær. For Carsten er det ved at blive en belastning: *'Jeg vil simpelthen have tid til at spille musik i grupper ved siden af, og det kan man ikke, når man ikke ved, hvad tid jeg har fri. Jeg ved det jo ikke før dagen før'*. Det er altså ikke ret nemt at indgå i relationer med andre mennesker i fritiden, hvis man ikke kan planlægge sin tid. Den situation står Erik også i, men han har vænnet sig til det. Alle Eriks vagter ligger i tidsrummet mellem 4.30 og 17.00. Inden for det tidsrum skal han være til rådighed: *'Det vænner*

man sig til. Det er ligesom at skulle køre hver anden weekend. Det er kun et problem, når man skal noget andet [...]. Man vænner sig til at lave aftaler lige omkring kl. 17'. De dage, hvor han ikke skal køre helt til kl. 17, anses derfor for at være 'frihuller' i dagen, som kan fyldes ud med mere spontane ting. Alligevel ønsker Erik i nærmeste fremtid at komme over på mere faste vagtplaner. Hans fritid er efterhånden fyldt med specifikke interesser, som tager tid og kræver forudsigelighed og planlægning.

Det uforudsigelige i et arbejdsliv behøver ikke nødvendigvis at stamme fra selve arbejdet eller de omstændigheder, som kan påvirke selve arbejdets rutiner og rytmer. På hjemmefronten kan der også ske ting, som kræver ens umiddelbare tilstedeværelse, og det er ikke så nemt i chaufførjobbet. Gert fortæller ærligt, hvad han gjorde, da børnene var mindre, og der blev ringet fra børnehaven om at én af dem var blevet syge: *'Ringede til svigermor! Du kan jo ikke bare sætte bussen midt i det hele. Og fleksibiliteten i dag er mindre, fordi vi ikke længere har disp-ordningerne. I hvert fald ikke ude hos os. Før i tiden sad der jo altid nogle på stand-by. De er sparet væk'*. Han betegner ordningen som kalkuleret *'overkapacitet'*, der fordyrer det produkt, entreprenøren leverer, væsentligt.

Berit har stor erfaring med at have børn og chaufførarbejde samtidig. Hun fortæller, hvordan de i gamle dage havde en såkaldt *'børnehavevogn'*. Disse vagter var møntet på *'unge mennesker, som eksempelvis mig, der var enlig mor med en pige, så jeg kunne nå at aflevere min datter i børnehaven og hente hende igen [...]. Det var i HT-tiden. Der tog de simpelthen hensyn til, hvad du havde af private omstændigheder [...] Men det kunne ikke fortsætte, da privatiseringerne kom'*. I dag har Berit jo et forudsigeligt mødetidspunkt og et sluttidspunkt, der ligger inden datteren skal hentes. Det gør hende mindre sårbar, hvis hun skal arbejde over, som hun gør meget ofte. Når skiftene i hendes liv har påkrævet det, har hun søgt om vagter, som passer ind i forandringerne. Dette gjorde sig for eksempel gældende, da hun blev alene med sin anden datter: *'Der gik jeg ind og fik en sær aftale, som var afhængig af lukketiden i fritidshjemmet. Det var et hensyn, som ikke var noget problem at få igennem'*. Det betyder, at Berit hver dag afleverer sin datter meget tidligt i fritidshjemmet, der ligger

et stykke væk fra deres bolig. En almindelig dag for Berit ser derfor oftest således ud: *'Jeg står op kl. 4.50 om morgenen, og så ordner jeg alt det praktiske. Så går jeg ind og vækker hende og sørger for at hun får tøj på [...] alt er klappet og klart, når klokken er lidt i seks og så kører vi herfra. Så kører vi over til et fritidshjem i Tingbjerg, som er det eneste fritidshjem, jeg kunne få, der har åbent lidt i seks'*. Herefter kører Berit på arbejde, og datteren tager selv bussen fra fritidshjemmet til skolen og tilbage igen. Berit henter hende i fritidshjemmet, når dagen på anlægget er ovre. Berit arbejder stadig hver anden weekend, og hun er derfor afhængig af, at datteren kan være hos sin far. Tidligere har hun været afhængig af sin mors hjælp med børnepasning i de perioder, hvor vagtplanerne ikke passede ind i familiens rytmer. *'Timerne om eftermiddagen de er hendes [...]. Hun undværer mig nogle gange ti timer om dagen'* fortæller Berit. Dagen slutter tidligt hjemme hos Berit. Hun går i seng samtidig med datteren: *'Så kan jeg heller ikke mere. Så er jeg færdig. Det er særligt, hvis jeg har haft sådan fire dage med 9-10 timers arbejde, så er jeg træt. Fridagen efter sådan fire dage, den er ødelagt'* fortæller hun og supplerer dermed diskussionen om, hvor lang tid restitutionen efter de lange dage i chaufførsædet tager. De fleste forsøger at lægge arbejdet fra sig, men de er alligevel påvirket af det og er et stykke tid om at geare ned.

Blandt chaufførerne er der delte meninger om, hvorvidt det er muligt at have børn og chaufførarbejde samtidig. De er dog enige om, at det er fuldstændig nødvendigt med et solidt netværk omkring sig: *'Enlige mødre er ups'*, siger Frank. To chauffører i et ægteskab er ikke nemt, og der er ikke mange børnevenlige vagter at søge, mener Frank. Med disse udmeldinger indkredser chaufførerne en problematik, som tidligere har været nævnt i forbindelse med chaufførernes fortællinger om, hvor vigtigt det er at dele dagens oplevelser med dem derhjemme. Et individualiseret mobilt job som chaufførarbejdet er i høj grad afhængigt af solide og stabile fællesskaber rundt om den enkelte chauffør. Det gælder både i relation til praktiske forhold, men det gælder også i forbindelse med fordøjelsen af dagens indtryk.

At chauffører skal være gode til at planlægge deres tid kan også

komme dem til gode i forbindelse med ferier og fridage. De skal fastlægges i god tid, hvis chaufførerne skal have indflydelse på, hvornår de præcist ligger. Hver dag kl. 5 om morgenen frigives et vist antal frivagter til præcist to måneder efter. Hvis man ønsker en bestemt fridag, skal man altså være parat ved telefonen nøjagtigt to måneder før, den finder sted. Frivagterne fordeles efter først-til-mølle-princippet. Det ser nogle af chaufførerne som en rigid struktur, der ikke passer ind i et omskifteligt og presset hverdagsliv: *'Fridagene skal jo søges 2-3 måneder før, og så er du ikke engang sikker. Kun hvis det er nærmeste familie, der er død, kan du få fri med kort varsel'* (Carsten). Dorrit synes også, at det er besværligt: *'For at være på den sikre side og være sikker på at få fri til vigtige ting, skal jeg stå op kl. fire om morgenen og blive skrevet op to måneder i forvejen'*.

Mestring af spontane behov

Som eksempel på, hvordan det forudsete i privatlivet håndteres, nævner flere af chaufførerne muligheden for at tage en spontan sygedag, hvis de ikke kan få fri, når de ønsker det: *'Hvis jeg har glemt at tage en fridag, tager jeg en sygedag. Man skal ikke spørge om noget på kontoret, som man ved ikke kan lade sig gøre [...]. Jeg prøver først at bytte mig frem, men ellers tager jeg en sygedag. Jeg synes nu, at de er meget flinke til at forsøge at hjælpe'* (Arne). Det er naturligvis et temperamentsspørgsmål om den enkelte chauffør finder det rimeligt at benytte denne mulighed. I realiteten føler de sig nødsaget til at lyve for at kunne honorere de krav, som de møder fra deres hverdagsliv, eller som de vælger at imødekomme hos dem selv – ønsket om at være en tilstedeværende forælder eller ideen om at kunne deltage i søndagens familiefrokost. Spørgsmålet er, om det er en gavnlig måde at overkomme sit arbejde på. Det kræver i hvert fald at man kan frakoble den ansvarsfølelse, som ellers ligger de interviewede chauffører på sinde i deres arbejde.

Mellem ude og hjemme

At tilhørsforholdet til det firma, man er ansat i, er præget af de strukturer, som præger branchen, har været gennemgået tidligere. Antallet af garageanlæg i Storkøbenhavn er faldet markant, så der i dag er få større anlæg. Chaufførens konkrete arbejdssted er dermed ikke længere givet eller valgfrit. Flexibilitet i relation til sted bevirker, at den konkrete arbejdsplads kan skifte, og navnlig kan ens daglige start- og slutpunkt skifte geografisk. Det kan naturligvis både have en praktisk og en følelsesmæssig betydning for chaufføren.

Om det praktiske fortæller Berit, hvordan det vanskeliggjorde hendes hverdag som alenemor, da hun blev rykket fra et lokalt anlæg og ud på fjernere anlæg. Det betød, at hendes hverdag blev mere presset, og at tiden gik fra hendes og datterens eftermiddage: *'Nu skulle jeg lige pludselig til at bruge meget transport. Det var surt'*.

For Erik betød en overflytning, at han pludselig skulle køre gennem hele bykernen af København for at komme på arbejde. En strækning, som ser forskellig ud på vej ud og på vej hjem: *'Det tager 20 minutter om morgenen og næsten en time om eftermiddagen'*, fortæller han. Erik giver udtryk for, at han ikke har mulighed for at benytte de kollektive transportsystemer i sin daglige pendling, da han tit møder, inden busserne er begyndt at køre.

Den fleksibilitet, firmaet efterspørger fra medarbejderens side, går altså i særdeleshed på, hvor vagterne starter og slutter: *'Nogle gange skal man ikke møde i garagen men ude på endestationen, og hvis der ikke er et drengeblad²⁹, fordi nogen har glemt at tage det med ud [...] så kan du blive nødt til at hente det på garagen'* (Carsten). Arne fortæller, hvordan han *'mødte lige herovre 2 kilometer væk. Siden har vi været flyttet et antal gange. Jeg var nødt til at købe en bil for at kunne komme på arbejde'*.

29 Drengebladet er dokumentet, som viser chaufførens vagtplan for den kommende dag.

Den følelsesmæssige side af arbejdspladsens placering går på, hvilke områder man føler tilhørsforhold til. Flere af chaufførerne er startet i branchen med at køre på linjer og fra garageanlæg, som lå tæt på deres hjem. Det gælder især Arne: *'Jeg har kørt 5A [...] fordi jeg er gammel Amager-mand. Det holdt jeg fast ved. Så jeg har også kørt de Amager-linjer, som er gået over til andre selskaber [...]. Jeg kunne godt lide 5A, fordi vi havde kaffepause heroppe ved Sundbyvester Plads'*. Han fortæller, hvordan han ræsonnerede da *'de nedlagde vores Amager-linje'*. Han skiftede til sit nuværende anlæg, fordi han alligevel skulle igennem hele byen for at komme hjem. Når det nu ikke kunne forblive lokalt, kunne han lige så godt vælge garage efter, hvilke vagter han kunne få. Det er bemærkelsesværdigt, hvordan chaufførerne betegner linjer, som kører i områder, hvor chaufførerne bor som *'vores'*. Det vidner om en særlig form for tilknytning til specifikke linjer og busser – også selvom de ikke længere er i hænderne på det konkrete firma, som chaufføren kører for. Man kunne have en forestilling om, at chaufføren, når først han sidder i sædet og kører sin rute, ikke tillægger det særlig værdi, hvor han præcist befinder sig. Men Arnes begejstring for at holde kaffepause i nærheden af sit hjem – i et genkendeligt nabolag – fortæller, at stedets betydning er stor. Der findes tilsyneladende et *'hjemme'* i arbejdets bevægelighed for chaufførerne. Bussens rute er sammensat af en række konkrete steder, som betyder noget forskelligt for chaufføren – både i positiv og negativ forstand.

For Dorrit betyder arbejdspladsens placering (i kombination med byruternes puls) også noget. Hun har i en del år boet 60 kilometer nord for København, og hun bruger derfor dagligt over to timer i effektiv transporttid på at køre frem og tilbage i sin bil. Hertil kommer den tid, hun er nødt til at afsætte til uforudsigelige forsinkelser for at være sikker på at møde til tiden om morgenen. Hendes private omgangskreds har længe prøvet at forstå, hvorfor hun ikke bare skifter bykørslen ud med en ansættelse i det lokale busselskab. Udover at hun elsker at køre i byen, kan hun ikke selv forklare fastholdelsen af sit nuværende anlæg. Alligevel har hun besluttet at *'sadle om'*. *'Behøver jeg det hektiske liv fra*

byen? Jeg kan godt undvære det for at slippe for 120 kilometer ekstra hver dag. Det skulle være det, der gjorde det'.

Mellem mobilt arbejde og mobilt hverdagsliv

Spørgsmålet er så, hvordan det mobile aspekt, som er en integreret del af arbejdslivet, har indflydelse på det hverdagsliv, chaufførerne har. Og hvordan deres vaner, deres tidsforståelser og deres fritid antager en særlig form, som kan sige noget om, hvordan det er at være bærer af mobiliteterne både på arbejdet og privat.

Chaufførerne har en interessant fornemmelse for tid. Deres arbejdsdag er, som vi har hørt, skemalagt og inddelt i minutiøse enheder. Den tidsinddeling Urry kalder klokketiden. Ikke skemalagt forstået sådan, at det samme sker på de samme tidspunkter hver dag, som man kan opleve det i andre professioner. Frank beskriver det således: *'I morgen skal jeg måske møde kl 9.37 – ja vi mangler bare sekunderne – [...] og så skal jeg i retning af Lufthavnen. Så er dagen slut kl 16.37. Måske skal bussen køres tom i garagen, eller også skal jeg have en bil tilbage [...]. Næste dag skal jeg møde kl 10.37, og dagen efter er det måske en syvende type vagt, jeg skal køre. Så hver dag er en ny dag. Detaljerne er nye'*. Arbejdstiderne er altså flydende og skæve på den måde, at chaufføren i realiteten skal ramme en lang række klokkeslæt i løbet af dagen. Ellers bliver passagererne utilfredse, fordi de ikke når et særligt tog på Nørreport, firmaet kan klage, og chaufførens egne pauser ædes op af de ophobede forsinkelser. Der er i princippet et stort antal mennesker, som hver dag er afhængige af om chaufføren har styr på tiden og rammer de fastslåede minuttal, der står i køreplanen. Det er et ansvar, som alle chauffører er meget bevidste om. Igen: mobilitet betragtes som en menneskeret, der ikke må betvivles eller forhindres.

Chaufførernes egen tid påvirkes af denne præcision, men det interessante er, at de er i stand til at lægge den fra sig, ligesom de smider uniformen, når dagens vagt er overstået. Dorrit fortæller, hvordan hun

har udviklet en næsten intuitiv fornemmelse for, hvor lang tid ting tager: *'Jeg har noget med tider. Jeg er jo meget et tidsmenneske. Jeg kan altid sige præcist til Dan, hvornår jeg er hjemme. Jeg kommer altid til tiden'*. Det står i kontrast til Dorrits tidsstyring i fritiden: *'Jeg har ikke ur på, når jeg har fri. Det gider jeg ikke'*. At lægge uret er for Dorrit det ultimative bevis på, at tiden er hendes egen. Hun fortæller, hvordan hun elsker at stryge tøj, når hun kommer hjem: *'Det er dejligt, fordi man kan stå og tænke over tilværelsen'*. Hun beskriver, hvordan hun ikke har det godt med at sidde stille. Der skal ske noget, og hun skal have noget fra hånden, så stryging, syning og strikning er de mest rolige aktiviteter hun kan holde sig beskæftiget med, mens hun sender tankerne på langfart. At holde sig i gang og i bevægelse går igen hos mange af chaufførerne.

Frank ynder at gå en tur ud i det blå eller male, når han kommer hjem efter en hektisk dag. Han beskriver det meget præcist: *'Når jeg kommer hjem, er der ingen tidsregning. Så griber jeg fat i arbejdets egen modsætning og bruger den'*. Her tager Urrys øjeblikkelige tid over. Frank ryster tidsstyringen af sig ved at gøre noget, som ikke måles eller gøres op i minutter. Noget kreativt eller noget, hvor han får bevæget sig uden et fast geografisk mål. Altså det modsatte af det chaufførarbejde har tilbudt ham i løbet af hans vagt. På den måde mener han, at hans sanser bliver afkoblet det *'overarbejde'*, de har været på hele dagen: *'Selve arbejdets art med at træde på speederen er jo ikke i sig selv udmattende. Men alt det andet er udmattende'*. Han beskriver, hvordan han som modvægt til chaufførlivet drømmer om at lave noget helt andet: *'Hvis jeg selv skulle vælge, ville jeg sidde på Manø ved Vesterhavet og forvalte en kro'*. Med eksemplet viser han, at drømmen om et andet arbejdsliv står i skarp kontrast til det arbejde, han har i dag. Ikke som eksempel på at han hader sit arbejde og kun drømmer om at lave det modsatte, men som eksempel på hvordan han udøver disciplinen *'at gribe fat i arbejdets egen modsætning'* som en måde at holde sig i gang på i stræben efter *'lykke og energi'* og *'harmoni og balance'*.

Berit fortæller, hvordan hun elsker at suspendere tidsrytmerne engang imellem: *'Den bedste fridag, jeg har haft, den havde jeg her for en måneds tid siden. Jeg stod op kl. 10 og rendte rundt i mit nattøj hele dagen.'*

Var ikke i bad eller noget som helst. Jeg gik bare rundt, zappede lidt på fjernsynet, gik ud og smurte mig noget mad og lå bare på sofaen og slangede mig. Det er den bedste dag, jeg har haft længe'. Sådan en dag er sjældent, fordi der altid er noget man skal, fortæller Berit. Men hun elsker, 'når man bare smider pligterne væk [...]. Så er jeg ligeglad med, hvad klokken er'. Alligevel erkender hun, at hun 'ville blive tosset i hovedet af at gå hjemme'.

Et andet eksempel på at tiden er særlig i chaufførøjne ser vi, når arbejdsdagen er ovre og chaufførerne skal hjem. Transporten mellem hjem og arbejde er for dem ikke et mellemrum, hvor de har mulighed for at koble fra. Gert formulerer det således: *'Når jeg sætter mig ud i min bil, vil jeg hjem så hurtigt som muligt. Jeg vil have så meget tid herhjemme som muligt. Eller hvad jeg nu skal nå på vejen. Det er en fra a til b tur. Hvor på arbejdet har jeg 4 timer og de skal være så hyggelige som muligt'. Flere nævner at disse ture kan være mere stressende end tiden i en forsinket bus: 'Min dag er delt op i tider [...] vi skal jo overholde tiderne [...]. Jeg ved ikke om det er stress som sådan. Det er nok værre, når jeg skal hjem gennem byen nu her, når jeg har fri. Der har jeg siddet mange timer og kørt, men der er forskel'.*

Tidens betydning kan også ses i det mønster, der tegner sig i chaufførernes frie tid. For eksempel den tid de bruger på fritidsinteresser. Ingen af chaufførerne dyrker fritidsinteresser på bestemte tidspunkter. De har alle interesser, som de dyrker og værdsætter at bruge tid på, men interesserne er ikke lagt i faste rammer, og er derfor sjældent nogle, der implicerer andre mennesker. Det kan være interesse for forskellige typer teknologi, computere eller film (Arne, Gert, Erik, Frank), bowling (Berit, Dorrit) eller andre former for interesser, som kan tilrettelægges fleksibelt.

Berit gik tidligere til en lang række sportsaktiviteter, men det gør hun ikke længere: *'Det er min tid ikke til, for det kan jeg ikke overskue'.* I dag holder hun sig til det, hun kan lave hjemmefra som for eksempel *'cykling og nogle forskellige træningsprogrammer, jeg laver herhjemme engang imellem'.* Venner ser hun, når der er overskud til det. I hverdagene er det mest *'på arbejde og hjem igen'*, som hersker. Erik deltager ind imellem i computerklubben på arbejdet, men medlemskabet er ikke hængt op

på faste mødetider: *'Det med klubberne er faktisk ret frit, for man kan jo være på arbejde eller skulle noget andet. Så man kommer, når man har lyst [...] så mødes vi derude tirsdag og fredag, hvis man kan'*. Både Erik og Carsten har haft problemer med at koordinere arbejdet med fritidsinteresser. Det er navnlig i sammenhænge, hvor de indgår i faste fællesskaber med andre eller skal undervises, at det kan volde planlægningsmæssige problemer. Carsten spiller musik i grupper, og Erik tager jagttegn. Gert forklarer, hvorfor det ikke kan hænge sammen for ham at gå til noget i fritiden: *'Hvis man skulle gå til noget, skulle man nok køre ren dagvagt, fordi det gør, at man ikke kører længere end til kl. 17 eller noget. Så ville man kunne nå til dans, eller hvad man ville. Det kan godt være lidt svært med en delevagt'*.

Udover det rent praktiske i at deltage i faste forpligtende fællesskaber, når man har et arbejde, der er organiseret som chaufførarbejdet, kan det overordnet set virke som om, at hjemmet for mange chauffører udgør det eneste faste sted, hvor de bogstaveligt talt selv kan bestemme farten. Efter en dag i konstant bevægelse bliver hjemmet den stabile faste ramme, hvori identitet og fællesskaber kan udfoldes. Det betyder ikke, at chaufførerne lukker sig inde eller ikke er udadvendte i deres fritid. Tværtimod. De har blot hjemmet som udgangspunkt for aktiviteter, der nemmere kan dyrkes uafhængigt af tid og sted.

Den mobile identitet, som chaufførerne også har, skaber indimellem forvirring. Ikke sjældent oplever de at blande arbejde og fritid i en ganske særlig sammenhæng, nemlig i de mobile vaner de har på arbejdet og i fritiden. Erik fortæller, at man ikke sjældent ser en chauffør glemme, at han ikke er på arbejde: *'Der går sådan en sjov historie om, at når en buschauffør kører i sin egen bil, så kører han lige ind til stoppestedet for en sikkerheds skyld. Det kunne jo være at man kørte i rute'*. Det taler chaufførerne, i fokusgruppen om Ungdomshuset, også om:

4: Jeg har observeret, at jeg nogle gange kommer rundt omkring et gadekryds og ser et bussignal, og så kommer jeg til at køre ind til det, fordi du glemmer, at du sidder i din privatbil.

2: *Jeg kører meget sjældent i privatbil, men de få gange jeg gør det, har jeg prøvet at køre ind til stoppestederne.*

Dorrit fortæller, hvordan hun kommer til at køre sin egen bil, som var det en bus: *'Dan sagde [i går] til mig, at man godt kunne mærke, at jeg kører bus, fordi jeg holder meget længere tid [ved lyskryds]. En bus på 14 meter tager jo længere tid at køre ud [i krydset]. Han synes bestemt ikke, jeg kører hasarderet [...]. jeg tænker tit på, at jeg skal have 22 tons med rundt i svinget'.*

Andre chauffører beskriver, hvordan de nærmest skifter ham, når de sætter bussen og skifter over til deres egen bil: *'Når jeg kører bussen gennem byen, skal jeg være opmærksom på utrolig mange andre ting, end når jeg kører i min bil [...] jeg holder tilbage for ting, jeg ikke ville holde tilbage for, hvis jeg kørte bil. I min bil stresser jeg mere'* (Frank). Hans foretrukne transportmiddel er en motorcykel, fordi han på den opnår den perfekte blanding af fremkommelighed og harmoni. Han kan køre udenom køer, fordi han fylder mindre på vejen. En følelse af lethed sammenlignet med at være i ét med bussen eller bilen: *'På motorcyklen er jeg på hele tiden. Jeg hverken ryger eller hører musik. Jeg kan se og høre alt på en anden måde [...] jeg ser, hører, lugter og mærker mine omgivelser meget bedre. Det kan jeg godt lide'.* Med den holdning minder han meget om sine øvrige kolleger. Ingen af dem bruger bussen i deres private liv: *'Aldrig'* griner Carsten ligefrem. Gert uddyber, hvorfor det ligger ham så fjernt at benytte bussen i det daglige: *'Jeg gider simpelthen ikke køre i bus [...] jeg oplever nogle gange, når jeg kommer op i en bus [som passager], så sidder jeg og kører. Så tænker jeg 'nej, slap dog af mand. Ta' det dog roligt. Du skal nok nå det'.* Gert beskriver også, hvordan han synes, at den tætte kontakt med sine med-passagerer kan være anmassende: *'Hvis jeg sætter mig ind, prøver jeg at fylde hele sædet for det passer ALTID at dér, hvor jeg sidder, kommer der en stor ulækker ildelugtende passager og klasker sin fede r.. ned ved siden af mig. Min privatsfære bliver sådan overskredet [...] jeg er ikke særligt imødekommende, når jeg sidder i bussen som passager'.* Gert viser hermed, at han ikke regner bussen som noget bekvemt transport-

middel, og at han er stand til at skifte ham, når hans ærinde i bussen er noget andet end at sidde i førersædet. Han kan godt forstå, at bussen ofte blandt passagererne omtales som et transportmiddel med lav status: *'Jeg vil sige det på denne måde: Det er en meget lille procentdel, der vælger bussen ud fra en ideologi. Der er ikke nogen, der bare tager bussen, fordi de bare synes, det er enormt fedt. Det tror jeg ikke på.'*

Bussen er ifølge chaufførerne ikke et (kollektivt) transportmiddel med status. I fokusgruppe 1 mener chaufførerne, at det er fordi busserne blander sig med den øvrige trafik og dermed er meget påvirkelige overfor eksempelvis trafikpropper:

1: [Toget] er mere pålideligt og rummeligt. Det kører på skinner, og der er ikke nogen trafikpropper. Man ved også, hvor og hvornår toget stopper.

2: Der er mange politikere fra Jylland og Odense, som tager toget til København hver dag. De læser avis og arbejder i toget.

...

2: ...Jeg ville da hellere tage metroen [end bussen], men man er selvfølgelig også lidt afhængig af bussen, når man tager metroen.

Meningsudvekslingen viser, at chaufførerne ikke selv synes, at det produkt de leverer gennem deres arbejde er attraktivt set med private øjne. Desuden er bussen status afhængig af, hvem der bruger den. Politikere sætter kursen i samfundet (det har de mærket på egen krop under privatiseringerne), og hvis de ikke engang bruger bussen, medvirker det til det dårlige ry.

I fokusgruppe 2 lyder forklaringen således:

2: [Bussen rangeres lavt blandt chaufførerne fordi] de har et naturligt forhold til den, og fordi den altid har været der for at tjene dem, og det fortsætter den med. Derfor kan den aldrig blive god nok.

1: Det kan også være fordi, de har haft så mange dårlige oplevelser med at have stået så mange i en bus.

3 og 4: JA

1: Myldretiden er meget lang i bussen. Det er den ikke i s-toget [...]. Jeg tror også, at grunden til, at bussen er lavest, er fordi folk ikke har nogen andre muligheder. Der er kun den.

2: Der er måske også store forventninger til, at den skal fungere optimalt, fordi det er det transportmiddel i byen, som er det eneste man kan bruge.

DIKOTOMIERNES SPÆNDINGSFELT – EN OPSAMLING

Afhandlingens kondenseringer består af dikotomier, som jeg har identificeret i det empiriske materiale indrammet af teoretisk inspiration. De indkredser, hvilke modsætninger eller ambivalenser der præger chaufførernes mobile liv. Alle distinktionerne er relevante at kende til, når chaufførlivet skal beskrives. I mængden af dikotomier er der dog alligevel visse modsætningspar, som forekommer mere generelle og dermed også er mere rammesættende end andre. Med fare for at udviske de nuancer, jeg netop har spændt ud i dikotomierne, vil jeg i denne opsamling udpege en form for hierarki mellem nogle af dikotomierne og deres implicite ambivalenser.

Modsatningen eller balancen mellem *stress* og *flow* går direkte og indirekte igen i flere kondenseringer, og den forekommer derfor meget central. Stress er en af de tydeligste konsekvenser i mange af chaufførlivets belastninger. Det gælder både for de organisatoriske og for de samfundsmæssige forandringer.

Organisatorisk betyder manglen på nærvær, at chaufførernes personlighed udviskes (eller eroderes i Sennetts optik). Chaufførerne beskriver, at de ikke altid føler, at de bliver set af ledelsen, og at deres identitet mere er 'et nummer i rækken' end unik i kraft af, hvem de er, og hvad de kan. Stress påvirker således også sammenhængskraften blandt kolleger og forholdet til passagererne. *Individualisering*, forstået som følelsen af at skulle håndtere et pres alene, er udbredt. Flowet i arbejdet bliver vanskeligere at opbygge, og der skal mentalt overskud til for at vende denne negative spiral. Organiseringen af arbejdet presses af de længere køretider, de skiftende firmatilhørsforhold og af en nedslidt buspark. Det er eksempler på, at fleksibiliseringen og udliciteringerne påvirker chaufførens stresstærskel gennem sivende stramninger, som langsomt hober sig op. På det samfundsmæssige niveau er chaufførarbejdet presset af den stadigt tættere bytrafik (herunder automobiliseringen) og af mange (slags) passagerer. Netop disse sidste parametre er også dem, der gør, at chaufførarbejdet er præget af diversitet og puls. Ingredienser som udgør et mobilt arbejde med høj grad af afveksling, hvor dagene flyver af sted.

Risiko overfor en tilstand af *idyl* er tæt koblet til byens mangfoldighed og diversitet, til menneskekendskab og til steder. Risikobevidstheden går hånd i hånd med følelsen af stress. I kondenseringerne skelnes mellem risikoens direkte og indirekte påvirkning af chaufførernes dagligdag. Hvadend chaufføren har oplevet ulykker eller ej, fylder potentialet og angsten for, at det kan ske, meget i chaufførernes bevidsthed. Usikkerheden på, hvad der lurder rundt om næste hjørne, går igen i mange af chaufførernes beretninger. Kendskabet til byen, til bydelenes publikum, til byens rytmer og særkender opvejer til en vis grad både stress og frygten for uforudsete risici. Chaufførernes erfaringer fra byens rum hjælper dem igennem dagen, og deres identifikation med bestemte områder fremhæves som en af arbejdets mest givende sider. Dermed hærder livet i mobiliteterne chaufførerne, så de kan stå imod diversitetens udfordringer. Bussen faciliterer på mange måder samfundsmekanismer i mikroudgave, og chaufføren mærker det gennem følelser som stress, risikobevidsthed, angst og frihed.

Modsætningen mellem *status* og *degradering* er ligeledes en dikotomi med indflydelse på chaufførlivets øvrige problemstillinger. Som det fremgår af flere dikotomier, hviler meget af chaufførernes kritik af udviklingen på en massiv og stabil faglig stolthed. Trods organisatoriske og samfundsmæssige forandringer er selveste arbejdet som chauffør det samme som altid, og kardinaldyderne i udførelsen af arbejdet er de samme. Ambivalenserne i de dikotomiske beskrivelser af dele af professionsforståelsen er upåvirket af fleksibiliseringen og branchens flygtige organisering. Værdier som frihed og service præger stadig chaufførernes opfattelse af deres daglige arbejde. De fleste chauffører lægger vægt på, at de har et arbejde, som er vigtigt for byen og for passagererne. At kunne opfylde passagerernes mobilitetsbehov giver mening. Chaufførerne er enige om, at bussen har en vigtig funktion i storbyens transportsystem, og at de dermed også selv yder et væsentligt stykke arbejde hver dag i håndteringen af denne funktion. Kernefagligheden forekommer stabil på trods af, at omgivelsernes værdisætning og håndtering af fagligheden trækker i en anden retning.

Implicit i dikotomierne ligger de individuelle ambivalenser, som den enkelte har i sit hverdagsliv. Dikotomiernes opsplittings er med andre ord en form for typologisering af ambivalenserne. I det følgende kapitel vil beskrivelserne af chaufførernes mestringer blive analyseret. I den forbindelse vil nogle pointer fra det omfattende aktionsforskningsforløb blive gennemgået som eksempler på, hvilke perspektiver chaufførerne har på deres fremtidige arbejde og chaufførliv.

Mestringer og modstrategier

I dette kapitel stiller jeg skarpt på de håndteringer og mestringer, som springer ud af materialet. Dystopierne i analyserne af det mobile liv – inspireret af blandt andre Sennett – italesætter konsekvenserne ved at leve i en uigennemsigtig forandringstid i fleksibiliseringens regime, men de åbner ikke for, hvilke handlinger og muligheder der ligger i fortællingerne. Det gør de spor, der ligger i de individuelle mestringer og i de utopiske fremtidsudkast, modstrategierne, derimod.

Det mobile chaufførlivs udfordringer kan forekomme dystopiske og uovervindelige, men som skitseret hele vejen gennem afhandlingen findes der rundt omkring i ambivalenserne masser af spor og åbninger, der vidner om et nuanceret hverdagsliv med mange konstruktive og livgivende udfordringer. Det ligger i den kritiske problemorienterede mobilitets- og modernitetsforståelse, at analyser må forholde sig til både et forståelsesperspektiv og et forandringsperspektiv (se kapitel 1 og 5). I dette perspektiverende kapitel vil jeg sammenfatte, hvilke håndteringsstrategier der kan udledes af de individuelle *mestringer*, som kondenseringerne præsenterer. Mestringerne er individets måde at udleve ambivalenserne på. Det er ikke altid, at de reducerer eller fjerner det ambivalente ved en situation eller et problem, men de giver en pejling om, hvordan dobbelthederne i hverdagslivet manifesterer sig, og om hvordan den enkeltes subjektivitet bærer ambivalenserne med sig. Mestringerne blev primært formuleret i interviews og dernæst diskuteret i dele af fokusgrupperne. Det er vanskeligt at sige noget generelt om de mestringer, som chaufførerne lufter i materialet. Hver chauffør har sin individuelle grænse for, hvad der er ret og rimeligt i arbejdet, og af hvilke typer af mestring der skal iværksættes i de konkrete situationer. Når jeg fremhæver eksempler på individuelle mestringer, forekommer de derfor

mere eksemplariske end generelle.

Jeg vil skitsere nogle hovedresultater fra den aktionsforskningsinspirerede del af Flygtighedsprojektet. Med udgangspunkt i chaufførernes værkstedsforløb er det muligt at give nogle bud på, hvilke åbninger der kan anes fremadrettet i udviklingen af chaufførarbejdet og dermed også identificere sprækker, der kan åbne op imod mere bæredygtige hele mobile liv med en mindre grad af den nedbrydende flygtighed. De kollektivt formulerede handlingsrettede fremtidsudkast udgør *modstrategier* mod konsekvenserne af de forandringer, som chaufførarbejdet har gennemgået de seneste 15 år.

At mestre³⁰ en situation eller et problem skal forstås som de praksisser, der er uløseligt forbundet med produktion af velstand, sociale relationer og identifikation: *'Coping is neither mastering nor adaptation, but something more. It means to make do, to get by'* (Bærenholdt 2007:2). Bærenholdt beskriver, hvordan mestringsbegrebet betyder at håndtere et problem succesfuldt. Vel at mærke et problem, som ikke er selvforskyldt eller selvudløst: *'It is something people have to contend with, something they cannot escape'* (Bærenholdt 2007:2). Bærenholdt opererer med mestringsbegrebet inden for en geografisk ramme, hvor det for eksempel kan dække over håndteringen eller overvindelsen af afstande – både mellem mennesker imellem og mellem mennesker, strømme og materialiteter. Set med en mobilitetsoptik kan mestringsprocessen meget vel implicere mobilitet eller i hvert fald aktivere behovet eller potentialet for mobilitet hos den enkelte. Det vil sige, at måden, hvorpå et specifikt problem løses eller håndteres på individplan, kan være mobilitetsafhængigt eller mobilitetsgenererende. Mange af de skismaer og samfundsbetingede dilemmaer, som det senmoderne individ må håndtere i dets tætpakkede

30 Mestringsbegrebet kan både være udtryk for en måde at overkomme et problem på (firkantet sagt som noget, man har svært ved) eller en måde at håndtere et problem på (forstået som noget lettere). Jeg vil i det følgende bruge begrebet mestrings og håndtering uden at skelne mellem sværhedsgraderne eller de iboende skalaniveauer i de problemstillinger, som chaufførerne forholder sig til. Dem skal jeg ikke gøre mig til dommer over.

hverdagsliv, indfries eller overvindes i mobiliteterne eller gennem mobiliteterne. For chaufførerne er dette givet. De oplevelser, de har i løbet af en arbejdsdag, udspringer selvsagt af mobilitet, af trafikstrømme og -pres, af byens diversitet, af konfronterede tidstyper, af multi-rytmisitet osv. Det udløser et krav om håndtering på et subjektivt plan, blandt andet fordi chaufføren er alene på bussen og derfor er overladt til sig selv og sine egne vurderinger i de konkrete situationer.

På et arbejds sociologisk niveau har mestringsbegrebet en mere subjektiveret klang: *'Mennesker som oplever mestring, klarer å ta i bruk den kompetansen de bestitter på måter som gjør dem til trygge grensesettere og tydelige samarbeidspartnere'* (Sørensen & Grimsmo 2001:200). Forfatterne opererer med greb, der inkluderer individet i en fælles proces, som kan udvikle fælles platforme, hvorigennem mestringer af arbejdets konflikter kan finde sted. Individuel mestring er nødvendig i mange typer af erhverv i dag, men de slår samtidig fast, at hvis individuel mestring er det eneste, individet støtter sig til, er det havnet i en farefyldt situation (Sørensen & Grimsmo 2001:201).

Mestring er således også et spørgsmål om, at den enkeltes motivation ses som et drive, der gør individet i stand til at mobilisere eller strække sig i forsøget på at nå et bestemt mål dikteret af arbejdspladsen eller i bredere forstand fra samfundsmæssigt niveau. Personlig motivation og fleksibilitet i det daglige arbejde hænger derfor tæt sammen.

NEDTONING AF DET PERFEKTE – INDIVIDUELLE MESTRINGER

Som det er fremgået gennem afhandlingen håndteres det mobile livs ambivalenser og fleksibiliseringens flygtighed på forskellige måder i chaufførernes fortællinger. Et eksempel på en type af mestring, som går igen i flere sammenhænge, er de tilfælde, hvor chaufførerne forsøger ikke at gå for højt op i deres arbejde. De beskriver, hvordan det ville være nedslidende at håndtere alle spidsbelastede situationer helt efter bogen.

Det handler om at kunne vurdere, hvilke situationer chaufførerne reelt har indflydelse på, og kun reagere aktivt i forhold til disse. Pludseligt opståede hændelser i gadebilledet, rutinebrud eller alenlange bilkøer kan ingen stille noget op over for. Chaufførerne forsøger i sådanne tilfælde at vende magtesløsheden til en mere aktiv form for *afmægtighed*. Magtesløsheden kan for eksempel udmønte sig i håndteringer, som chaufførernes selv 'betaler for'. Dorrit møder konsekvent for tidligt for ikke at komme stresset i gang med dagen. Hun investerer sin fritid i forsøget på at holde en tidsplan, som i udgangspunktet er meget stram. En tidsnormering som, ifølge alle chaufførerne, er umulig at overholde. Arne markerer en konstruktiv form for afmægtighed, når han løbende sørger for at underrette Movia om virkeligheden i gaderne. Han spiller med på de regler, som i arbejdet handler om, at alle forsinkelser skal afrapporteres og begrundes løbende, men han gør det på sin egen måde. Han begrundes forsinkelserne samfundsmæssigt og holder argumentationen på det afmægtige plan, som dermed både friholder ham selv og Movia for direkte ansvar. Trods dette indeholder hans argumentation en indirekte kritik af den stramme køreplan, men han kan ikke hænges op på den. At anvende afmægtigheden, dét Arne kalder 'det blinde øje', som friholdelsesværktøj er også relevant i truende situationer på bussen. Han kompenserer for reglerne for at undgå konfrontationer med passagererne. At være for perfekt i chaufførfaget kan være decideret farligt, mener flere.

Flygtighed i organiseringen af chaufførarbejdet påvirker, som tidligere nævnt, chaufførernes følelse af at blive set. En høj grad af usynlighed og anonymitet som følge af skiftende firmatilknytninger, kollegafællesskaber og ledelseslag virker nedslidende og demotiverende. Som modreaktion på dette fortæller chaufførerne om, hvordan de mestrer eller overkommer denne personlighedstærende form for flygtighed i relationen til omverdenen (Sennett). De søger på alternative måder at skabe kontakt til passagerer og kolleger. Det kan være ved at lave sjov, bære opsigtsvækkende paryk eller vise, at de genkender vedkommende. Eksempler på tiltag, som kan gøre det usynlige synligt.

Flere af chaufførerne kritiserer den høje grad af kontrol og overvågning, som de oplever fra Movias og fra deres respektive firmaers side. Set i et mestringsperspektiv håndteres kontrollen, i de bedste tilfælde, i bevidstheden om, at hvis enhver passer sit (dvs. sine specifikke interesser), er det til alles bedste. Entreprenørernes aktionærer, chaufførerne og Movia har hver deres typer af mål med busdriften. I det lys må enhver udvikle sine måder at håndhæve regler og udføre kontrol på, lyder det. Det udmønter sig for eksempel i fortællinger om, hvordan den enkelte chaufførs kendskab til ruterne og til den teknologi, som er i bussen og langs vejene, håndteres og 'snydes', for at chaufførerne føler, at de både i bogstavelig og overført betydning kan få lov til selv at sætte farten.

Chaufførerne oplever organiseringen af busdriften som rigid i visse henseender. Når rammerne for arbejdet fremstår uflexible, må chaufførerne selv mestre sig ud af spidsbelastningerne. Flere fortæller, hvordan de i yderste konsekvens 'bliver syge', hvis de ikke kan få fri på dage, hvor de uden held har forsøgt at afsætte deres vagt. Mulighederne for at få indflydelse på, hvilke fridage man får, er efter chaufførernes udsagn at dømme vanskelige. Mere spontant opståede situationer kan også løses sådan. Hvis en chaufførs barn er på vej til at blive syg, og chaufføren føler begrundet mistanke om, at det vil betyde, at han kan risikere at skulle hente barnet midt i en vagt, er der eksempler på, at han selv har meldt sig syg. For at undgå at skulle løse situationen akut med de besværligheder, det ville medføre, tages problemet i opløbet. Chaufførerne kan med andre ord vælge en individuel reguleringsform, som i princippet skubber ansvaret for chaufførens arbejde videre til en kollega. Chaufførerne må med andre ord opfinde deres egne mestringsregler og søge at definere balancen mellem ansvar, magtesløshed og afmægtighed.

I et markedsgjort serviceerhverv får agenterne styrke til at udvikle individuelle mestringer, fordi de ved mere om arbejdets kerneydelser ('selveste arbejdet' med Husted og Toftengs term), end opdragsgiverne/principalerne/politikerne gør. Mestringerne er udtryk for, at individet finder sin egen vej ud af de registreringer og den kontrol, som er indlejret i NPM-styringen. Den indbyggede teoretiske mistillid ved NPM styres

ikke gennem øget kontrol og registrering, hvis man tager analyserne af chaufførernes fortællinger om deres konkrete håndteringer bogstaveligt. Chaufførerne opfinder kreative løsninger og udveje for at føle autonomi i hverdagslivet. Udvejene er ikke i sig selv et problem. Nogle af dem arbejder ikke decideret imod principalernes ønsker, men andre typer af mestring er ikke nødvendigvis i principalernes interesse. Systemisk og systematisk mistillid fører til udvikling af usynlige mestringsformer.

Set med chaufførøjne er der også forskel på belastningsgraden af mestringerne. Der er tilfælde, hvor mestringerne gør arbejdsdagen sjovere og skaber kontakt mellem og fællesskab blandt chaufførerne. Sådanne mestringer er med til at skabe flowet i arbejdsdagen. Andre typer af mestring handler i højere grad om at finde udveje på presserende problemer eller risici. Disse mestringer kræver, at chaufføren investerer noget af sig selv for at kunne rumme arbejdets belastninger – og det kan langsomt tære på chaufførens overskud. Risikobevidstheden og behovet for mestring går hånd i hånd. Som det har været diskuteret i tidligere kapitler, søger chaufførerne ikke nødvendigvis rutinen i løsningen af deres omskiftelige arbejde i mobiliteterne, men de tilstræber i højere grad en rytme, som kan kombinere deres behov for autonom håndtering af det uforudsigelige og det genkendelige (de samme passagerer, kollegiale fællesskaber, måder at komme til og fra arbejdet på osv.). De individuelle mestringer kan ses som forsøg på at udligne diskrepansen mellem det uforudsigelige og det genkendelige samt mellem det rationelle (organiseringen af arbejdet, regler, overenskomster osv.) og det mere intuitive (mødet med byens mangfoldighed, fornemmelsen af chaufførens egne grænser osv.).

De individuelle mestringer rummer masser af åbninger over for de mere kollektive håndteringer, som finder sted på fællesskabsniveau (Freudendal-Pedersen & Hartmann-Petersen 2006). Det er der lang tradition for i et erhverv som chaufførernes. På trods af den stigende individualisering i arbejdet og på trods af chaufførernes beklagelse af dette vidner materialet om, at en del belastninger stadig diskuteres på det mellem-kollegiale plan. Fokusgrupperne, som er en form for kunstigt sammensat fællesskabsniveau, faciliterede fortællinger om, hvordan

chaufførerne søger hinandens råd og opbakning, uagtet at det er blevet vanskeligere. Det gælder især ved ubehagelige hændelser i trafikken eller på bussen, men det gælder også i forbindelse med forandringer, som omstøder arbejdets rytmer. Det kan omvendt også være i situationer, hvor en succes eller en overvundet potentielt risikabel situation presser sig på hos den enkelte chauffør. Disse forhandlinger eller diskussioner foregår i de sociale grupperinger, som præger arbejdspladsen. Problemer relateret til arbejdet løses og luftes bedst med en ligestillet, som ved, hvad det i bund og grund handler om. I mangel på tætte kolleger bruger flere chauffører deres ægtefælle, når dagens oplevelser skal rystes på plads. Ifølge flere af chaufførerne sker den egentlige oplæring i faget fortrinsvist gennem udviklingen af egne erfaringer og mestringer og dernæst gennem de mellem-kollegiale relationer. Det er en af grundene til, at det er kritisk, at rammerne for koordinerede frirum og integration mellem grupperingerne reduceres.

SYNLIGHED OG INDFLYDELSE – VÆRKSTEDSFORLØBETS KOLLEKTIVE MODSTRATEGIER

Modstrategierne er løsningsforslag, der er udfoldet på et andet niveau end de individuelle mestringer. Benævnelsen signalerer, at de er formuleret som en samlet strategisk indsats, der går imod den aktuelle udvikling i busbranchen. Netop formuleringen af kritiske og konstruktive fremtidsudkast var centrale i Flygtighedsprojektets aktionsforskningsdel. Værkstedsforløbet tog tråden op fra individuelle interviews og fokusgrupper og udviklede, med den kritisk utopiske aktionsforskningstilgang som afsæt, utopier og handlingsrettede forslag til, hvordan branchens problemer kan bearbejdes i fremtiden. Værkstedsforløbet var som før nævnt opdelt i tre overordnede dele. De chauffører, som deltog på fremtidsværkstedet, producerede en række utopier om livet som buschauffør om 10 år, der udgjorde ryggraden i det efterfølgende forskningsværksted.

Forskningsværkstedet udforskede fremtidsværkstedets utopier og de foreslåede realiseringsforslag ved at inddrage faglig ekspertise uden for chaufførkredsen. Netværkskonferencerne bidrog til en yderligere diskussion, udvikling og kvalificering af de handlingsrettede elementer fra de forrige værksteder gennem involvering af andre former for faglighed og på baggrund af den spejling, som chaufførerne foretog i samarbejdet med Flygtighedsprojektets anden branche, handicaphjælperne. De inviterede var personer, som kunne hjælpe med at bringe chaufførernes kritik og ændringsforlag videre i systemet. For eksempel var der en repræsentant for den afdeling i Movia, der står for udbudsrunderne, og der var repræsentanter fra fagforeninger.

Jeg vil i det følgende give eksempler på, hvilke utopier chaufførerne formulerede, og hvordan utopierne blev brugt til at udvikle kollektive involverende modstrategier³¹. Med afsæt i det utopiske, fremadrettede perspektiv løftes blikket fra det dystopiske, problemorienterede afsæt og bringes med chaufførernes hjælp over mod et mere åbnende og progressivt kritisk niveau. Man kan sige, at ambivalensernes bevægelsesrum hentes i arbejdet med utopierne.

Fremtidsværkstedet blev afholdt under temaet *Vores fremtidige liv og arbejde som buschauffører i år 2017*. I alle værkstederne var denne tematisering det fremadrettede udgangspunkt. Processerne i Flygtighedsprojektets kritisk utopiske aktionsforskning handlede således ikke kun om at skabe dialoger om arbejdet og på baggrund heraf at formulere forandringsudkast i forhold til arbejdets organisering og udvikling. Vi understregede fra starten, at forandringsudkastene også skulle handle om sammenhængen til det hele liv som buschauffør. På den måde fastholdtes Flygtigheds-

31 Jeg vil ikke gå i dybden med samtlige pointer fra det samlede værkstedsforløb. Jeg vil i stedet eksemplificere, hvordan kritik, utopier og handlingsforslag hænger sammen med de pointer, jeg hidtil har præsenteret i afhandlingen, og dermed vise, hvilke åbninger jeg på den baggrund ser for branchens fremtid. En nærmere gennemgang og diskussion af værkstedsforløbet, erfaringerne fra handicaphjælper-projektet og sammenhængen til det samlede flygtighedsprojekts begrebsdannelse kan findes i *Fleksibilitet, flygtighed & frirum* (arbejdstitel) (forthcoming).

projektets fokus i forsøget på at etablere et bredt arbejdslivsbegreb, som søger at løfte de identificerede belastninger og udfordringer op på et mere samfundsmæssigt plan. Dette perspektiv på aktionsforskningen består i at løse dialogerne om forandringsprocesser og erfaringsdannelse fra organisationskonteksten, give den et bredere livsorienteret perspektiv og åbne for et frit rum til at arbejde med alternativer, som vedrører både samfunds- og livskonteksten for den enkeltes arbejdsliv. Utopiernes store betydning placerer den kreative fantasi centralt i løsningerne af branchens problemer, men de er ikke blot en instrumentel fase af fri brainstorming, som kan bidrage til at få gode praktiske ideer. Det ideelle formål med den utopiske forandringshorisont er også, at den over længere tid kan eksistere som en fælles normativ orientering, der symbolsk kan binde deltagerne sammen i et kulturelt læringsfællesskab.

I fremtidsværkstedets utopifase arbejdede chaufførerne med drømme og forbedringer i livet som chauffør i København på baggrund af en lang række kritikker. Mange af kritikkerne kan genfindes i de ambivalenser, som er blevet diskuteret gennem kondenseringerne. Det blev for eksempel nævnt, at der er for mange arbejdsgivere i branchen, at konkurrencen er for hård, at lederne er dårligt uddannede, at køreplanerne er for dårlige, at der er stor usikkerhed om fremtidens arbejdsplads, at stressede passagerer skaber stressede chauffører osv. Kritikken satte drømme og ønskesituationer i spil. Tre temaer blev valgt som udgangspunkt for konkretisering af utopierne:

En utopi om ét stort selskab på Sjælland:

Visionen handlede om, at ejerforholdene i busdriften skal redefineres og samles i ét sjællandsk selskab. Selskabet skal have kollektiv overenskomst for alle ansatte, og driften skal foregå uden udlicitering af busdriften til private selskaber. Lokale busråd skal nedsættes, og i dem skal chauffører, passagerer, politikere og trafikplanlæggere være repræsenteret for at sikre, at busdriften fastlægges med inddragelse af alle interesseparter. Dette tiltag vil give chaufførerne mere indflydelse på organiseringen af deres arbejde og sikre en lokal stedlig forankring. Udgangspunktet for visionen

var en massiv kritik af den deregulering og liberalisering af den offentlige transport, der har fundet sted siden begyndelsen af 1990'erne.

En utopi om maks. seks timers arbejdsdag/tjeneste:

Visionen handlede om at indføre en kortere arbejdsdag, som er baseret på selvvalgte turnusser og fridagsordninger for alle medarbejdere. Visionen indeholdt ligeledes ideen om, at tiden på bussen ikke må være for lang uden pauser, og at vekselvirkningen mellem kørsel og pauser skal følge en nogenlunde ensartet rytme. Det ville også indbefatte, at turnusrammen³² skulle være kortere, hvilket igen vil betyde, at chaufførens overskud bliver større, når han har fri. Chaufførerne, som formulerede denne utopi, ønskede, at det skulle være muligt for de enkelte linjer selv at tilrettelægge bemanningen og pausestrukturen. Udgangspunktet var en massiv kritik af, at de løbende ændringer, som chaufførerne arbejder under, medfører et fortættet arbejdsliv. Kritikken gik konkret på arbejdets tab af pauser i den daglige busdrift, tab af muligheder for at koble af og udvikle fællesskaber/relationer til kolleger og manglende muligheder for at mindske stress.

En utopi om nye intelligente busser:

Visionen handlede om, at alle busser skal have fladskærme, som hele tiden kan informere chaufføren om den aktuelle trafiksituation, og som kan hjælpe med individuelle ruteomlægninger. Desuden skal alle radioer fungere perfekt. Chaufførerne ønskede teknologiske løsninger, som kunne udvide deres overblik over uforudsigelige hændelser i den trafikale situation, så de ikke længere ville være afhængige af Movias (manglende) vurderinger af mobiliteternes puls. Udgangspunktet var en kritik af de gamle nedslidte busser, som er fysisk hårde at køre (svære at manøvrere), og som består af for mange forskellige manuelle og elektroniske instru-

32 Turnusrammen er den tidsmæssige afgrænsning, som chaufførernes vagter kan placeres inden for. Dags-turnusrammen i dag sikrer, at chaufførernes vagter ligger mellem kl. 04.30 og kl. 17. En kortere turnusramme ville gøre det muligt for chaufførerne at have forudsigelig råderet over mere af deres dag.

menter ved førersædet. Visionen rummer et ønske om en mere samlet, hurtigere og enklere betjening af dette udstyr.

I de utopiske fremtidsudkast afspejles relationernes betydning for mestringen af chaufførarbejdets belastninger. I utopierne indgår således forestillingen om anderledes og redefinerede relationer til ledelsesniveauet, til kolleger og til det øvrige liv, som udgangspunkt for mere bæredygtige forandringer. Chaufførerne udtrykker ønsker om en (gen)forening af de strukturelle rammer, som ville kunne genetablere den positive relation, som tidligere eksisterede til ledelseslagene generelt. Med en ændret relation til kolleger menes, at både en ny organisationsstruktur i branchen via en forkastning af udliciteringerne og en anderledes opbygning af arbejdsdagen vil kunne forbedre vilkårene for dannelse og vedligeholdelse af kollegiale fællesskaber. Med en ændret relation til forbindelser uden for arbejdet menes, at en anderledes organisering af arbejdet og selve arbejdsdagen ville kunne styrke relationerne til venner og familie. Chaufførernes ønske om at leve mere bæredygtigt i den forstand, at de kunne få indflydelse på fx planlægningen af vagter, ville åbne mulighed for, at kvaliteten af det sociale liv efter arbejdstid kunne styrkes. Det fysiske og mentale overskud ved fyraften, som gensidig fleksibilitet i planlægningen af arbejdet og indførelsen af funktionsdygtig teknologi ville medføre, vil påvirke hele hverdagslivet positivt, lød det fra chaufførerne på værkstedet.

Forskningsværkstedet søgte via de inviterede chauffører og øvrige gæster med relation til arbejdsmiljø- og arbejdslivsreguleringen at udforske (deraf navnet) fremtidsværkstedets utopier og gøre dem mere robuste. Forskningsværkstedets arbejde resulterede blandt andet i følgende nuanceringer af fremtidsmulighederne for utopierne:

- Dannelse af et samlet koordinerende buskørselsråd kan sikre, at passagerer og chauffører inddrages i organiseringen af arbejdet. Desuden kan rådet arbejde mere overordnet med den strategiske

planlægning af trafikken i hovedstadsområdet. Arbejdet med ideen om buskørselsrådet blev udvidet således, at rådet kunne varetage og planlægge bredere samfundsmæssige hensyn i forhold til for eksempel regulering af automobilismes dominans. Det stedligt forankrede lokale perspektiv gled ud i denne bearbejdning af ideen.

- Faggrupperne på garageanlæggene skal forenes bedre. En stærk forankring i samarbejdet mellem de forskellige faggrupper på de enkelte busanlæg kan sikre større socialt fællesskab, bedre servicering af passagerer og i det hele taget bidrage til en mere sammenhængende arbejdsplads.
- Chaufføruddannelsen skal være længere og omfatte andre elementer end lige præcis kørsel og introduktion til billettering osv. Det kunne være efteruddannelse, som styrker chaufførernes indblik i psykologi, sprog, krisehåndtering og uddannelse i selvstyre. Chaufførerne ville således føle sig anderledes rustede til hverdagens udfordringer gennem læring, som de i øvrigt også kunne bruge i andre af livets forhold. Viden, som kunne styrke deres fornemmelse af at kunne andet end at køre bus.
- Selvstyre eller individuelt styre er vigtigt. Selvstyre skal blandet andet omfatte indflydelse på kravopfyldelse i forbindelse med individuelle krav til den enkelte chauffør og i forhold til tidsorganiseringen. Kravopfyldelse dækker også indblik i forbindelse med økonomiske forretningsgange. Desuden kan selvstyre i forbindelse med udligningen af forskelle i vilkår mellem de forskellige overenskomster, gøre skiftene mellem entreprenørerne mindre mærkbare for chaufførerne.

På de afsluttende *netværkskonferencer* blev en lang række detaljer tilføjet analyserne af utopierne fra de foregående værksteder. Deltagerne på konferencerne skulle, som nævnt, formulere handlingsudkast i forhold

til relevante institutioner og organisationer igen gennem inddragelse af ekspertise udefra. Handicaphjælperne og chaufførerne havde i fællesskab formuleret konferencernes titel *Veje ud af det flygtige arbejdsliv – hvordan genvinder vi respekten i det udliciterede arbejde?* Der var mange bud på, hvad der er årsag og virkning i en branche, som har været gennem en markedsførelsesproces. Chaufførarbejdets flygtigheder blev i særlig grad diskuteret i dét eksempel, som jeg vil fremhæve fra netværkskonferencernes mangfoldige realiseringsarbejde. En gruppe udarbejdede et forslag til et eksperiment, der på mange måder imødekommer mange af de trængsler, som chaufførlivet rummer. Under overskriften *Respekt og sammenhæng i chaufførernes arbejde og hverdag* formulerede gruppen eksperimentet 'De frisatte', som har til formål at omstrukturere den samlede busdrift i København.

Kort fortalt søger omstruktureringerne at:

- Redefinere stoppestrukturer på de enkelte ruter og etablere få og større steder for udveksling af passagerer.
- Bygge få og større pauselokaler på disse steder, så flere kolleger kunne mødes i mere chaufførvenlige omgivelser.
- Etablere bedre kantineforhold med sund mad. Det er muligt, fordi den kritiske masse af chauffører ved hvert knudepunkt eller udvekslingssted er stor.
- Sikre at busdriften organiseres, så omløbstiden og busruterne bliver kortere. Det yder chaufførerne større fleksibilitet og sammenhæng i arbejdsdagen.
- Reorganisere rutestrukturen, så køreplanerne blive mere fleksible (i passagerers og chaufførers interesse).

- Tilbyde chaufførerne flextidsordning, som vi kender den fra mange andre typer erhverv. Flextid inden for nogle faste rammer kunne organiseres gennem mindre, kollegialt forpligtende teams. Hermed opnår den enkelte chauffør indflydelse på arbejdsdagen, som skaber bedre sammenhæng til øvrige liv.
- Opruste chaufførernes generelle kompetencer, som også kan kvalificere dem til andre job eller erhverv. Det vil styrke chaufførernes almene agtelse og status og øge den offentlige respekt af chaufførarbejdet.

De frisatte er et eksempel på, hvordan chaufførerne i fællesskab med de andre ressourcepersoner kunne formulere en modstrategi, som kan imødekomme nogle af de trængsler, som chaufførerne tematiserer på forskellige måder i Flygtighedsprojektet. Strategierne tog form, fordi konferencens deltagere tænkte uden om de vante strukturer. Eksemplet er ikke direkte realiserbart, og det svarer naturligvis ikke på alle de kritikker, der rejses, men det vender problemerne i branchen på hovedet. Som en af deltagerne i konferencerne konstaterede, ville forslaget måske bevirke, at busselskabernes ledelse ville være til for chaufførerne og ikke omvendt. Dette perspektiv ville – om ikke af andre så af chaufførerne – føles som en forandring. Det kan altså ikke slås fast, at et eksperiment som *De frisatte* ville eliminere flygtigheden i chaufførarbejdet, men det ville måske øge og redefinere chaufførernes oplevelse af gensidig fleksibilitet i hverdagslivet. Forslaget svarer på de kritikker, som har været rejst gennem meget af denne afhandling. Ifølge chaufførerne ville det tilføre chaufførarbejdet indflydelse, synlighed, opkvalificering og større sammenhæng mellem krav og ønsker fra både arbejdslivets og fritidens side. Med andre ord tiltag, som kunne styrke chaufførernes oplevelse af stabilitet i hverdagslivet. Med chaufførernes forslag og ideer til fremtidige tiltag i branchen in mente kan det konstateres, at en fortsættelse af de ikke-kollektive strategier i organiseringen af branchen kan have alvorlige konsekvenser for eksempelvis udraderingen af chaufførernes faglighed.

PERSPEKTIVER FOR BÆREDYGTIGHED I CHAUFFØRLIVET – EN OPSAMLING

Chaufførerne deltog i værkstederne med åbenhed og kreativitet, som understregede, at drømmene om og visionerne for udvikling af chaufførarbejdet lever i bedste velgående. Det var tydeligt, at chaufførerne brænder for at levere det, de forbinder med kerneydelsen i chaufførarbejdet – nemlig service. Ideerne for forbedringer var talrige, og de viste i udviklingen af utopierne, at de grundlæggende mener, at chaufførarbejdet og -fagligheden er værd at kæmpe for. Det er i beskrivelserne af det gode i arbejdet (i identifikationen som chauffør), at kritikken vokser frem i form af beskrivelser af ændrede, flygtige relationer, som har den effekt, at kerneydelserne i arbejdet udviskes.

Samlet kan man sige, at de individuelle mestringer og de kollektivt formulerede modstrategier søger at tilbageerobre chaufførernes følelse af autonomi. De hylder synlighed og genkendelighed i arbejdet som et forsøg på at være mere end et nummer i rækken. Det betyder også, at ønsket om indflydelse spænder vidt. Indflydelse på den konkrete organisering af arbejdet, på rammerne omkring arbejdet og dermed også på balancen mellem arbejde og fritid er store ønsker for chaufførerne. Ønsket om indflydelse er mere end behovet for at få tilrettelagt hverdagen bedst muligt for sig selv og sin familie. Indflydelse er også et signal fra brancheledelsen om tillid og om tiltro til, at chaufførerne løfter det fælles ansvar, som skulle levne rum for, at de individuelle behov kan indregnes i den samlede planlægning. Chaufførerne efterlyser i det hele taget mere tillid. Øget indflydelse ville således også være en tillidserklæring, som kunne have afsmittende positiv effekt på hele chaufførstandens agtelse.

De individuelle mestringer beskriver ærligt, hvilke konsekvenser det har, at chaufførerne i en del henseender føler sig oversete. De er eksempler på, hvordan implementeringen af regler og kontrolmekanismer, som har

ét formål, oversættes og udledes af chaufførerne i praksis. Gennem mestringerne får vi med andre ord indblik i den transformering, forandringer kan gennemgå fra idéplan til gadeplan. Et eksempel på balancen mellem intentioner og virkning: Teknologien i busserne giver Movia mulighed for at tilbyde den københavnske befolkning en ny type busser, som kører uden for fast køreplan, men med en fast frekvens og regularitet. Men når chaufførerne via teknologien i busserne føler sig overvågede eller er usikre på, hvordan overvågningen af dem bliver brugt fra Movias side, avler det tilsyneladende produktudviklende tiltag mere mistillid og usikkerhed i et i forvejen ømskindet system. For Movia ligger der en stor opgave i at formidle formålet med og omfanget af de forandringer, de lancerer, hvis de skal undgå at bære brænde til det forkerede bål.

Forandringernes hyppighed og karakter kan medføre magtesløshed blandt chaufførerne, selvom intentionen med forandringerne egentlig er noget andet. Resultatet kan i praksis blive en form for konstruktiv afmægtighed, fordi chaufførerne fralægger sig ansvaret for succesfuld håndtering i situationer, de ikke kan gøre for (kontinuerlige afrapporteringer om forsinkelser, stress over en billkø, håndtering af passagerer, som ikke følger reglerne osv.). Afmægtigheden hjælper dem i de konkrete individualiserede situationer, hvor de kommer i klemme mellem for eksempel Movias interesser og deres egne. Hvis man gør sit arbejde for perfekt, holder man ikke længe i faget, siger de.

De kollektivt formulerede modstrategier løfter det individuelle ansvar op på et fællesskabsniveau ved at tilføre forandringerne mere af det, som chaufførerne føler mangler. Det betyder reorganiseringer af et helt transportsystem for at sikre, at forandringerne rummer mere gensidig, ligeværdig fleksibilitet og indflydelse som investering i chaufførernes faglige fremtid og personlige overskud.

Sørensen & Grimsmo påpeger, hvor vigtigt det er at skabe et miljø for mestring på arbejdspladsen. Et sådant miljø kan kendetegnes ved at bygge på fælles opfattelser af arbejdets kerneopgaver, åbenhed omkring fejl, vedligeholdelse af kundskab og kompetence, anerkendelse for veludført arbejde samt tolerance for ulighed og værdsættelse af medarbej-

dernes forskellige færdigheder (Sørensen & Grimsmo 2001:201). Disse kendetegn er bemærkelsesværdige set i en chaufførkontekst. De er alle værdier, som chaufførerne efterlyser i deres chaufførliv i dag. Tages disse kendetegn bogstaveligt, kan man omvendt konkludere, at chaufførernes arbejdsmiljø ikke lægger op til udviklingen af bæredygtige måder at håndtere arbejdets belastende udfordringer på. Faren for, at mestringerne kommer til at foregå på et individuelt – og kun individuelt – niveau, forstærkes, når der ikke lægges op til at løse problemerne i fællesskab. Og det er, som Sørensen & Grimsmo blev citeret for indledningsvist at slå fast, ikke bæredygtigt.

De individuelle mestringer og kollektivt formulerede modstrategier kredser om koblingen mellem faglighed og mobilitet. Med hver deres indfaldsvinkel beskriver mestringerne og modstrategierne, hvordan fagligheden er det faste holdepunkt i chaufførernes pressede mobile liv. Fagligheden giver chaufførerne ontologisk sikkerhed. Flygtighedens personlighedstærende karakter opvejes af fagligheden, men flygtige forhold i chaufførlivet sætter på den anden side også individet fri til at håndtere og mestre udfordringerne individuelt. Livet i senmodernitetens mobiliteter rustet individet til at håndtere ambivalente perspektiver og omsætte dele af flygtigheden til noget udholdeligt. Chaufførernes fortællinger viser, hvordan de forsøger at få det bedste ud af det vanskelige.

Det mobile chaufførliv

Med den teoretiske og empiriske viden in mente er det muligt at indkredse, hvilke sondringer som er centrale i karakteristikken af mobile chaufførliv i København. Som det er fremgået i de tidligere afsnit, er det en diskussion, der kan tage afsæt i forskellige niveauer. Det har været min ambition at vise, hvordan det, med udgangspunkt i subjektive beskrivelser af arbejdslivet, er muligt at åbne op imod en bredere forståelse af arbejdsbegrebet ved at se mere helhedsorienteret på chaufførernes forestillinger om det hele liv. Til at koble forståelser af arbejdets og det øvrige hverdagslivs uundgåelige ambivalenser (Smart, Bauman) står mobilitetsforståelser centralt. Jeg vil derfor i det følgende sammenfatte og spejle teoretiske pointer i de empiriske stemmer i en dialektisk proces. Det sker med afsæt i mobilitetssociologien suppleret med arbejdslivs- og hverdagslivsperspektiver i indkredsningen af, hvilke dobbeltheder der kendetegner det mobile chaufførliv. På baggrund af sammenfatningerne vil forskellige sider af flygtighedsbegrebet blive ekspliciteret og udvide forståelsen af begrebets udsigelseskraft i fortællingerne om det mobile chaufførliv.

Diskussionens første del er struktureret efter Sennetts opridsning af de personlige konsekvenser ved magtformerne bag fleksibiliseringens regime. Hans kritik af fleksibiliseringens *traditionsnedbrydende genopfindelse af institutioner og virksomheder*, af den *fleksible organisering af produktionen* og af *magtkoncentration uden centralisering* vil udgøre rammen om første del af dette kapitel. Med det afsæt vil jeg gå dybere ned i sammenfatningen af de konkrete konsekvenser, chaufførerne oplever ved fleksibiliseringen. Sennetts tre magtformer tager os et stykke af vejen i analysen af chaufførernes mobile liv, men for at folde perspektiverne ud i en mere hverdagslivsinkluderende, og dermed mobilitetssociologisk,

kontekst vil disse perspektiver blive inddraget i beskrivelserne af magtformernes konsekvenser i chaufførlivet. Denne dobbelte optik vil udvide blikket for, hvilke forståelser og ambivalenser der er i spil i et mobilt liv som chaufførernes.

ARBEJDET I MOBILITETERNE

Med tendensen til *traditionsnedbrydende genopfindelse af institutioner og virksomheder* peger Sennett på, at de uundgåelige forandringer i arbejdslivet skaber brud, som uigenkaldeligt har forandret vores liv. For buschaufførerne foregår aftraditionaliseringen løbende som en del af den organisatoriske deregulering, der er indført i kraft af markedsgørelse og kontraktstyring. I kondenseringerne diskuteres det med forskellige vinkler, hvordan denne deregulering og markedsgørelse opleves af chaufførerne. De direkte konsekvenser er, at chaufførerne oplever, at de i dag skal levere et *produkt*, hvor de tidligere i højere grad udførte en *service* over for deres passagerer. De fleste af de erfarne chauffører forbinder ikke produktliggørelsen af deres daglige arbejde med noget positivt. De mener ikke, at service kan måles og vejes. Samtidig erkender de, at tidspres og tæt trafik kræver deres fulde opmærksomhed i dag. Det reducerer det overskud, der kræves for at levere den specifikke service, som den enkelte passager kunne have glæde af. Chaufførerne er enige om, at markedstænkningen fylder meget i deres arbejde, idet alting handler om kroner og ører. Det er også denne tænkning, som efterlader det indtryk hos chaufførerne, at det først og fremmest er busentreprenørernes aktionærer, der skal stilles tilfredse. Det skubber både hensynet til samfundet (passagererne) og til arbejdskraften (chaufførerne) i baggrunden. Dereguleringen og privatiseringerne af busdriften har således ifølge chaufførerne direkte indflydelse på den faglighed, de udvikler. De føler ikke altid, at det bliver værdsat, at de kan udøve det håndværk, som chaufførarbejdet også er. Et håndværk, som udmønter sig i form af evnen til at kunne yde en service, evnen til at udøve konkrete kørselsvurderinger i bybilledet og

evnen til at udføre en vigtig funktion, som gør, at mange menneskers hverdagsliv hænger sammen mobilitetsmæssigt.

Som det er fremgået af kondenseringerne, påpeger chaufførerne, at udliciteringerne har medvirket til, at den status, der tidligere var forbundet med at løfte et offentligt embede med betydning for mange mennesker, nu er degraderet i både politikernes, borgernes og chaufførernes egne øjne. Degraderingen er tæt koblet til markedsgørelsen af busarbejdet. Set med mobilitetsbriller skyldes denne udvikling næppe udelukkende privatiseringerne i sig selv. Automobilitetens fremkomst og dens dominans i byplanlægning, i hverdagslivet og i mange arbejdsliv gennem sidste del af forrige århundrede har ligeledes medvirket til den kollektive transports faldende status, og den ringere agtelse smitter af på bærerne af denne mobilitetsform – chaufførerne, der personificerer busdriften.

Chaufførerne selv har heller ikke høje tanker om bussen i forhold til andre typer af transportmidler. De bruger ikke selv bussen i deres fritid, og de har på mange måder de samme forbehold over for denne mobilitetsform, som byens øvrige trafikanter har. Forbeholdene går især på bussens manglende evne til at komme frem i byen, fordi den forsinkes af alle de andre trafikantgrupper, og på at ens personlige rum let overskrides i en bus. Passagererne står og sidder tæt i bussen, og det finder nogle af chaufførerne ubehageligt. Især i lyset af at deres vante plads er oppe foran, hvor de får lov at sætte farten, og hvor de sidder inde i deres eget aflukke i tilpas afstand fra passagererne.

Denne sondring er interessant på to måder:

For det første viser chaufførernes manglende billigelse af bussen, at de kan iklæde sig den identitet, som nu engang passer til den funktion, de yder. Som passagerer læser de bussens muligheder med passagerøjne med de krav og behov, der er knyttet til den identitet. Når de kører i deres bil gennem byen, er det bilens særlige optik, som præger chaufførens oplevelser. Som chauffører har de blik for andre ting, og de nyder, når de kan etablere deres eget rum oppe foran og tænke uforstyrrede

tanker i bevægelsen og i takt med den øjeblikkelige tid (Urry, Hylland Eriksen). *For det andet* viser chaufførernes kritik af bussens rum, at mulighederne for privathed i det offentlige rum betyder noget for den status, et særligt transportmiddel har i en storby som København. At fremkommelighed, fleksibilitet og frekvens har betydning er oplagt og veldokumenteret, men ifølge chaufførerne er det altså ikke attraktivt at benytte et transportmiddel, hvor dit personlige rum bliver belejret af dine medtrafikanter. Heller ikke selvom det i udgangspunktet er et kollektivt transportmiddel. Det svarer godt overens med andres beskrivelser af, hvordan bilen er ramme for et af individets få egne private rum i en tætpakket hverdag. Hvis buspassageren skal dele sit tiltrængte mellemrum med for mange mennesker på en ubekvem måde, fungerer det ikke som et optimalt mellemrum. I fokusgrupperne peger deltagerne desuden på, at bussens status også er afhængig af, hvem det er, der bruger bussen. Hvis passagererne udelukkende er mennesker uden andre muligheder, er statusfaldet selvforstærkende.

Et andet forhold, som har relation til perspektiverne om aftraditionisering, er konsekvenserne af distinktionen mellem individualisering og fællesskab. Den store kollega-gennemstrømning og de få fora for chaufførerne at mødes i betyder, at chaufførerne finder det vanskeligt at finde rum – både fysisk og mentalt – til at dele presserende oplevelser og erfaringer. De udfører arbejdet individuelt og klarer udfordringerne individuelt. Erfaringer i arbejdet er vanskelige at udveksle og videregive. Traditioner og sædvaner er i opløsning i branchen, og enhver må opfinde sin egen måde at udføre arbejdet på. Det giver især den mindst erfarne, Carsten, eksempler på. Han beskriver, hvordan han følte sig kastet ud i trafikken uden den store indøvning, da han startede som chauffør, kort tid efter han havde erhvervet sit store kørekort. Han fortæller, hvordan han føler sig alene i håndteringen af jobbet og det store ansvar, der følger med. Aftraditioniseringen i Giddensk forstand betyder, at individet ikke i samme grad som tidligere handler i overensstemmelse med sædvanen. Refleksiviteten bliver dominerende, og med refleksiviteten stiger individets risikobevisthed (Beck). Som ny har Carsten ikke erfaring,

tradition eller noget kollegafundament at støtte sig til, og risikobevistheden kommer til at præge hans hverdag.

Individualisering som grundvilkår i senmoderniteten

Individualisering i arbejdet bliver i mange tilfælde beskrevet som en tabsproces i chaufførfortællingerne. Tidligere tiders sammentømrede kollegasammenhold både i og uden for arbejdstiden er i markedsgørelsens hellige navn gået tabt. Det er vanskeligt at opbygge og opretholde tætte relationer til kolleger, fordi pauser, vagter og ansættelsessted ikke følges ad. Der kan gå lang tid mellem, man møder den samme kollega, og man sætter sig ikke lige ned og udveksler hårde oplevelser med fjerne kolleger. For flere af chaufførerne gælder det, at de føler det sværere at udføre deres arbejde på tilfredsstillende – navnlig for dem selv – vis, fordi de ikke kender deres kolleger. Dette kommer især til udtryk i fokusgrupperne, hvor det at have noget til fælles med kollegerne er til diskussion. For andre af chaufførerne virker individualiseringen mere indgroet eller selvfølgelig. For en anden side af individualiseringen er, at det er en kvalitet i arbejdet, at man er herre i eget hus på bussen. Fortællingerne om flowet i byens rum er eksempler på dette. Det er i mødet med dette flow og med konkrete genkendelige steder, at idyllen opstår. Flow-følelsen giver chaufførerne en frihedsfølelse, hvorigennem tankerne kan sendes på langfart. I flowet kan udbygningen af carporten derhjemme eller andre former for planer udtænkes. Flowet er tæt koblet til de mellemrum, som er nødvendige i individets komprimerede hverdag. For chaufførerne er de gode genopladende mellemrum dér, hvor det hele bare kører derudad, og hvor der er nogenlunde samklang mellem Urrys tidsstrukturer. Mellem klokketiden (køreplanen) og den øjeblikkelige tid (trafikkens flow, teknologiens flow, deres eget indre flow osv.).

Når Hochschild beskriver dilemmaet mellem arbejde og fritid som en tidsfælde, er det ikke fuldstændig sammenligneligt med den type tidsfælde, som chaufførerne oplever. Chaufførernes tidsfælde består i

højere grad i netop denne konfrontation mellem klokketiden og den øjeblikkelige tid. Det gælder både i arbejdstiden (med stress til følge) og i det øvrige hverdagsliv (hvor konkret planlægning kan være vanskelig, hvis chaufføren kører de uforudsigelige løse vagter). Det er i sammenstødet mellem forskellige tider og rytmer, at chaufførerne udvikler det, Hochschild kalder tidsstrategier, som får hverdagslivets afstumpede ender til at mødes på en meningsfuld måde. Disse strategier er at sammenligne med mestringerne, der blev diskuteret i kapitel 7. Når Hochschild beskriver, at markedet kommer ind gennem sprækkerne i tidsfælden, kan det dermed ses som billedet på, hvordan arbejdet udgør den centrale kerne i chaufførernes hverdagsliv, og hvordan de øvrige dele af hverdagslivet ligger mere i periferien heraf. Det kan for eksempel være, når de af chaufførerne, som kører løse vagter, beskriver, hvordan resten af hverdagslivet planlægges med det forbehold, at de måske skal arbejde. Det betyder ikke, at chaufførerne udråber arbejdet som det vigtigste og underordner alt andet i forhold til det. Tværtimod. Mange af chaufførerne er meget eksplicite omkring det forhold, at arbejde er arbejde. Det vigtige for dem ligger i de muligheder, de har for at leve det liv, de gerne vil, når de ikke lige kører bus. Det betyder også, at de tillægger det stor værdi, at de har fri, når de står ud af bussen, eller når de hænger uniformen på knagen derhjemme. De tager i princippet ikke arbejdet med hjem. Men i realiteten holder de sig parate til at kunne tage vagter med kort varsel, og det kan være hindrende for langtids- og detailplanlægningen på hjemmefronten. Sådan har det ikke altid været, siger de.

Individualiseringen har også en anden side. Den forekommer ligeledes i adresseringen af arbejdets problemer: Chaufføren bliver inddraget i løsningen af branchens udfordringer for eksempel i relation til det faldende passagertal. Bedre Bus- kampagnen, som blev beskrevet i kapitel 4, viser dette. Kampagnen fokuserer på efterspørgselsiden af busdriften og belønner entreprenør og chauffør, hvis passagertallet stiger. Jeg vil ikke afgøre, om denne nye økonomiske model virker i praksis på længere sigt eller ej. Men den rolle, som chaufførerne får i forsøget 'Bedre bus', er vanskelig. Der er ingen tvivl om, at chaufførens måde at være på i bussen

har en betydning for det produkt, som passagererne synes, de køber, når de stiger på bussen. Det støttes af Movias egne tilfredshedstal, der som nævnt i kapitel 4 viser, at chaufførernes kørsel og service er det, som opretholder et generelt godt indtryk af busproduktet blandt brugerne. Så meget desto større en fare ligger der i at isolere bussens imageproblem til at afhænge af, hvor imødekommende chaufføren er, når han slår dørene op ved stoppestedet. Der er mange andre mere uhåndgribelige faktorer i den samlede service, passagererne forventer, hvor chaufføren reelt ingen indflydelse har. Om busserne kommer til tiden, er ikke kun et spørgsmål om chaufførens kørsel, men om trafikdens tæthed og om organiseringen af selve driften. Om bussen er ren er ikke kun et spørgsmål om, hvor ofte chaufføren fjerner efterladte gratisaviser, men også om hvordan det tidsmæssigt prioriteres fra operatørens side. Farven på chaufførens slips bør ikke være afgørende for den service, han leverer, og der ligger en stor fare i at simplificere passagerernes dom over bussen til at være et spørgsmål om chaufførens imødekommenhed³³.

Problematikken om bussens ringere status i den offentlige mening er mere kompleks end som så. Rent praktisk styrkes den upræcise ansvarsfordeling af ideen om, at chaufføren også får en økonomisk gevinst ud af det øgede passagertal. Denne gulerod efterlader i praksis indtrykket af, at det alene afhænger af chaufførens individuelle indsats, hvorvidt kampagnen virker. Et fokus på økonomi, som jeg ikke tror er i chaufførernes interesse på længere sigt. Det presser det ansvar, som chaufførerne i forvejen føler i forhold til at yde den service, de gerne vil levere, men som i praksis er svært at nå i det daglige med de skærpede køretider.

Det traditionsnedbrydende element i chaufførarbejdet, med genopfindelsen af institutioner og virksomheder til følge, er altså direkte relateret til de New Public Management-vinde, som har blæst hen over den offentlige sektor. NPM udfordrer den funktionelle fleksibilitet. Den funktionelle fleksibilitet er udtryk for medarbejderens muligheder

33 Hvordan chaufførerne selv vurderer kampagnen er ikke undersøgt. Kampagnen er lanceret, efter at interviews og fokusgrupper er gennemført.

for at udføre forskellige funktioner i jobbet. For chaufførernes vedkommende rummer denne form for fleksibilisering af arbejdet, at de skal kunne varetage en række forskellige opgaver, eksempelvis billettering, servicering i bred forstand (være en form for turistguider for eksempel), tilbyde information om hele det kollektive transportsystem osv. Den opsplitning og reorganisering af arbejdet, som NPM anbefaler, kan medføre indsnævring af opgaverne og heraf tab af autonomi i forhold til at påvirke arbejdets organisering (Lambrecht Lund 2008:19). Chaufførernes eneste reelle autonomi er i dag deres kørsel. Den måde, de læser trafikken på, og den måde, hvorpå de håndterer deres kerneydelse, nemlig arbejdet med mennesker. Trafikken – arbejdet i mobiliteterne – kan ikke skematiseres og forudsiges fuldstændig, og chaufførerne sikrer sig dermed, at én del af arbejdslivet er styret af dem selv. Selveste arbejdet er derfor tæt forbundet til følelsen af frihed, og det er til stadighed en stor motivationsfaktor for chaufførerne. Aftraditionaliseringen, som den beskrives hos Giddens, skal forstås i mere specifikt hverdagslivssociologisk lys end hos Sennett, der tager afsæt i arbejdet. Giddens argumenterer for, at traditioners ringere betydning i større samfundsmæssigt perspektiv bevirker, at individet har trang til at rekonstruere og genetablere det traditionelle. I chaufførernes fortællinger om arbejdet ses denne trang tydeligst i den måde, hvorpå de efterlyser flere fællesskaber i arbejdet. Traditionen for chaufførarbejdets solidaritet på det mellemkollegiale plan er savnet og ønskes genindført, selvom flere af de interviewede ikke mener, at det er muligt at erstatte under arbejdsorganiseringens nuværende former og i individualiseringens tidsalder. Dialogerne i interviewmaterialet vidner dog, som nævnt flere gange, om, at en stærk fagstolthed stadig er med til at binde chaufførerne sammen. Der er masser af spor af *det fælles* i form af fælles referencer, fælles bekymringer, fælles flow, som gør, at sammenholdet blandt chaufførerne, trods alle forandringer, tillægges stor værdi.

I fortællingerne om det øvrige liv beskrives aftraditionaliseringen mere i forhold til de aktiviteter, chaufførerne vælger at have. Flere beskriver, hvordan de tidligere opsøgte etablerede fællesskaber i fritiden i form af for eksempel sportsaktiviteter, og hvordan de i dag ikke har samme tradition

for at forpligte sig over for andre, når de endelig har fri. Dette begrundes for de flestes vedkommende i deres manglende overskud i fritiden.

Det er vigtigt at holde sig for øje, at en høj grad af individualisering rummer en mængde problematiske konsekvenser for individet. Men individualiseringen fremstår ikke udelukkende negativt i fortællingerne. Der ligger en fare i at beskrive individualiseringen og fællesskabet som modstillinger ud fra en forestilling om, at livet er et nulsumsspil. Dette perspektiv indikerer, at individet ingenting er, hvis det ikke har stabile rammer og fællesskaber i sit liv. Sådan kan det godt fremstå i Sennetts dystopiske fremskrivning. Chaufførfortællingerne viser, at individet søger visse sider af individualiseringen, og at noget fælles godt stadig kan kitte hverdagens sfærer sammen.

Sennett peger på en anden tendens ved fleksibiliseringens regime, nemlig den *fleksible organisering af produktionen*. Med dette mener han, at der bringes stadig mere varierede produkter stadig hurtigere på markedet. I Sennettsk forstand er busarbejdet ikke umiddelbart udsat for denne udvikling. Men som overordnet tendens giver den alligevel mening. En fleksibel organisering af en decideret *vare*produktion af for eksempel fødevarer er blandt andet mulig i dag på grund af teknologiens hastige udvikling og via en høj grad af mobilitet. For buskørsens vedkommende består den fleksible organisering eksempelvis i den måde, hvorpå linjer overgår fra ét selskab til et andet (altså en omorganisering med økonomisk sigte) eller i kraft af Movias udvikling af linjeføringer og justering af rutetyper i forsøget på at gøre bussen til et attraktivt alternativ til byens øvrige mobiliteter. Når netop disse udviklinger i busdriften kan lade sig gøre, er det ligeledes, fordi teknologien og mobiliteten gør det muligt. Teknologien i A-busserne afskaffer behovet for den gammeldags køreplan og bringer i stedet et regularitetsprincip i spil. Det vil sige, at det er afstanden mellem busserne, som er afgørende, og det kræver teknologisk overvågning af hver enkelt bus at kunne styre dem i forhold til hinanden i gaderne. Chaufførerne fortæller, hvordan denne type af overvågningsteknologi tager noget af fagligheden og autonomien ud af arbejdet. Dels fordi det ikke længere er helt op til den enkelte chauffør

at beslutte, hvordan bussen skal køres, og dels fordi de i visse situationer føler sig overvågede af Movia. Det opfattes af chaufførerne som et tegn på mistillid, at busdriftens øverste ledelse holder øje med det, chaufførerne er ansat til at tage vare på. Desuden mener de ikke, at Movia har det nødvendige kendskab til faget, som kræves i storbyens uforudsigelige trafik. Det virker demotiverende og opleves som manglende anerkendelse, manglende respekt og høj grad af mistillid. Den indbyggede teoretiske mistillid, som er konsekvens af NPM-tankegangene, styres *ikke* bedst muligt ved øget kontrol og overvågning, hvis man skal lytte til chaufførerne. Som det er fremgået i kondenseringerne, udvikler den enkelte chauffør (agenten) sine egne måder at håndtere den oplevede mistillid på, og det er ikke nødvendigvis synligt for Movia eller agentens nærmeste opdragsgiver, entreprenøren (principalerne). Et eksempel på dette er, når chaufførerne snyder teknologien ved at indrette deres kørsel efter de digitale tjekpunkter, som registrerer bussen langs ruten. De anvender så at sige principalernes egne våben mod principalerne selv.

Skiftende linje-ejerskab og nye rutetyper stiller ligeledes krav til chaufførernes egen mobilitet. Chaufførerne fortæller om, hvordan de, i takt med de skiftende udbud, må flytte rundt mellem garageanlæg i hele Storkøbenhavn, og hvordan linjerne kan starte og slutte forskellige steder, for at organiseringen af arbejdet skal gå op tidsmæssigt og geografisk. Det er ikke noget, chaufførerne problematiserer væsentligt, men de afledte effekter af, at deres muligheder for mobilitet bliver stødpude i omorganiseringernes navn, tematiseres. Det sker, når de beskriver, hvordan deres personlige ejerskab til de konkrete linjer er påvirket af, hvor de kører. En linje er ikke bare et stykke vej med stoppesteder. Den geografiske placering har indflydelse på, hvilke passagerer de skal servicere, og hvad de oplever på vejen. Enhver rute har sine kendetegn, og byens rum har stor betydning for, hvordan arbejdsdagen forløber. Desuden føler chaufførerne særlig tilknytning til specifikke steder, som for eksempel når Arne tænker tilbage på dengang, han som Amager-mand kørte ruter med base på Amager, og det næsten var som at være hjemme, når han kørte forbi sin egen gade i arbejdstiden.

Helt konkret stiller den omskiftelige geografiske placering af arbejdet også krav til, hvordan chaufførerne organiserer deres eget hverdagsliv. Som det er fremgået af kondenseringerne, transporterer flere af chaufførerne sig langt hver dag, fordi de følger bestemte linjer i takt med ruternes skiftende hjemsteder. En enkelt chauffør kører oven i købet frem og tilbage flere gange om dagen for at kunne passe sine delevagter. Den fleksible organisering af busdriften koster med andre ord lidt på chaufførernes mobilitetskonto. I det lys siger chaufførerne stort set samstemmende, at chaufførarbejdet i dag ikke er nemt at forene med forældrerollen i en børnefamilie med små børn. Det er der stort set ingen kolleger, som har længere. I hvert fald ikke dem, som har en udearbejdende ægtefælle. I chaufførarbejdet er det vanskeligt at imødekomme spontane behov, som måtte opstå i den private sfære. Det er ikke muligt at forlade bussen midt på ruten, hvis børnehaven ringer for at fortælle, at barnet skal på skadestuen. Ifølge chaufførerne er bemandingen i driften skåret så meget ind til benet, at de kun kan forlade bussen i yderste nødstilfælde. Desuden er det i den henseende ikke en fordel at have et arbejde, som består af konstant bevægelse uden fast forankring på et bestemt sted. De kan risikere at befinde sig langt væk, hvis deres tilstedeværelse kræves et andet sted. De er derfor afhængige af at have et netværk i privatlivet, som har en mere fleksibel arbejdsform, der er forankret et bestemt geografisk sted. Chaufføren føler sig forpligtet over for de passagerer, han fysisk kan se i bussen, og de passagerer, som han ved venter ved de næste stoppesteder. Han ved, at han, hvis han forlader bussen for at hente barnet, forhindrer passagererne i at nå det, der er vigtigt for dem. Det er ikke i alle erhverv, hvor man fysisk behøver at forholde sig til aftagerne og dermed få sat ansigt på dem, man svigter. Det er et ansvar, som chaufførerne tager meget alvorligt. Retten til mobilitet er i centrum, og i en spidsbelastningssituation er det altså i praksis chaufførens ret til fri mobilitet, som beslægtlægges. At nogen er mobile fordrer i en eller anden udstrækning, at andre er immobile (Bauman 2003).

Sennett fremhæver som det tredje karakteristikum ved fleksibiliseringsregime, hvordan *magtkoncentration uden centralisering* betyder nye

arbejdsorganiseringer, som giver organisationers lavere lag mere kontrol over deres handlinger. Oversat til busbranchens termer er det udtryk for den ansvarsforskydning, som finder sted, når Movia vælger en udbyder til en specifik linje. En lang række organisatoriske beslutninger træffes egenhændigt af entreprenøren i overensstemmelse med de faglige klubber. Så længe selskabet leverer det lovede produkt, har Movia principielt hverken interesse i eller mulighed for at blande sig i de konkrete forhold på de forskellige garager.

Vi har med Sennetts ord at gøre med en magtkoncentration i trafikelskaber (med offentlig deltagelse) samtidig med en decentralisering. Set med en chaufføroptik er der noget, som ikke virker hensigtsmæssigt i denne magtfordeling. Nytayloriseringen af busarbejdet har ikke udbedret de velkendte klassiske problemer som højt personalefravær og højt personalegennemtræk. Chaufførerne begrundet dette i flere forhold. For det første peger de på, at chaufførarbejdet er nedslidende både mentalt og fysisk. Belastningerne hænger blandt andet sammen med den store risikobevidsthed, som følger de fleste chauffører. Chaufførerne forholder sig til risici på flere planer. Der er konkrete risici i trafikken, fordi mange trafikantgrupper skal dele det samme rum, og trafikken er tæt. Frygten for uheld er markant i chaufførernes bevidsthed. Ikke som en direkte trussel mod deres eget fysiske helbred, men fordi de er ansvarlige for en stor bus, der til enhver tid vil vinde over de blødere trafikanter i direkte sammenstød. Lige meget hvor uforskyldt chaufførens rolle er i et uheld, vil han altid komme arret ud af situationen, fordi en bus på 13,7 meter er overlegen i sammenstødet med cyklister, gående eller bilister. Den mentale belastning ved denne bevidsthed fylder meget, og de fleste chauffører har sådanne ar på nethinden og på samvittigheden. Det er i det lys, at man kan tale om en direkte eller indirekte ramthed. Risikoen for – selvforskyldt eller uforskyldt – at blive indblandet i en ulykke er stor. Chaufførerne opererer med, at de på et eller andet tidspunkt bliver indblandet i en ulykke, og det slider. En anden form for risikobevidsthed er relateret til overfald. Særlige ruter og særlige dele af byen er potentielt mere farlige end andre, og det er tydeligt i chaufførfortællingerne,

hvordan chaufførerne udvikler en særlig måde at aflæse passagererne på. Flere af chaufførerne understreger, hvordan man bliver en god menneskekender af at køre bus. Det betyder, at chaufførerne har et udvidet blik for byens mangfoldighed og diversitet. Denne fornemmelse hjælper dem, når en truende situation i bussen skal afværges. Ophobningen af risikobevidsthed i arbejdslivet er ikke så nem at smide fra sig, når arbejdsdagen er overstået. De ubehagelige oplevelser, som hver chauffør har i baghovedet, dukker også op i fritiden og kræver et solidt netværk – kollegialt og/eller privat – hvis de skal håndteres uden sygemeldinger og nedslidning til følge. Becks risikobevidsthed opererer ligeledes med et niveau, som individet har indflydelse på, og et niveau, som ligger uden for individets rækkevidde og dermed vanskeliggør adskillelsen af gerningsmand og offer. Samme mekanisme er på spil i chaufførarbejdet i forhold til chaufførernes ophobning af oplevede og potentielle risici, og risiciene bliver på den måde en del af hverdagsbevidstheden.

Et andet perspektiv på personalefravær og -gennemstrømning i arbejdet er den førnævnte mangel på noget fælles. Som det tidligere har været nævnt, kan det være i forbindelse med manglen på fora, hvori kollegiale relationer kan udfoldes. På et andet niveau fortæller chaufførerne, at de i højere grad end tidligere har behov for at komme hjem, når de har fri. De hænger ikke ud i garageanlægget eller opsøger kolleger, når de har overstået dagens skemalagte forpligtelser. Om det er den ændrede organisering af arbejdet eller samfundsudviklingen generelt, som er årsag til det, har chaufførerne ikke noget entydigt svar på, men de understreger, at stemningen på arbejdspladsen og arbejdets rytmer i hvert fald ikke animerer til dannelse og opretholdelse af noget fælles. Denne dårlige spiral forstærkes ved, at mange nye kolleger kommer til hele tiden. På den måde virker socialiseringsprojektet næsten uoverskueligt for den enkelte chauffør, og så er det nemmere bare at passe sig selv. Integrationen på arbejdspladsen er ikke nem, og i praksis kan det let blive sådan, at man holder sig til dem, man kender i forvejen. For de erfarne chauffører betyder det oftest andre erfarne kolleger. For nyere chauffører kan det være de andre nye, eller hvem man nu umiddelbart har noget til fæl-

les med (hvis man for eksempel deler kulturel eller religiøs baggrund). Denne tendens skaber mange mindre grupperinger i chaufførkollektivet og medvirker til indtrykket af en opsplittet arbejdsplads.

Man kan med Baumans termer sige, at opløsningen af de faste strukturer (her konkret i arbejdet) afinstitutionaliserer hverdagslivet, og hermed bliver individualiseringen en uundgåelig konsekvens. Individualiseringen er blevet en skæbne og ikke et valg, mener Bauman. Det giver mening i forhold til den måde, chaufførerne påtager og fraskriver sig ansvar på. De føler en stor ansvarlighed for, at arbejdet udføres til passagerernes fordel, men de føler sig ikke længere forpligtede til at få fællesskaber til at fungere i arbejdsregi. Forpligtigelsen for det fælles opstår i højere grad, når de mærker, at en kollega har brug for dem i én-til-én-situationer. Behovet for noget fælles er i høj grad til stede, men det er på en anden og mindre forpligtende måde end tidligere, siger de. Denne form for afmægtighed over for strukturernes stadige forandringer er en ambivalent størrelse. På den ene side er det nemmere at udføre dagens arbejde, når du holder ansvaret for alle de ting, du ikke har indflydelse på, i en armslængdes afstand. På den anden side er det svært at bevare gejsten og se mening i et arbejde, som du ikke føler, at du har indflydelse på. Balancerne mellem individualiseringens og fællesskabernes givende og tærende sider er således hårfine.

Sennett påpeger, at fleksibiliseringens magtfordelinger er så uigenkendskuelige, at individet ikke kan placere ansvaret for forandringerne nogle konkrete steder – og dermed pålægger sig selv et løsningsorienteret ansvar for at komme videre oven på noget, som han ikke selv har forårsaget. Udliciteringerne er blevet så indgroet en del af hele den offentlige sektor, at det kan virke omsonst at rette en kritik imod den ved at pege på dens uhensigtsmæssige konsekvenser. Chaufførerne anerkender således udviklingen og udtrykker, at de, hvis de ikke kan lide lugten i bageriet, må finde sig et andet erhverv, som passer bedre til de krav og

ønsker, de har til hverdagslivet³⁴. Man kan vende problemstillingen på hovedet ved at stille spørgsmål til, om det med busbranchens nuværende organisatoriske opbygning er for nemt ikke at tage ansvar for fastholdelse af medarbejderstaben. Ingen kender for eksempel det præcise tal for chaufførgennemstrømningen. Denne opgørelse kunne måske være gavnlig for branchen at kende, hvis man som ansvarlig instans på sigt ønsker at stabilisere busdriften på medarbejdersiden og dermed også styrke produksiden.

Det, at der ikke findes en specifik ansvarlig for forandringerne, kommer til en vis grad også på spil i sondringen mellem ansvar og afmægtighed i chaufførarbejdet. Selvfølgelig er det nemt at identificere en top og en bund i den organisatoriske pyramide, og det er dermed let at sige, hvem der har magt over andre. Men præcis hvordan magtfordelingen mellem for eksempel Movia og entreprenøren er, i hvilken grad de håndhæver den, og i hvilken udstrækning det er samfundets eller aktionærernes interesser, der varetages, er ikke helt så nemt at pege på i chaufførernes øjne. I chaufførernes fortællinger er det derfor heller ikke entydigt 'nogens' skyld, at udviklingen er gået, som den er. De mener i vid udstrækning, at selskaberne agerer, som de nu kan i det politiske og økonomiske spil, der er gældende i samfundet i dag. På den måde kan man sige, at deres tanker om arbejdsgivernes forpligtigelser over for og engagement i medarbejdernes ve og vel er ret lave. Men de sætter ikke spørgsmålstejn ved, om det nu også behøvede at være sådan. NPM-bølgen har således virket set med ideologiske briller. I hvert fald på den korte bane. For spørgsmålet er, om det er rentabelt på sigt, at medarbejderne har dette blik på udviklingen og arbejdet.

Et andet vigtigt forhold er, at chaufførerne ikke blindt forherliger tiden før udliciteringerne. De anerkender, at der var forretningsgange i organiseringen af arbejdet, som ikke var optimale, og de vedkender

34 I Sennetts 'Det fleksible menneske' beskrives denne tendens via hovedkarakteren Enrico, som stiltiende accepterer et omskifteligt arbejdsliv på grund af omstruktureringer og fyringer. Det ligger i tiden og er ikke som sådan nogens skyld.

sig, at det var nemmere at løbe fra ansvaret dengang, fordi der var forståelse for det og ressourcer nok i systemet. De påpeger blot, at prisen for forandringerne er høj, og at prisen navnlig betales med det øvrige hverdagslivs valuta.

Sammenfattende kan man sige, at chaufførarbejdet i vid udstrækning er blevet udfordret af de samfundsmæssige forandringer, som busbranchen har gennemgået de seneste årtier. Udfordringerne har brede og mange-facetterede udslag, der blandt andet kan ses på de ændrede rytmer. Rytmerne i den organiserede del af arbejdet hænger ikke altid sammen med rytmerne (eller mangel på samme) i den praktiske udførelse af jobbet – nemlig bag rattet i den københavnske myldretidstrafik.

MOBILITET I DET HELE LIV

Sennetts beskrivelser af, hvilke konsekvenser fleksibiliseringen har for individet, tager som tidligere nævnt sit udgangspunkt i arbejdets omorganiseringer. Disse perspektiver bringer os et stykke ad vejen i forståelsen af, hvilke sondringer der er på spil i moderne arbejdsliv, og helt konkret, hvordan disse teoretiske overvejelser ser ud i en chaufføroptik. For at forstå arbejdets drivkræfter og individets ageren med et arbejdsliv 'on the move' har jeg i analyserne åbnet arbejdsbegrebet op imod forståelsen af det hele levede liv, som chaufførerne har. Det sker gennem diskussionen af de samfundsmæssige sondringer, hvori mobilitetsdynamikkerne er umulige at komme udenom i analysen af sammenhængskraften i det mobile chaufførliv.

Urry viser, hvordan det senmoderne mobilitetssamfund er netværksbaseret, flydende og i konstant bevægelse, og hvordan alle former for bevægelse er konstituerende for økonomiske, sociale og politiske relationer. Han ophæver så at sige de stedlige bindinger og udvikler tidsbegreber i forsøget på at indkredse, hvad der strukturerer hverdagslivet. Som det allerede er fremgået, passer denne opløsning af stedets betydning ikke ind i de fortællinger, vi hører fra chaufførerne. Byens rum, mangfoldighed og

diversitet betyder meget for chaufførernes oplevelse af arbejdet og dermed også for arbejdets betydning for identiteten. Chaufførerne har udviklet en næsten intuitiv fornemmelse for, hvilke typer af mennesker som hører til de forskellige dele af byen. Et kendskab, der kommer dem til gode i andre af livets sociale sammenhænge. De fleste chauffører fortæller, hvordan de kan snakke med alle, og at denne evne kan afværge mange problemer i konfrontationer med andre mennesker. Som nævnt ovenfor har stedet også betydning for den tilknytning, de føler til de forskellige linjer. Det er både af praktiske og følelsesmæssige grunde attraktivt at køre på linjer, som ligger tæt på det sted, hvor man bor.

Mobilitet er tæt knyttet til de erfaringer og drømme, som det senmoderne individ bygger sit liv op omkring. For chaufførernes vedkommende betyder det, at den identitet, de har i kraft af deres arbejde, stikker dybt. Så meget desto mere frustrerende er det, når de oplever, at omverdenens agtelse af dem daler. De finder stor samfundsmæssig vigtighed i deres jobfunktion og i de erfaringer, som livet i mobiliteterne har givet dem. Det er derfor heller ikke nemt for dem at forestille sig et liv uden for chaufførverdenen. Flere af dem udtrykker ligefrem foragt ved tanken om et mindre mobilt liv. Et langt arbejdsliv 'on the move', baseret på mødet med tusindvis af mennesker af alle slags, efterlader chaufførerne med tanken om, at stilhed medfører rastløshed og tomhed. Livet i mobiliteterne er vanedannende for dem, som kan holde til det. Går man chaufførerne på klingen, er det alligevel muligt for dem at beskrive, hvad de drømmer om. Mange af utopierne beskriver chaufførarbejdets modsætning. Tydeligst er det i Franks tilfælde. Han drømmer om et liv, der er fast forankret i tid og sted, som kroforvalter på en lille ø. Et liv, hvor klokketiden er sat ud af spil, og hvor rytmerne ikke konfronteres. Modsætningen til det mobile multi-rytmiske liv. Et liv, hvor frihed er tæt forbundet med stabilitet. Berit beskriver dette på et hverdagsniveau. Hun fortæller om en ultimativ fridag, hvor hun tilbragte hele dagen i nattøj og suspenderede alle hverdagslige rytmer og forpligtelser.

Chaufførerne beskriver, hvordan de har meget lidt overskud til at være udadvendte, når de har fri. Det tager dem længere og længere tid

at lade op efter en arbejdsuge. Det er måske også en af grundene til, at chaufførerne forpligter sig meget lidt i forhold til andre mennesker, når de har fri. Deres fritidsbeskæftigelser er i høj grad løsrevet fra faste tider og steder, så de eksempelvis ikke er forpligtede på at gå til badminton i nabobyen på et bestemt tidspunkt hver uge. De chauffører, som indgår i forpligtende fællesskaber i deres fritid, fortæller, hvordan det kan være vanskeligt at kombinere med chaufførarbejdets løse vagter. Det er således mere løsrevne interesser, som dyrkes, og som kan udfoldes hvor som helst og når som helst. De har ikke altid brug for klokketiden til at fastholde og koordinere fællesskaber, som så mange andre gør. Klokketiden er fortrinsvist et arbejdsredskab.

Konsekvensen af et tidsstyret arbejdsliv er, at fornemmelsen for tid i resten af hverdagslivet kan være minutiøs. Samtlige chauffører fortæller, hvordan deres fornemmelse af klokketiden er meget præcis, når de er på arbejde, men at de kan slå fornemmelsen fra, når de har fri. Flere af dem lægger oven i købet vægt på ikke at bære ur efter arbejdstid. At smide uret er chaufførens forsøg på at adskille arbejdstiden fra fritiden. Det betyder omvendt ikke, at de ikke føler tidspres eller kan være stressede i fritiden, men de tilstræber en anden form for tidsstyring end den, de har i arbejdet. En tidsstyring, som rækker ud over klokketidens tyranni. Sådan fungerer det også i mobiliteterne. Den tætte trafik, som stresser dem på arbejdet på én måde, stresser på en anden måde, når de sidder i deres egen bil og er på vej hjem. Det er, som om deres mobile identitet kan slås til og fra, ligesom tidsfornemmelsen kan. At holde i en kø på vejen hjem fra arbejde æder af den sparsomme fritid, og det kan de ikke holde ud. De betragter turen mellem hjem og arbejde som en 'fra a til b-tur'. Det vil sige, at de ikke tillægger dette mellemrum samme værdi, som så mange andre med tilknytning til et fast sted i arbejdstiden (for eksempel kontoransatte) kunne gøre. Chaufførernes frihedsfølelse er størst på de tidspunkter i mobiliteternes flow, hvor klokketiden og den øjeblikkelige tid er nogenlunde i rytme. Det flow opleves oftest i arbejdstiden, når det hele bare kører derudad, og alting klapper.

FLYGTIGHEDENS NUANCER

Ud over at identificere de ambivalenser, som kendetegner københavnske chaufførers mobile liv, er sigtet med denne afhandling også at sætte ord på, hvordan flygtighed viser sig, og hvilken betydning begrebet spiller i senmoderne mobile hverdagsliv. Som afsæt for afhandlingen blev flygtighedsbegrebet beskrevet som fleksibilitetens (negative) konsekvens. At give flygtighedsbegrebet subjektivitet er denne afhandlings normative forudsætning. Dette er belyst empirisk og beskrives via de forskellige metodiske snit, som arbejdet har faciliteret. I det følgende vil flygtighedsbegrebet blive sammenfattet i relation til de pointer, som løbende er diskuteret gennem afhandlingen. De identificerede stemmer, der har været bærende, giver nye vinkler på, hvordan flygtighedsbegrebet kan beskrives, hvordan det spiller ind på forståelsen af mobilitet i det senmoderne hverdagsliv, og på hvordan vi som individer agerer i det hele liv.

Jeg vil i det følgende udfolde flygtighedsbegrebet inden for tre karakteristika, som kan sammenfatte mange af de diskussioner, der har været rejst gennem afhandlingen. De tre dimensioner af flygtighedsbegrebet vil være en kombination af subjektivering af de teoretiske perspektiver og af de nye vinkler, som mobilitetsteorien og chaufførstemmerne kan tilføre den indledende diskussion om sammenhængen mellem fleksibilitet og flygtighed. Overordnet blev flygtighedsbegrebet indledningsvist defineret som *individets erfaring med mangel på stabile sammenhænge i arbejdets, arbejdslivets og det øvrige hverdagslivs relationer. På det samfundsmæssige, organisatoriske og individuelle niveau er flygtighed udtryk for en ændring i omstillingerens hyppighed, hastighed og dybde med konsekvenser for individets identitet i hverdagslivet.* Det er med det udgangspunkt, at forståelsen af flygtigheden vil blive udfoldet og eksemplificeret.

Flygtighed som tæring på personligheden

Inspirationen til arbejdet med flygtighedsbegrebet kom som bekendt fra Sennett, som i sin bog *Corrosion of character* beskriver, hvordan fleksibiliseringen i organisatoriske og samfundsmæssige instanser transformerer arbejdslivet og dermed også samfundets sammenhængskraft. Sennett beskriver, hvordan den fleksible specialisering betyder omskiftelighed og flydende ikke-stabile måder at organisere arbejdet på, og hvordan det påvirker den enkelte medarbejder. Som det antydes i den engelske titel, mener Sennett, at fleksibiliseringens negative konsekvens tærer på individets personlighed eller karakter. Sennetts pointe om, at fleksibiliseringen skaber brud i relationer, i rytmer og i mulighederne for at danne og bevare stabile fællesskaber i arbejdslivet, står som afgørende input til den måde, flygtighedsbegrebet søges udfyldt i dette projekt. Det er, som tidligere beskrevet, netop disse perspektiver, der har været udgangspunktet for at analysere chaufførernes stemmer i lyset af en form for flygtighed i hverdagslivet. Det er (forandringer i) relationer til kolleger, til ledelse, til familie, til venner, som kan influere på, hvordan individets personlighed fungerer på individuelt såvel som kollektivt niveau.

Flygtighed med tæring på eller decideret nedbrydning af individets personlighed viser sig på forskellige planer hos chaufførerne. Om konsekvensen af flygtigheden er tærende eller nedbrydende er vanskeligt at sige noget generelt om. For mig at se er det meget personafhængigt, hvordan konsekvensen kan 'aflæses'. I arbejdet med chaufførerne har jeg således set eksempler på, at flygtighedens tærende element opleves som et irritationsmoment, som nogle af chaufførerne har fundet ud af at håndtere. I den anden ende af spektret har der været eksempler på, hvordan det tærende (nedbrydende) element har ledt til alvorlige fysiske sammenbrud og i et enkelt tilfælde dødsfald. Nogle eksempler på flygtighedens tæring er således mere nedbrydende og dystopiske end andre.

Alligevel er det efter analysen af chaufførernes beskrivelser muligt at vise, hvilke relationer, rytmer og fællesskaber et flygtigt hverdagsliv påvirker, og hvordan det kommer til udtryk i chaufførernes mobile liv.

Eller sagt på en anden måde: hvilke (arbejds miljø)problemer, der er knyttet til flygtigheden.

Stress er en udtalt bivirkning ved det moderne liv og således også i chaufførlivet. For chaufførerne er det en følge af flere forhold. Den stigende trafik i bybilledet betegnes som en stor kilde til stress, og tidspress i arbejdet bidrager også hertil. Stress spiller ind som et symptom i en lang række af forhold i chaufførernes hverdagslivsbeskrivelser og er dermed også en betydende faktor i andre dele af karakteristikken af flygtigheden.

Usynlighed eller *anonymitet* er en konsekvens af flygtigheden, som går igen i flere af kondenseringerne. Hvis chaufføren føler sig som et anonymt nummer i rækken og ikke bliver anerkendt for den kompetence og erfaring, han/hun tilfører den københavnske busdrift, føles arbejdet ikke meningsfyldt. Med skiftende chefer, høj kollega-gennemstrømning og manglende fællesskaber er det vanskeligere at 'blive set'. Flygtighedens svækkede relationer udvisker individets personlighed eller den individuelle tilgang til arbejdet. Følelsen af at udmærke sig i mængden af ligesindede.

Usynligheden er også at finde på det individuelle plan. Det senmoderne individ ved ikke altid, hvem det selv er, eller også sammensætter individet sit liv så individuelt, at det derfor med afsæt i et fællesskabsniveau bliver sværere at etablere et fælles 'vi' på arbejde såvel som privat.

De regulære fællesskaber svinder ind, og mulighederne for at danne noget fælles i arbejdslivet reduceres. I dag skal du selv gøre dig synlig. Anerkendelsen (fra virksomhed, passagerer eller din private omgangskreds) ligger ikke længere indlejret i arbejdet via status og forherligelse af ideen om offentlighed. Individualiseringen skinner også igennem her. Det er chaufførens personlige ansvar at finde mening og skille sig ud fra mængden og herigennem søge anerkendelsen.

Organisatorisk viser ikke-stabile flygtige relationer sig for eksempel ved *uforudsigelige* ansættelsesforhold. De chauffører, som har deltaget i dette projekt, giver udtryk for, at de har vænnet sig til ikke at vide, hvem deres nærmeste arbejdsgiver er i årevis fremover. Gert kalder det

'arbejdsro' at være blevet udbudt til en entreprenør, for så ved man da i hvert fald i nogle år, hvor man hører til. En bemærkning, som vidner om, at omskifteligheden i ansættelsesforholdet trods alt påvirker chaufførens ejerskab til arbejdet og den 'holdånd', der er afgørende for arbejdslivets fællesskaber.

I privatlivet hører vi, hvordan chaufførerne har svært ved at indgå i forpligtende interessefællesskaber. Meget få af dem 'går til noget', når de har fri. Det findes der flere forklaringer på: Dels kan det være vanskeligt for dem at forudsige deres arbejdstider, og derfor er det også svært at indgå i et fællesskab, hvor man mangler, hvis man ikke kommer. Dels tyder analyserne på, at chaufførerne i kraft af at være på farten hele dagen får deres behov for faste tidsstrukturer opfyldt i arbejdstiden. Hjemmet og interesser, som kan tilpasses mere individuelt, er styrende for hverdagslivets fællesskaber. De nye former for flygtigt fællesskab handler altså i højere grad om at have noget til fælles end at danne et decideret fællesskab. Det kan være etnicitet, kulturelle baggrunde, erfaring i branchen, oplevelser fra bussen eller løsevne interessediskussioner, som bibringer chaufføren følelsen af at have noget til fælles med kolleger.

Flygtigheden kan tære på personligheden, hvis summen af fleksibiliseringens og senmodernitetens bivirkninger (stress, usynlighed, uforudsigelighed, individualisering osv.) bider sig fast og ikke erstattes med andre identitetsopbyggende kompenserende elementer i arbejdet såvel som privat. Chaufførens følelse af at have hånd i hanke med selvste arbejdet, håndværket omkring kørslen, vejer ikke altid tilstrækkeligt i vægtskålen, når flygtighedens konsekvenser tærer.

Flygtighed som udlejring

Adskillelsen af tid og rum, hvor de sociale relationer løftes ud af lokale sammenhænge og reartikuleres på tværs af uafgrænsede tid-rum-områder, er dét, Giddens betegner som udlejring (disembedding). Udlejringen medfører højere grad af individualisering og en udtalt risikobevindsthed. Denne udlejring sker via de mekanismer, som Giddens kalder abstrakte

systemer, nemlig de symbolske tegn og ekspertsystemer.

Et eksempel på termen symbolske tegn er for eksempel penge. Hvis vi følger eksemplet, kan man sige, at flygtighedens udlejrende perspektiv i chaufførernes tilfælde udmærker sig ved en stadig mere kompleks økonomisk organisatorisk fordeling. En magtfordeling, som præger chaufførerne i det daglige. Hvem er egentlig chaufførernes arbejdsgiver – Movia eller entreprenøren? I princippet kan det måske være ligegyldigt, men fra et organisatorisk perspektiv betyder det, at ansvaret for chaufførernes arbejdsmiljø, eller i det hele taget deres velbefindende, er vanskeligt at placere. Set fra chaufførernes perspektiv overskygger målet om at tjene penge den offentlige forpligtigelse, som busdriften har, og i sidste ende også chaufførens mobile liv. Flygtige pengestrømme skaber flygtige relationer.

Ekspertsystemerne omgiver os i hverdagslivet, når vi bevæger os rundt i forskellige sammenhænge. Ekspertsystemerne gennemtrænger alle aspekter af det sociale liv. I det lys er chaufførens rolle dobbelt: På den *ene side* udgør de selv et ekspertsystem over for de kunder, de skal og vil servicere. Som den synlige repræsentant for det kollektive transportsystem bliver de i mødet med passagererne konfronteret med en tillid, som det senmoderne individ skal have til ekspertsystemerne for at kunne agere i en omskiftelig og forandringsivrig verden. I praksis tyder meget dog på, at chaufførerne ikke altid mærker denne tillid positivt. De bliver af passagererne opfattet som systemets forlængede arm uden altid at kunne vise autoritet og overskud tilbage. På den *anden side* sætter de deres faglighed og ekspertise på spil, fordi de ikke føler sig som ligeværdige og betroede individer i dette system. De føler sig med andre ord som eksperter i et system, som ikke anerkender det, de selv betegner som deres kerneydelse, nemlig service og transport af københavnske borgere. Busselskaberne forsøger med andre ord via markedskræfterne at styre og kontrollere sammenstødet mellem klokketiden (køreplanerne) og den øjeblikkelige tid. Det er det, de gør, når de forsøger at indrette og tilpasse busdriften, så den passer ind i det senmoderne menneskes behov for daglig, fleksibel mobilitet. De prøver at kontrollere fleksibiliseringens bivirkning,

flygtigheden, i offentlighedens interesse, men udlejringen, forstået som adskillelsen af tid og rum, lader sig ikke diktere eller overskride. Det er samfundets høje mobilitetsbehov med til at fastholde. Individuelt giver mobiliteten os mulighed for at sammensætte det hverdagsliv, der giver netop os mening, og mobiliteten forbinder tid og sted på det hverdagslige plan. Det er vanskeligt at forestille sig en samfundsmæssig udlejningsproces, som ikke skaber høje mobilitetsbehov, og som ikke indeholder en grad af flygtighed.

Stedets betydning forstærkes, når udlejringen finder sted. Stedet er rammen om mulighederne for fællesskaber og tilbyder individet følelsen af tilhør og ontologisk sikkerhed. I chaufførernes arbejdsliv er sammenhængen mellem tid og sted essentiel. Arbejdet handler i bund og grund om at få det adskilte til at hænge sammen for de mennesker, som bruger bussen i sammenkædningen af deres hverdagslivs aktiviteter.

Nogle områder er mere hjemlige end andre. Nogle passagerer fra specifikke bydele kommer oftere i bussen end andre. Nogle strækninger er mere spraglede end andre. Byen består af en række rumligheder, som er forbundne og har 'noget' til fælles. Det betyder ikke, at byens områder er kategorisk inddelt, men chaufførerne kan se forskel. For dem har de forskellige bydele noget til fælles, men det er ikke nødvendigvis synligt for eller accepteret af os andre. Forskellene kan for eksempel være bundet op på den grad af risiko, som chaufførerne oplever. I dele af byen er det mere farligt at køre end i andre. Det kan være relateret til de personer, som bruger bussen, eller til de trafikstrømme og den fysiske plads, chaufførerne skal kæmpe med de øvrige trafikanter om.

Byen skabes af de sociale, økonomiske og planlægningsmæssige processer, som hele tiden produceres og reproduceres. Bussen udgør således et mobilt rum i byen, som rummer spor af mange af disse processer. Bussen er et sted uden fast forankring, men dog med den stedtilknyttende forudsigelighed, at den (principielt) kører en fast rute. De forskellige busruter udmærker sig derfor ved hver især at besidde lige så mange ligheder og forskelle, som forskellige bydele gør, og ved at fremkalde lige så mange afstands- og tilhørsrelaterede følelser hos chauffører såvel som passagerer.

Flere af chaufførerne viser således større tilhørsforhold til selve bussen end til deres firma. Det er tydeligst, når de taler om bussen som 'min bus' eller identificerer sig med den, som om chauffør og bus er én krop: 'Så lå jeg bag ved ham inde ved Hovedbanegården' osv. Mobiliteten skaber samfundsmekanismer i mikro-skala, og flygtigheden er en af konsekvenserne.

Flygtighed som frisættelse

Fleksibiliseringen er tæt forbundet med flygtighed, men ikke al fleksibilitet rummer flygtighed. Som det er fremgået af kondenseringerne, indeholder fleksibilitet i senmoderne arbejds- og hverdagsliv masser af muligheder og potentialer, som ikke behøver at have en bagside. Individualiseringen bliver i forbindelse med sin dikotomiske modsætning ofte beskrevet som en tabsproces, men der er sider af individualiseringen, som ikke kun er dårlig og fællesskabseroderende. Denne nuance af flygtighedsbegrebet rummer de knap så dystopiske elementer.

Der er masser af spor i materialet, som antyder, at flygtigheden også kan opleves frisættende for chaufførerne. Frisættende forstået på den måde, at flygtige, flydende relationer, anonymiteter og omskifteligheder kan blive så udtalte og indgroede, at de hjælper chaufføren med at lægge afstand til det mobile livs belastninger. Det manifesterer sig i beskrivelserne af mestringer og anvendelsen af afmægtighed som friholdelsesværktøj. Det hjælper dem i afvejningen af, hvilke af de mange krav de vil prioritere at honorere, og det hjælper dem med at lægge chaufførarbejdet fra sig, når de har fri. En mulighed, som alle chauffører nævner som en stor værdi. De er bevidste om, at de ikke bliver betalt for at tænke i bus-baner i fritiden, og de har hver især deres måde at udøve denne ansvarsfralæggelse på.

En vis mængde af rutiner i dagligdagen er nødvendig, hvis man skal undgå at have alle forhold og beslutninger op til indre diskussion hele tiden. Chaufførlivets rutiner og uforudsete rytmer skal passe sammen i det multirytmiske hverdagsliv, hvis flygtigheden skal undgås. Faste

rutiner er ikke kun gavnlige, og de er desuden vanskelige at skabe i et arbejdsliv, hvor trafikken er den uforudsigelige følgesvend. Faste rutiner er således ikke mulige at opdyrke, så i stedet forsøger chaufførerne at holde fast i den rytme, som passer til de temperamenter og hverdagsliv, de har. I den forstand bliver flygtigheden (forstået som uforudsigelighed og rutiner i opbrud) frisættende i erkendelsen af, at den enkelte må få det hele til at passe sammen, som det nu engang passer bedst. I en flygtig senmoderne hverdag har de, via deres flygtige arbejdsliv, mulighed for at skabe deres egen rytme, deres egen tid, som et forsvar mod den øjeblikkelige tids tyranni.

Potentialets betydning for det senmoderne menneske er, som vi har set det teoretisk og empirisk, enorm. Vi drives i kraft af og på trods af potentialet. Det styrer mere af vores identitet, end det, der rent faktisk sker, gør. I hvert fald har potentialet sit eget liv. Uden bevidstheden om potentialet for både muligheder og risici ville vi ikke føle os i live. Vi indretter os i høj grad på det, vi i realiteten ikke ved, hvad er. Potentialer holder hele tiden nye (udviklings)muligheder åbne. Man kan sige, at potentialerne for udvikling, for forandring og for mobilitet er det, som får det senmoderne individ til at mestre den tid, vi lever i. Det er også tydeligt i chaufførfortællingerne, hvor det går igen, at chaufførerne i mange tilfælde forbereder sig på 'hvis nu-situationer' og 'når nu-situationer'. Sådanne situationer er udtryk for det uforudsigelige og det irrationelle ved individets mobilitetsmønster, fordi de ikke lader sig diktere eller regulere. Potentialerne holdes åbne og levende via samfundsmæssige mekanismer (på alle niveauer), som hylder fleksibilitetens princip. Mobiliteten sætter individet fri i forhold til ønsket om at kunne håndtere alle hverdagslivets udfordringer (potentialerne), og individets muligheder for mobilitet og håndtering af flygtigheden er dermed frisættende.

Frisættelsen er også at spore på det mere organisatoriske plan. Chaufførernes midlertidige forhold til skiftende ledelser og firmaer stiller dem friere i forhold til, hvilke forpligtigelser de føler sig ansvarlige for at løfte. Man kan lidt firkantet sige, at hvis du bliver behandlet despektfuldt og 'historieløst', ved at du ind imellem 'nulstilles' og jævnlige må starte forfra

med at opbygge relationer til ledelse og til kolleger, så er det også nemmere at afklare med samvittigheden, at arbejdets krav og udfordringer ikke altid har førsteprioritet.

Frisættelsen ligger for chaufførerne i, at de fokuserer på fagligheden i arbejdet. De dyrker de dele af arbejdet, som tilfører hverdagslivet mening, og de kan på den baggrund bevare en gejst i deres mobile identitet, som for eksempel kommer til udtryk i det engagerede utopiarbejde, som værkstedsforløbet var båret af. Værkstedsarbejdets resultater og forandringsforslag ophævede så at sige flygtighedens belastende og stressende sider. En frisættelse, som støtter en faglig kerne af refleksion og konstruktivitet.

Man kan diskutere, om frisættelsesperspektivet på sigt er bæredygtigt for den enkelte chauffør, og om det ikke bare er at gøre en dyd ud af nødvendigheden. Ikke desto mindre mener jeg, at det er det frisættende perspektiv, som gør det muligt for chaufførerne at mestre det mobile livs krav og forventninger. Det bliver en måde at lægge afstand til et samfund i evig forandring, og den mulighed de har for at finde sig selv og genetablere en synlighed i deres hverdagsliv. Groft sagt kan man sige, at dele af flygtigheden i chaufførernes mobile liv bliver til en frisættende frihed, som indløses i mobiliteterne.

FLYGTIGHEDENS RYTMER – EN OPSAMLING

Sennetts kritik af fleksibiliseringens magtformer kan på mange måder genfindes i analysen af busbranchen og i chaufførfortællingerne. Flygtighedsbegrebet er frugtbart at anvende, når man skal sige noget samlet om konsekvenserne af de stadige forandringer, som præger vores senmoderne samfund. Flygtigheden kan tære på individets personlighed. Flygtigheden kan beskrive individbårne konsekvenser ved den samfundsmæssige udlejningsproces og ved mobilitetens betydning for denne. Flygtigheden indeholder som analytisk begreb mange perspektiver, men den inde-

holder også nogle, som ikke er entydigt problematiske. Flygtigheden kan forekomme frisættende for de individer, som har affundet sig med hverdagslivsrammer, der på én gang er midlertidige og flydende, og samtidig er bundne og faste. Denne vekselvirkning og dobbelttydighed i chaufførarbejdet kan indfanges med rytmebegrebet.

At analysere rytmerne i hverdagslivets sfærer rummer beskrivelser af både mobiliteter og arbejdsliv samtidig. Chaufførerne forsøger at skabe sammenhængende rytmer i vekselvirkningen mellem de forskellige dikotomiers yderpoler. Chaufførarbejdet er hverken helt individualiseret eller helt fællesskabsbåret. Det er hverken udelukkende stresset eller kun præget af flow. Det er hverken kun risikofyldt eller idyllisk osv. Til hver situation eller udfordring er knyttet en særlig rytme, som udløser specifikke følelser eller oplevelser. Det betyder ikke, at ingen rytmer går igen i chaufførlivet. Men rytmerne indrammer den balance, som er forbundet med mestringen af de konkrete dikotomier. For chaufførernes vedkommende betyder det for eksempel, at rytmerne tilstræber en ligevægt mellem følelsen af frihed og følelsen af sikkerhed, som ifølge Bauman er uforenelige størrelser.

At chaufførerne tilstræber at skabe en vis rytme i deres mobile liv betyder, at de tilstræber noget genkendeligt og forudsigeligt, som gentages dag efter dag, og at de samtidig levner plads til det uforudsete og det spontane, som de autonomt skal håndtere. På den måde kommer hverdagslivet i princippet til at rumme noget både sikkert (tryghed) og noget frihed. Rytmerne i det mobile liv forsøger at redefinere dikotomierne/ambivalenserne i hverdagslivet fra at være nulsumsspil – et spørgsmål om enten eller (eller i hvert fald føles sådan) – til at være en dynamisk balanceøvelse. I nogle situationer og/eller perioder har man mere af den ene pol og mindre af den anden. Altså en mere flygtig form for hverdagsliv. Ideen om at tilstræbe særlige rytmer er således individets forsøg på at mestre og opnå ontologisk sikkerhed og tryghed i et tidspresset individualiseret senmoderne hverdagsliv, hvor identitet er en bøjelig og sårbar størrelse. Rytmer er individets måde at bringe orden i flygtigheden på, fordi de via det genkendelige og forudsigelige ikke kræver, at individet

skal være reflektiv i alle hverdagslivets forhold, og fordi de tilfører det senmoderne liv en form for selvfølgelighed.

Spørgsmålet er så, om denne balancegang lykkes i praksis i chaufførernes mobile liv, eller om det netop er umuligt at tilstræbe et både/og, uden at ambivalente følelser kommer i uoprettelig konflikt med nedslidning, utryghed og ufrihed til følge? Som det har været diskuteret i analyserne, er der masser af eksempler i chaufførernes fortællinger på spidsbelastninger og nedslidende elementer, der gør det vanskeligt at opretholde sammenhængende rytmer i et urutiniseret arbejde. At arbejde i mobiliteterne – i den københavnske trafik – leverer masser af rytmer. Rytmer, som sine steder er faste og forudsigelige, og som andre steder levner mange – måske også for mange – muligheder for improvisation. For mange, fordi det netop er trafikkenes pres, som beskrives som stressende i chaufførernes fortællinger. Udfordringen for chaufførerne er så at skabe sammenhængende rytmer i et mobilt, markedsgjort, degraderet erhverv, som på et organisatorisk plan bygger på det modsatte (af det sammenhængende), nemlig opsplittning, decentralisering og nedtoning af den autonome indflydelse på arbejdet. Denne udfordring er ikke nem at tage op, og det er oplagt, at det ikke er chaufførerne alene, som skal løfte opgaven.

En frugtbar og bæredygtig håndtering af rytmer kræver, at vi som individer skal kunne improvisere over takten. Det multirytmiske hverdagsliv fordrer, at rytmerne skal kunne indgå i samspil med andre rytmer – for eksempel i forhold til andre mennesker. De sociale strukturer i arbejds- og øvrigt hverdagsliv skal udgøre den bærende ramme, hvis den enkelte skal kunne mestre de mange rytmer i det senmoderne hverdagsliv.

Konklusioner

Livet som chauffør i København har været præget af en lang række forandringer gennem de seneste 15-20 år. Forandringerne kan på én gang opleves meget specifikke for chaufføren i forhold til hans faglighed og dagligdag, og samtidig er de udtryk for nogle generelle tendenser i samfundet, som de fleste mærker, uanset hvilket arbejde man har. Det er derfor essentielt at analysere chaufførernes arbejdsliv med en optik, som inkluderer deres mobile liv i et helhedsperspektiv. Arbejdslivet er en del af samfundet, og samfundet præger arbejdet. Et senmoderne hverdagsliv er spækket med modsætninger, som direkte og indirekte holdes op mod hinanden mange gange om dagen. Nogle ting er vi reflektive omkring, andre er mere selvfølgelige. Denne afhandlings optik er rettet mod disse uundgåelige senmoderne ambivalenser i erkendelsen af, at det er i identifikationen og forståelsen af modsætningerne, at åbninger mod noget nyt udspringer.

Første del af afhandlingens problemformulering lød:

Hvilke ambivalenser er på spil i chaufførernes mobile liv, og hvordan mestres de?

På baggrund af chaufførernes reflekterede og detaljerede fortællinger har jeg søgt at kondensere forestillinger om, hvordan forandringerne materialiserer sig blandt chaufførerne. Individets dagligdag er spækket med hensyn, der skal tages, overvejelser, der skal gøres, risici, som skal opvejes, og beslutninger, der skal træffes. Ambivalenserne er en konsekvens af disse indre og italesatte forhandlinger. Chaufførernes fortællinger indeholder mange ambivalenser, som ligger implicit i de dikotomiske kondenseringer. Ambivalenserne er individets konfronterende overvejelser eller sagt på en anden måde, dialogen mellem de for'er og imod'er, som omgiver mange beslutninger i hverdagslivet. Kondenseringernes dikotomier er

min måde at udfolde, hvilke ambivalenser eller dobbeltheder der flo-
rer i chaufførgruppen. Ikke alene hos den enkelte, men også på et mere
validerende niveau på gruppebasis.

Dikotomierne er dannet på baggrund af individuelle interviews og
fokusgrupper, og de fremstiller nuancerne i chaufførernes fortællinger
ved at beskrive modsætningspar i materialet. Dikotomiernes yderpoler
udelukker ikke hinanden i en form for nulsum-spil, men sætter fokus
på, hvilke sondringer der er på spil for den enkelte chauffør i forskellige
hverdagslivssituationer. Gennem analyse af dikotomierne får vi viden om,
hvilke ambivalenser der er i spil i chaufførernes mobile liv, og hvordan
ambivalensernes sammenspil (eller kamp) konkret udmønter sig.

Der er forskel på ambivalenser og dermed også forskel på deres
konsekvenser. Nogle modsætninger er nærværende for chaufførerne og
er ufarlige, idet de blot konstateres og accepteres. Sådanne ambivalenser
fungerer som beskrivelseskategorier i forståelsen af, hvilke nuancer der er
på spil i materialet. Andre ambivalenser forekommer mere problematiske,
fordi de sætter chaufføren i en klemme, som gør det vanskeligt at navigere
mellem hensynet til ham selv og til arbejdsgiveren, mellem ham selv og
sine nære omgivelser, mellem ham selv og samfundet som sådan osv. Am-
bivalenserne er uundgåelige i et senmoderne hverdagsliv og kan således
aldrig elimineres. Men der er i materialet mange eksempler på, hvordan
det modsætningsfyldte udleveres, og hvordan de indarbejdes i chaufførernes
konkrete dagligdag gennem forskellige former for mestring.

Dikotomiernes beskrivelse af feltet

I kondenseringen *Distante relationer* blev busorganisationens forskel-
lige hierarkiske niveauer analyseret. Relationerne mellem branchens
organiserende lag fremstår svækkede som følge af de omskiftelige vilkår.
Afstand og distance præger chaufførernes forhold til ledelseslagene. Det
påvirker også chaufførernes identitet og behov for at være synlige i en
stor, foranderlig organisation og motiverer dem til at forsøge at gøre det

usynlige synligt i det daglige arbejde.

I kondenseringen *Det fælles* var sammenhængskraften i arbejdet og på arbejdspladsen til diskussion. Det mobile chaufførarbejde indeholder, ligesom mange af mobiliteternes øvrige flow, en høj grad af frihed. Mobilitetens potentiale fremelsker følelsen af frihed. En frihed, som udfordres af NPM-bølgens øgede fokus på kontrol. Individualisering hænger både sammen med frihed, men er også tæt koblet til følelsen af at skulle klare arbejdets udfordringer alene. Som modstykke til dette trækker mange af chaufførerne på idealforestillingen om, at chaufførfaget er båret af sammenhold og faglig stolthed. Dette manifesteres gennem nogle af de grupperinger, som hersker internt i chaufførkollektivet, hvori chaufførernes gensidige tilhørsforhold bindes sammen af kulturelle og/eller erfaringsmæssige sammenfald.

Kondenseringen *Linje 5A* viste, hvordan chaufførarbejdet både rummer pres og flydende tilstande af flow. Følelsen af flow giver ligeledes arbejdet mening i forhold til konkrete steder og situationer. I skarp kontrast til dette blev chaufførernes risikobevisthed beskrevet som en trofast og nedslidende følgesvend i hverdagslivet. Potentialet for uvisse hændelser ligger latent i arbejdslivet. Chaufførarbejdet indeholder en lang række rutiner, men spontane begivenheder og trafikens uforudsigelighed skaber brud i arbejdets flow. Dette præger også de tidsstrukturer, chaufførerne trækker på i arbejdet og i fritiden. Af fortællingerne fremgår det, at privatiseringen af busbranchen har været medvirkende til et statusfald. Dette overskygger dog ikke chaufførernes forestilling om, at deres arbejde er vigtigt for København og for passagererne. At kunne opfylde passagerernes mobilitetsbehov giver dem mening.

Kondenseringen *Det hele liv* analyserede arbejdets indflydelse på det øvrige hverdagsliv. Chaufførerne fortalte, at sanserne er på overarbejde i chaufførlivet, og berettede om, hvordan det tærer på overskuddet i fritiden. Arbejdstidernes uforudsigelighed rangerer hverdagslivets øvrige gøremål lavere end arbejdet, fordi omgivelsernes akutte behov er vanskelige at honorere. Til gengæld har chaufførerne på de overordnede linjer nemt ved at skille arbejde og fritid. Det kræves ikke af dem, at de

forholder sig til arbejdet, når de har fri. Chaufførernes tilknytning til særlige områder af byen gør, at de identificerer sig med specifikke bydele – især hvis de selv bor der. Chaufførernes egen mobilitet er påvirket af branchens omskiftelighed, og de tilrettelægger i vid udstrækning deres fritid uafhængigt af tid og sted.

Fra dikotomier til ambivalenser

På baggrund af kondenseringernes tætte³⁵ dikotomiske beskrivelser er det muligt at sammenfatte nogle af de ambivalenser, som er på spil i chaufførernes mobile liv. Der er noget forsimplet ved at beskrive ambivalenser som et fænomen med en forside og en bagside. Materialet viser, at ambivalenserne består af mange argumentationer og nuancer, som manifesterer sig i konkrete udtalelser og vurderinger. Denne sammenfletning af holdninger og handlinger kan ikke beskrives sort eller hvid, god eller dårlig. Netop derfor er dikotomierne heller ikke beskrevet som et enten eller, men som et udtryk for den vekselvirkning mellem poler, som ambivalenserne udspringer af. Når jeg alligevel her vælger at konkludere på denne forholdsvist firkantede måde, er det for at gøre det helt tydeligt, hvordan forskellige situationer eller begreber fremelsker ambivalente betydninger for chaufførerne. Der kan således sagtens være synergi og sammenfald mellem de forskellige ambivalens-typers indhold. De følgende typer af ambivalenser er simplificerede svar på, hvilke subjektiverede dobbelttydige konsekvenser chaufføren oplever i mellemværendet mellem samfundsmæssig udvikling og personlig mestrings.

Individualisering er et ambivalent perspektiv i chaufførlivet: På den ene side føler chaufførerne sig ladt i stikken i mange situationer i arbejdslivet, fordi de bliver buffere i et system, som yder fleksible mobiliteter til passagererne, og som har fleksibiliseringens organisatoriske kendetegn. Chaufførerne nyder bare ikke selv godt af forandringernes fleksibilitet.

35 Forstået som Kvaales 'thick descriptions' (1997)

De er det kollektive transportsystems spydspids. Hverken i S-toget eller metroen er føreren synlig og i direkte kontakt med passagererne. Denne kontakt betyder meget for chaufførerne og giver deres arbejde og faglighed stor vægt. Men den betyder også, at de bliver personificeringen på alle de problemer, uregelmæssigheder, omorganiseringer osv., som de travle passagerer bliver mødt med. Chaufførerne er meget alene i dette grænseland mellem system og individ. Tidligere tiders sammentømrede chaufførsammenhold var kittet, som fik arbejdsdagen til at holde sammen. På den anden side nævnes den individuelle selvstændighed og det at være herre i egen bus som en af de største forcer ved arbejdet. Det kollektive transportsystems bærere mærker, hvordan arbejdet i mobiliteterne giver dem følelsen af et hverdagsliv med frihed og autonomi. Individualiseringens ambivalens balancerer mellem ønsket om solidaritet og selvstændighed.

Individualiseringen af chaufførarbejdet kan også genfindes i adresseringen af arbejdets problemer. På grund af sin synlige tilstedeværelse bliver chaufføren placeret som et led i løsningen af branchens problemer. For at leve op til samfundets og branchens krav om omstillingsparathed er chaufføren forpligtet til løbende at imødekomme forandringer, som er direkte relateret til hans konkrete kørsel. Men sideløbende køres chaufføren også i stilling i løsningen af mere generelle problemstillinger, som han er afmægtig over for, for eksempel i forbindelse med branchens faldende passagertal. En individualisering, som ikke nødvendigvis er gavnlig for chaufførens status og faglighed i offentlighedens øjne.

Tidsstrukturene i chaufførernes senmoderne hverdagsliv er et ambivalent perspektiv: Klokketiden er i arbejdssammenhæng symbolet på forudsigelighed, på struktur, på sikring af fællesskabernes kontinuitet. Klokketiden udgør rammerne om arbejdslivet og sikrer chaufførerne en synlig, påskønnet skillelinje mellem arbejde og fritid. På den anden side opstår tidspresset (og i takt med den stress), når klokketiden og den øjeblikkelige tid konfronteres. Og det gør den ofte i et mobilt chaufførliv, hvor uforudsigelighed er fast ingrediens. Den øjeblikkelige tid er til stede i flowets mellemrum, hvor chaufførerne sender tanker på langfart.

Tidsstrukturernes konfrontation gør sig ligeledes gældende i det øvrige hverdagsliv, når det skemalagte, men ind imellem uforudsigelige arbejdes krav støder sammen med ønsket om en fritid uafhængig af tidsmæssige rammer og med fast grund under fødderne.

Rutinerne er et ambivalent perspektiv i chaufførlivet: På den ene side vil chaufførerne som nævnt gerne have, at tingene kører som planlagt og forudsagt, så de kan flyde med flowet og nyde et arbejde i bevægelse og en fritid præget af stabilitet. På den anden side er for meget rutine kedeligt. Rutiner er umulige at opretholde i jobbet, selvom det umiddelbart ser rutineret ud. Byens puls og mobiliteternes uforudsigelighed sikrer en afvekslende, men også potentielt risikabel arbejdsdag. Busarbejdets risici er chaufførernes direkte møde med storbyens virkeligheder og fastholder dem hele tiden i grænselandet mellem stress og flow.

Chaufførernes forandrede *status* er et ambivalent perspektiv: På den ene side beskriver chaufførerne deres arbejde som et vigtigt arbejde, hvis fornemmeste opgave det er at yde almindelige mennesker fleksibilitet og mobilitet i hverdagslivet, så deres individuelle drømme og ønsker kan realiseres. Det hensyn tager chaufførerne meget alvorligt. På den anden side har udviklingen gjort chaufførens rolle og dermed status mere diffus. Senmodernitetens finmaskede net af ekspertsystemer medvirker til denne dobbeltrolle. Chaufførerne udgør på grund af ovennævnte selv et ekspertsystem. Folkets behov for mobilitet må og skal respekteres. Omvendt sættes deres faglighed på spil, fordi de ikke føler sig påskønnede og anerkendte i deres eget bagland. De er med andre ord i klemme i fleksibiliseringens og privatiseringens senmoderne udviklinger. Chaufførernes status er endvidere påvirket af bussens forandrede rolle som kollektivt transportmiddel i storbyens heftige trafik. Af chaufførernes fortællinger fremgår det, at et transportmiddels status er proportional med mulighederne for 'privathed'. Det er altså ikke attraktivt at benytte et transportmiddel, hvor dit personlige rum bliver belejret af dine medtrafikanter. Heller ikke selvom det i udgangspunktet er et kollektivt transportmiddel, og den degradering af bussen smitter af på dens fører.

Fleksibilitetsbegrebet er et ambivalent perspektiv i chaufførlivet: Som allerede nævnt vil chaufførerne på den ene side gerne vise firmaet fleksibilitet og er gennem de seneste 15-20 år blevet vænnet til at være omstillingsparate og forandringsvillige. Hvem vil ikke gerne have fleksibilitet omkring sig, og hvem ønsker grundlæggende at hindre andres fleksibilitet? På den anden side har en form for metaltræthed meldt sig. Chaufførerne vil gerne have mere gensidighed i fleksibiliteten og opnå vilkår (og mulighed for individuel tilpasning), der ligner andre branchers. Det er et af modstrategiernes tydeligste mål. Men yde- og nyde-kontoen i arbejdsregi balancerer ifølge chaufførerne ikke, og fleksibilitet er dermed ikke kun udtryk for noget positivt, men også for noget ulige.

Flygtighedsbegrebet er et ambivalent perspektiv i chaufførlivet: På den ene side er det demotiverende, at ustabilitet og forandringsvælde gør, at ejerskabet til arbejdet og relationerne til kollegerne forfalder. På den anden side sætter det chaufførerne i stand til at lægge afstand til arbejdets belastende sider og til de personlighedsnedbrydende elementer. Flygtigheden sætter også individet fri. Mere om dette under besvarelsen af problemformuleringens anden del.

Mobiliteten i hverdagslivet er et ambivalent perspektiv: På den ene side er livet i mobiliteterne vanedannende. Ingen af chaufførerne kan forestille sig et fastforankret, stillesiddende job med tæt fysisk kontakt til de overordnede lag i organisationen. At være på farten ligger dem i blodet. Mobiliteten yder dem følelsen af daglige potentialer for frihed, flow og selvstyre (i bogstavelig forstand). På den anden side drømmer de om noget helt andet. I de individuelle utopier er klokketiden sat ud af drift, og chaufførerne er forankret stabilt i stedet. Sammenfattende kan man konkludere, at mobiliteten også er symbolet på degradering: På automobilitetens degradering af den kollektive transport og på degraderingen af chaufførernes personlige mobilitet i helligholdelsen af samfundets (og dermed passagerernes) mobilitetsbehov.

Mestringen er en måde at navigere i ambivalenserne på. Mestringen i materialet viser eksempler på, hvordan chaufførerne tilbageerobrer autonomi og selvstændighed i arbejdet. Chaufførerne vil have hånd i

hanke med deres egen faglighed. De søger at styrke deres faglighed ved at tilføje arbejdslivet mere synlighed og genkendelighed. Mestringerne udligner for eksempel diskrepansen mellem det uforudsigelige og det genkendelige i arbejdet. De iværksætter en konstruktiv afmægtighed, som fritager dem for ansvaret for nogle af arbejdslivets belastninger. Når systemet – og organiseringen af arbejdet – ikke lægger op til at løfte ansvaret i fællesskab, må de selv håndtere det. Det er i sådanne tilfælde, at flygtige vilkår kan vendes til en form for individuel frisættelse. En friholdelse fra individuelt ansvar i situationer, som kun kan løses kollektivt eller fra samfundsmæssigt plan. Chaufførerne bliver, som knuden for enden af snoren, ofre, hvis afmægtigheden ikke bruges aktivt af den enkelte.

De kollektive modstrategier har på mange måder samme funktion som mestringerne, men arbejder mere kollektivt forpligtende inden for arbejdets givne rammer, trods navnet, end de individuelle mestringer og individuelle utopier gør.

Modstrategierne formuleret ud fra de kollektive værkstedsprocesser vidner om engagerede forsøg på at genindføre chaufførernes indflydelse på deres arbejdsliv. En måde at eliminere de opslidende sider af flygtigheden på. De ønsker at tage ansvar, de ønsker at være fleksible over for både entreprenøren, Movia og passagererne, men de ønsker sig også en gensidighed i vilkårene. Det ville nivellere det vide gab mellem top og bund i organisationen, og chaufførerne ville genvinde den offentlige og den organisatoriske respekt fra tidligere tider.

Ledelsernes tiltag og forandringer sender signaler til chaufførerne, der ikke nødvendigvis bliver opfattet, som de er tænkt. Det kræver nuanceret faglig indsigt, viden om chaufførernes hele liv, empati og kommunikative ressourcer at formidle forandringerne på en måde, så grøfterne mellem branchens forskellige niveauer ikke graves dybere. Det står klart i materialet, at en oplevet systemisk mistillid fører til individuelle mestringer, som er usynlige for lederne i systemet. Denne kausalitet kan ikke altid være i hverken chaufførens eller hans overordnedes interesse.

Chaufførlivets ambivalensers bevægelsesrum hentes i utopierne og i mestringerne. Chaufførjobbet er et individualiseret arbejde, som kræver

netværk. Chaufførernes fortællinger om mestringer viser dette. Et netværk af ligesindede chauffører som på mellem-kollegialt niveau kan reflektere over og diskutere arbejdslivets risici og udfordringer og geninstallere en fælles faglig identitet med solidarisk fundament. Desuden kræver arbejdslivet, ifølge chaufførerne, et netværk, som ikke har samme erhverv. Ud af mestringerne kan man se, at familien udgør en form for sikkerhedsnet, som imødekommer akut opståede behov for tilstedeværelse i det øvrige hverdagsliv. Et individualiseret mobilt job kan kun udføres, hvis fællesskaber omkring arbejdstageren er solide og stabile.

Denne opsummering af, hvordan ambivalenser fungerer, og hvordan perspektiverne for det fremtidige chaufførarbejde er, er et resultat af afhandlingens, og Flygtighedsprojektet i sin helheds, metodiske design. Som det er fremgået, er forudsætningen for at kunne identificere beskrivelser af mobile senmoderne hverdagsliv, som inkluderer stemmer fra levede liv, en *trianglerende* empiriindsamling. Modernitets-mobilitetsforskere (hvor end vægtningen ligger for den enkelte) fokuserer på udviklingen af nye begreber, som ikke altid bygger på nye forståelser i forhold til individets levede hverdagsliv. Hverken Bauman, Beck, Giddens, Sennett eller Urry ønsker at udvikle samfundsbeskrivelser eller samfundsteorier i dialog med aktørerne. Det kommer der, som det er fremgået, spændende og uundværlig begrebsdannelse ud af. Men for at øge tilstedeværelsen af stemmerne fra det levede hverdagsliv, så de spille ind på forståelserne bag teorierne og udvikle dem på abduktiv vis, er metodekombinationen afgørende. Interviews og fokusgrupper giver indblik i de individuelle ambivalenser og sondringer, den enkelte har i det daglige. Således blotlagde chaufførerne tanker om, hvordan idealerne for det gode liv påvirker hverdagens valg og mestringer. Værkstederne med afsæt i den kritisk utopiske aktionsforskning åbner yderligere op for livsytringer og utopiske horisonter, som skabes i dialog med chaufførerne. Værkstedetsforløbets design, med dets afsæt i professionen, udvidede forståelsen af fagligheden som bærende kerne i arbejdslivsdelen af hverdaglivet. Triangulering af metoder i kombination med refleksiv og transparent anvendelse af metodernes resultater er en forudsætning

for inklusionen af levet liv, og dermed en kritisk normativitet, i modernitetsanalyser.

Dobbeltblikkets synergier og modsætninger

Afhandlingen er, som nævnt mange gange, bygget op omkring et tværdisciplinært dobbeltblik, som kombinerer mobilitetstilgangen med arbejdslivstilgangen i hverdagslivsperspektiv. Det ligger derfor lige for at opsummere, hvordan kanterne i dette dobbeltblik krydser klinger. Som jeg har gjort rede for, har det ikke været intensionen at diskutere teoriernes forskelligheder konfronterende op imod hinanden. Jeg har i stedet fokuseret på at lade teorierne gå i dialog gennem pragmatisk sammensætning af forskellige fortolkninger. Man kan, lidt poppet, sige, at jeg for at kunne rumme min egen ambivalens omkring det tværdisciplinære dobbeltblik – som havde til hensigt indkredse det senmoderne hverdagslivs ambivalenser – har været nødt til at lade de teoretiske perspektiver supplere hinanden for at frembringe nye vinkler på det levede hverdagsliv. Alligevel er der områder, hvor dialogen mellem de anvendte teoretikere er mere anstrengt, end jeg har fremstillet den gennem afhandlingen. Det er ikke uenigheder, som bliver diskuteret eksplicit i værkerne, men implicitte forskelle, som resulterer i forskellige fortolkninger af senmodernitetens konsekvenser.

Konkluderende kan man således lidt firkantet spørge, hvad mobilitetsforskningen har at sige til de arbejdslivsperspektiver, som Sennett har været garant for gennem afhandlingen? Mobilitetstilgangen har som udgangspunkt været repræsenteret ved Urrys teoretiske overbevisning om, at samfundet skal analyseres med afsæt i de bevægelser og strømme, som senmoderniteten producerer og reproducerer. Urry er ikke specifikt kritisk i sin samfundsdiagnose. Diagnostiseringen foregår, i hvert fald indtil hans nyeste værker, på et mere før-problematisk niveau. Han beskriver, på linje med for eksempel Giddens, hvordan ændrede tid-rum-relationer afføder nye udfordringer for individet og dermed også forandringer på

samfundsmæssigt plan. Man kan med Urry sige, at beskrivelser af mobile relationer i hverdagslivet er afgørende for at kunne identificere de nye socialiteter. Urry vil ændre sociologien (Hviid-Jacobsen & Larsen 2008) ved at finde åbningerne i de muligheder, mobiliteter tilbyder samtiden. I Urry's optik overser Sennett de muligheder og potentialer, som mobilitet giver individet for udvikling af identitet og fleksible relationer. Urry mener, at individets evne til at håndtere relationer i bevægelsen er afgørende for dets evne til at mestre livet.

Omvendt kan man spørge, hvad Sennetts optik har at sige til mobilitetsforskningen og mere specifikt til Urry? Sennett spørger til sin samtid på en anden måde end Urry. Hans projekt er at problematisere fleksibiliseringens konsekvenser med den mere dystopiske optik, som søger at indkredse, hvordan individet overvinder den smerte, som samfundsudviklingen påfører det. Hans normativitet tilskriver, at identitetsdannelse udvikles mere i sammenhæng med andre individer, og han ville kritisere Urry for at overse, at individet mister indflydelse (og dermed personlig identitet), når grundlaget for at udvikle og overleve viden i fællesskaber omkring det smuldrer. Det er her, Bauman og Sennett understreger det fundamentalt problematiske i, at senmodernitetens platforme for udvikling og vedligeholdelse af fællesskaber eroderes. Urrys udgave af denne kritiske fremskrivning er, at relationer i netværk kan løsne os fra stedlige, rumlige og dermed også sociale bindinger, som kan være hæmmende for individets bevægelighed i hverdagslivet. I sin analyse af netværkssamfundet overser Urry behovet for stedtilknytning og kortere afstande, som tilbyder individet tryghed og lokale fællesskaber, og som især individer, som af den ene eller anden grund er mere immobile end gennemsnittet, har brug for.

Med afhandlingens dobbeltblik kan jeg dermed nuancere, hvordan arbejdslivsoptikken kan udvide mobilitetsforskningens forståelse af de kritiske konsekvenser, som bevægelighed og flydende, fleksible samfundsorganiseringer kan få. Konsekvenser, som kan aflæses helt ned på individniveau. Perspektiver, som i højere grad driver den (nyere) kritiske mobilitetsforsknings normativitet. Omvendt mener jeg, at mobilitetsop-

tikken hæver blikket ved at sammenflette bevægelse og individ i identificeringen af mulige åbninger. Ambivalensbegrebet og flygtighedsbegrebet udgør for mig at se disse to tilganges fællesmængde. Med kombinationen mellem arbejdslivs- og mobilitetstilgangen bliver vi klogere på, hvordan individet håndterer konfrontationerne mellem potentialer og begrænsninger i det levede hverdagsliv. En sammenfletning af konsekvenser, som hverken Urry eller Sennett (for nu at køre personificeringen af tilgangene helt ud) kan indfange fyldestgørende, hvis man vil tage stemmerne fra det levede liv (her repræsenteret ved chaufførerne) alvorligt.

Ved at tage afsæt i arbejdslivet som empirisk fundament sætter jeg en variabel i spil, som ikke ofte har været genstand for analyse i mobilitetsforskningen. Man kan i analyser af hverdagsliv og mobilitet se, hvordan fritiden betragtes som den flydende ramme, hvor inden for individets behov for selvrealisering skal indfries. Arbejdslivet er i den henseende det faste holdepunkt. Ved at anskue arbejdet som afsæt for forståelsen af det flydende, flygtige, kommer det frem, hvori det stabile ligger, nemlig i det, som yder individet ontologisk sikkerhed.

Anden del af afhandlingens problemformulering lød:

Hvordan kan analysen af flygtighed i chaufførers mobile liv udvikle forståelsen og håndteringen af mobilitet i det senmoderne hverdagsliv?

Analysen af flygtighed i chaufførernes mobile liv har bragt os vidt omkring i forståelsen af det senmoderne samfunds rammebetingelser for individets hverdag. En grunddynamik i denne smeltedigel af teoretiske forklaringshorisonter er mobilitet. Mobilitet indfanger de sociale dynamikker i hverdagslivet og er som sådan optikken, som har formet analysen af chaufførernes mobile liv. Flygtighedsbegrebet har således gennem afhandlingen løbende gennemgået en nuancering, som udvider dets udsigelseskraft i forhold til en modernitets-modernitets nexus. Forståelsen af, hvordan flygtigheden viser sig i, og hvilken betydning den spiller i hverdagslivet er central i denne nuancering. Sammenhængen mellem flygtighed og mobilitet er ikke kun interessant set fra et chauff-

førprofessions-perspektiv, men også i forståelsen af chaufførernes hele liv. Flygtighedsbegrebet er et nødvendigt modbillede på fleksibilitetsbegrebet, hvis man vil indkredse konsekvenserne af en samfundsudvikling, som mange tager for givet. I det lys har det været afhandlingens ambition at finde kritiske vinkler på moderniteten gennem identificering af chaufførernes stemmer og italesættelse af deres tavse viden.

Flygtighedsbegrebet kan udfoldes inden for tre overordnede karakteristika. De tre nuancer bygger på teoretiske begreber, som oprindeligt ikke er koblet til flygtighedsdiskussionen, men som i denne sammenhæng får tilført subjektivitet fra chaufførstemmerne. Med andre ord spejles og diskuteres begreberne i relation til, hvordan de opleves i det levede liv.

Flygtighed som tæring af personligheden rummer de konsekvenser, som fleksibiliseringen på organisations- og samfundsniveau har for individet. Med udgangspunkt i Sennetts teoretiseren om dette indkredses, hvordan individet erfarer flydende tilstande (omorganiseringer, produktudvikling osv.) i arbejdslivet, og hvilke konsekvenser de har for de sociale relationer, chaufføren har omkring sig. Omstillinger, som med stor hyppighed, hastighed og dybde præger chaufførernes dagligdag, både i arbejdstiden og i fritiden. En type af flygtighed, som påvirker chaufførens mentale overskud, fordi stress, anonymitet, individualisering og uforudsigelighed truer hverdagslivets sammenhængskraft. Individet betaler selv regningen for store mængder af denne form for flygtighed i hverdagslivet.

Flygtighed som udlejring rummer de konsekvenser, som de sociale relationers reartikulering på tværs af tid og rum medfører. Giddens' teoretiske begreb har brug for at blive subjektiveret for at kunne bruges i analysen af det levede liv. Flygtighedsperspektivet er anvendeligt til dette. De ændrede relationer i chaufførlivet er blandt andet konsekvens af udlejringens påvirkning af chaufførens rolle og status i samfundet. Udlejringen fastholdes af samfundets høje mobilitetsbehov og giver individet mulighed for at sammensætte et hverdagsliv, som passer ind i hans/hendes fortælling om sig selv. Flygtige relationer og udlejring giver stedet fornyet betydning, fordi det udgør rammen om og genkendeligheden i hverdagslivets flydende tilstande. Chaufførarbejdet giver mening,

fordi chaufførerne skal få udlejrede hverdagslivselementer til at hænge sammen for passagererne. Men derfor kan forandringernes hyppighed, hastighed og dybde godt præge chaufførernes private behov for stabilitet i hverdagslivet, som for eksempel når tidsstrukturerne konfronteres.

Flygtighed som frisættelse rummer de konsekvenser, som ikke nødvendigvis er problematiske for individet. Som det har været skitseret i opsummeringen af chaufførlivets ambivalenser, er der masser af motiveerende, ikke-personlighedseroderende fortællinger at hente i chaufførmaterialet. Mobilitetens uforudsigelighed og brud i rutiner giver chaufføren mulighed for at skabe sin egen rytme og dyrke potentialet for autonom prægning af sit eget liv. Flygtige relationer i individets hverdagsliv kan fylde så meget, at ansvaret for stabilitet og regularitet bliver for overvældende. I sådanne situationer sætter flygtigheden individet fri til at tage hånd om sig selv og udvikle individuelle mestringer, som går imod de personlighedstærende sider af flygtigheden. I hvert fald på kort sigt. Konsekvenserne af denne flygtighedstilgang er vanskelige at forudsige, og muligheden for, at de mere nedslidende karaktertræk kan skinne igennem på længere sigt, foreligger (i hvert fald hvis man følger Sennetts kritik).

Flygtighed som nyt perspektiv på mobilitetsbehovet

Flygtighedsbegrebet har så at sige modsatrettede dynamikker, som brydes/kæmper gennem individets ambivalenser. Da Flygtighedsprojektet begyndte, var flygtighedsbegrebet en søgende, eksplorativ optik, som kunne indfange fleksibiliteten og fleksibiliseringens negative konsekvenser. Begrebet er endt med at være mere end det. Det er blevet tydeligt, at man godt kan forestille sig fleksibilitet uden flygtige konsekvenser. Og måske mere præcist: Man kan godt opleve flygtighed, som ikke kun er nedbrydende eller tærende. Udlejnings- og frisættelsesperspektiverne af flygtighedsbegrebet er ikke kun dårlige for individet. Disse perspektiver frembringer en lang række mestringer, som ikke bare dækker over, hvordan noget (dårligt eller belastende) overvindes, men også kan være

udtryk for håndteringer, som kan få ting/forhold/situationer til at hænge bedre sammen på individniveau. På den måde kan man sige, at dele af flygtigheden skaber sammenhængskraft i hverdagslivet og ikke kun det modsatte, som antaget af for eksempel Sennett, når han hævder, at fleksibilitet også æder af sammenhængskraften. Denne konstatering understreger det grundlæggende perspektiv, som denne afhandling er fortaler for. I beskrivelsen af det senmoderne liv og dets forhold til mobiliteten underkender meget af modernitetsforskningen, som tidligere nævnt, de teoretiske begrebers transformation og materialisering i forhold til individets levede liv. I det lys er det sigende – og måske ikke overraskende, når man nu er fortaler for, hvad dette perspektiv kan bidrage med – at flygtighedsbegrebet for det enkelte menneske i praksis indeholder en dynamik, som punkterer dystopien i visse sammenhænge.

Flygtighed tager os et stykke ad vejen, når man skal udvikle forståelsen og håndteringen af mobilitet i det senmoderne hverdagsliv. Men trods nuanceringen af, hvad begrebet kan bruges til analytisk, rækker det ikke helt i beskrivelsen af det levede liv. Forandringerne i analyserne er fortrinsvist knyttet til arbejdslivet. Derfor søger chaufførerne så vidt muligt at friholde det øvrige hverdagsliv for forandringer. Alt kan ikke være flydende (og mobilt). Et arbejde i bevægelse bevirker ønsker om og behov for stabilitet i fritiden. Dette ses tydeligst i chaufførernes måder at sammensætte hverdagslivets øvrige aktiviteter på og i deres drømme for fremtiden.

Flygtige relationer i hverdagslivet kan altså godt påvirke individets behov for og afhængighed af mobilitet, og omvendt kan visse nuancer af flygtigheden forklare mobilitetens centrale placering. For at begribe hvori den enkeltes mobile identitets særkender består, må man forstå mobiliteternes mellemrum. For mange er netop disse mellemrum eneste frirum på en tæt pakket hverdag, og der hvor klokketid forenes med øjeblikkelig tid. Friheden ligger i flowet konkret forankret i et specifikt rum, som den enkelte har fundet brugbart til formålet (for eksempel i valget af konkret foretrukket transportmiddel). Forsøget på at rumme og kontrollere de mange rytmer, som de forskellige hverdagslivssfærer

konfronterer individet med, indløses i mobiliteterne.

Fleksibilitet leverer i den forbindelse et potentiale for frihed. Frihed til autonom styring af de (få) tilbageværende sfærer i hverdagslivet, som er til fri afbenyttelse. I fleksibiliseringen og individualiseringens navn ændres relationerne til omgivelserne. Arbejdslivet udgør ikke nødvendigvis faste rammer og fællesskaber, og mobiliteten bliver navigator i individets søgen efter stabile, uflygtige sfærer. Den mobilitetsskabte frihedstrang medvirker til opretholdelsen af hverdagslivets flygtige tilstande. Flygtighed er tæt knyttet til den øjeblikkelige tid, og mobiliteten skaber den øjeblikkelige tid.

Konsekvensen af flygtige relationer i det markedsgjorte servicearbejde

Som det er fremgået gennem afhandlingen, har *busproduktet* ændret sig løbende i takt med selskabernes forsøg på at bremse det faldende passagertal og matche passagerernes krav om effektive og fleksible mobilitetsformer. Mobilitetsformer, som kan bruges i et senmoderne hverdagsliv, hvor frihed og ontologisk sikkerhed er sidestillede partnere i jagten på det gode, individuelt tilpassede liv. Servicearbejdet er med andre ord blevet prisfastsat for at kunne indgå i det fleksible regimes systematik.

Usammenhængende, anomiske rytmer er ifølge chaufførernes fortællinger en uundgåelig konsekvens af fleksibiliseringen og de krav og ønsker, som sætter sit præg på både arbejde og fritid i senmoderniteten. Rytmerne i det mobile liv er således centrale i analysen af chaufførlivets ambivalenser. Analysen af rytmerne sammenkobler arbejdslivets krav og mobilitetens drivkræfter i individperspektiv. Chaufførernes mestringer af flygtighedens konsekvenser viser, hvordan de forsøger at skabe sammenhængende rytmer i vekselvirkningen mellem yderpolerne i ambivalenserne. Rytmerne betyder, at individet føler, at en ligevægt mellem ambivalensernes konkurrerende sider er mulig at opnå. Det mobile fleksible hverdagsliv er en myriade af divergerende rytmer, og at få disse

forskellige rytmer til at spille sammen åbner nye aspekter af individets muligheder for indflydelse på sit eget liv og dermed tilbageerobring af autonom livsplanlægning. Flygtigheden kan således forekomme frisættende for de individer, der har affundet sig med hverdagslivsrammer, som på én gang er midlertidige, flydende og samtidig er bundne, faste.

Opnåelse af specifikke rytmer i det individuelle hverdagsliv bliver et spørgsmål om at navigere i den dynamiske balanceøvelse, det er, at nogle situationer og/eller perioder rummer mere af ambivalensernes ene pol end af den anden. Altså accepten af at flygtige relationer i hverdagslivet er en præmis for det mobile senmoderne liv. Ideen om at tilstræbe særlige rytmer er således individets forsøg på at mestre og opnå ontologisk sikkerhed og tryghed i et tidspresset hverdagsliv, hvor identitet er en flydende og sårbar størrelse. Rytmer er individets måde at bringe orden i flygtigheden på, fordi rytmerne via det genkendelige, forudsigelige ikke kræver, at individet skal være reflektiv i alle hverdagslivets forhold og fordi de tilfører det senmoderne liv en form for selvfølgelighed og stabilitet. Det multirytmiske hverdagsliv fordrer, at rytmerne skal kunne indgå i samspil med andre rytmer for eksempel i forhold til andre mennesker. De sociale strukturer i hverdagslivet skal udgøre den bærende ramme, hvis den enkelte skal kunne mestre at få de mange rytmer i det senmoderne hverdagsliv til ikke at modarbejde hinanden. Et hverdagsliv, som kun er flygtigt og ikke indeholder stabile elementer, er således urytmisk og ikke bæredygtigt for individet.

På centrale områder er samfundets tiljubling af styring efter New Public Management-principper ikke et passende styringsperspektiv for den kollektive trafik. Troen på, at markedet i sig selv er den bedste og mest effektive mekanisme til styring af dette formål, støder imod dele af den kritiske mobilitetssociologiske viden. Viden som viser, at mobilitets-spørgsmål netop ikke udelukkende er rationelle og økonomisk styrede, men langt hen ad vejen drevet af ambivalente overvejelser, som stikker langt dybere i borgernes identitet end penge. Chaufførernes fortællinger viser, hvordan flygtige relationer til omgivelserne er frugten af foranderlighed og flydende tilstande på organisatorisk og samfundsmæssigt plan.

Ambivalenser i mobile liv kan således ikke undgås, men de nedbrydende og ustabile sider af flygtigheden i hverdagslivet skal opvejes af identitetsstabiliserende forhold som synlighed, genkendelighed, anerkendelse, indflydelse, tillid, sikkerhed og lighed. Den kollektive transport er et politisk anliggende, fordi den aldrig kan stille alle tilfredse, og markedet kan derfor ikke udelukkende styre den uden store uligheder til følge. De mennesker, som arbejder i den kollektive trafik, bliver spydspidser for denne udvikling.

Bauman understreger i sin karakteristik af den flydende modernitet, at det flydende til tider vil størkne og finde sin fastere form. I hvert fald for en tid. Han kommer ikke med bud på, hvori denne stabilisering består. Analysen af fortællingernes ambivalenser efterlader den konklusion, at en stabil, størknet ø i chaufførernes flygtige, flydende liv ligger i deres *faglighed*. Fagligheden kan skifte udseende, fagligheden kan være truet, men fagligheden bærer chaufførerne gennem fleksibleringsrisici og udfordringer. De erfarne chauffører med mange år bag rattet er chauffører *i medgang og modgang*.

Konsekvenserne af flygtige relationer i det markedsgjorte (service) arbejde er mangfoldige. Både tærende og frisættende. Anvendelsen af flygtighedsbegrebet i en kritisk analyse af arbejdslivets udfordring og påvirkning af det øvrige hverdagsliv er frugtbar. Det bringer fleksibiliseringsdiskussionen et stykke videre, end dystopiske forudsigelser om individets fremtidige truede eksistens gør. I senmoderniteten hersker hellige dogmer, som ikke er nemme at røkke ved. Mange samfundsmæssige forandringer bygger således på kausale værdikæder, som for eksempel slår fast, at mere mobilitet og mere fleksibilitet skaber mere vækst, og at vækst er godt for enhver pris. Denne afhandling har vist, at en kritisk tilgang til sådanne slutninger frembringer nuancer, som er nødvendige at analysere, hvis man vil indfange de mangefacetterede konsekvenser for individets levede liv og dermed kunne identificere de samfundsmæssige konsekvenser.

Litteraturliste

- Aagaard Nielsen, Kurt (2001): 'Eksperimentelle metoder og aktionsforskning – om sociale eksperimenter og aktionsforskning i arbejdslivsforskning'. I Brandsholm Pedersen, Kirsten og Lise Drewes Nielsen (eds.): *Kvalitative metoder – fra metateori til markarbejde*. Frederiksberg, Roskilde Universitetsforlag.
- Aagaard Nielsen, Kurt & Birger Steen Nielsen (2006): 'Methodologies in Action Research' I Aagaard Nielsen, Kurt & Lennart Svensson (eds.): *Action Research and Interactive Research. Beyond practice and theory*. Maastricht, Shaker Publishing.
- Alvesson, Mats & Kaj Sköldberg (2000): *Reflexive Methodology*. London, Sage.
- Amin, A. & Nigel Thrift (2003): *Cities: Reimagining the Urban*. Cambridge, Polity Press.
- Andersen, John og Gestur Hovgaard (2007): 'Metodekombination med sociologisk fantasi'. I Fuglsang, Lars, Peter Hagedorn-Rasmussen og Poul Bitsch Olsen: *Teknikker i samfundsvidenskaberne*. Frederiksberg, Roskilde Universitetsforlag.
- Antonsen, Marianne & Torben Beck Jørgensen (eds.) (2000): *Forandringer i teori og praksis – skiftende billeder fra den offentlige sektor*. København, Jurist- og Økonomiforbundets Forlag.
- Bauman, Zygmunt (2002): *Fællesskab – en søgen efter tryghed i en usikker verden*. København, Hans Reitzels Forlag.
- Bauman, Zygmunt (2003): *Frihed*. København, Hans Reitzels Forlag.
- Bauman, Zygmunt (2005): *Liquid life*. Cambridge, Polity Press.
- Bauman, Zygmunt (2006): *Flydende modernitet*. København, Hans Reitzels Forlag.
- Bech-Jørgensen, Birte (1994): *Når hver dag bliver hverdag*. København, Akademisk Forlag.
- Beck, Ulrich (1997): *Risikosamfundet. På vej mod en ny modernitet*. København, Hans Reitzels Forlag.
- Beck, Ulrich (2002): *Fagre Nye Arbejdsverden*. København, Hans Reitzels Forlag.
- Beck, Ulrich (2008): 'Mobility and the Cosmopolitan Perspective'. I Canzler, Weert, Vincent Kaufmann & Sven Kesselring (eds.): *Tracing Mobilities – Towards a Cosmopolitan Perspective*. Aldershot, Ashgate.

- Beck, Ulrich, Anthony Giddens & Scot Lash (1994): *Reflexive modernization – politics, tradition and aesthetics in the modern social order*. Cambridge, Polity Press.
- Becker-Schmidt, Regina (1982): 'Modsætningsfyldt realitet og ambivalens: kvinders arbejds erfaringer i fabrik og familie'. I *Udkast*, 2, 10, 164-198. København, Psykologisk Laboratorium og Dansk Psykologisk Forlag.
- Beckmann, Jörg (2000): *Automobilisering som mobilitetsparadigme – refleksioner over biler, bilister og deres spatiotemporaliteter*. Dansk Sociologi, vol. 11, nr. 1.
- Bering, Ida (2004): *Når det dårlige arbejde også er godt – medarbejderperspektiver på ændret arbejdsorganisering belyst gennem udviklingsprojekter i rengøringsbranchen*. Ph.d.-afhandling fra Forskerskolen i Livslang Læring. Frederiksberg, Roskilde Universitetsforlag.
- B. Jensen, Ole & Claus Lassen (2006): 'Mobilitetsforskningen på arbejde!'. I *Nordisk Samhällsgeografisk Tidskrift* nr. 41/42: side 11-34.
- B. Jensen, Ole & Tim Richardson (2004): *Making European Space. Mobility, Power and Territorial identity*. London, Routledge.
- Blaikie, Normann (1993): *Approaches to Social Enquiry*. Cambridge, Polity Press.
- Bloch, Charlotte (2001): *Stress og flow. Stemninger og følelseskultur i hverdagslivet*. Frederiksberg, Samfundslitteratur.
- Brusman, Mats, Tora Friberg & Jane Summerton (eds.) (2008): *Resande, planering, makt*. Lund, Arkiv förlag.
- Buch-Hansen, Hubert & Peter Nielsen (2007): *Kritisk realisme*. Frederiksberg, Samfundslitteratur Roskilde Universitetsforlag
- Busck, Ole Gunni (2006): *Spild af ressourcer – spild af mennesker. Del 1: Sammenfatning af forskningsresultater omkring miljø- og arbejdsmiljøudvikling i virksomheder – og nye indsigter*. Ph.d.-afhandling, Institut for Samfundsudvikling og Planlægning. Ålborg Universitet.
- Bærenholdt, Jørgen Ole (2007): *Coping with distances. Producing Nordic Atlantic Societies*. New York, Berghahn Books.
- Castells, Manuel (1996): *The rise of the network society*. Cambridge, Blackwell.
- Collin, Finn (2003): *Konstruktivisme*. Frederiksberg, Samfundslitteratur.
- Concito (2009): *Mulige veje til CO2 reduktion i transportsektoren – en værktøjskasse*. (www.concito.info, 160309).

- Cresswell, Tim (2006): *On the move – mobility in the modern western world*. New York, Routledge.
- Dennis, Kingsley & John Urry (2009): *After the car*. Cambridge, Polity.
- Drewes Nielsen, Lise (2001): 'Virksomhedsanalysen og den reflektive metode – en kritisk analyse af fleksibilitet, magt og tidspres'. I Brandsholm Pedersen, Kirsten & Lise Drewes Nielsen (eds.): *Kvalitative metoder – fra metateori til markarbejde*. Roskilde, Roskilde Universitetsforlag.
- Drewes Nielsen, Lise, Kurt Aagaard Nielsen, Eva Munk Madsen & Katrine Hartmann-Petersen (2004): Projektansøgningen til Arbejds miljøforskningsfonden sep. 2004: *Flygtige og grænseløse relationer i arbejdet med mennesker – et netværksprojekt til et forbedret og sundt arbejdsmiljø – Vi havde påbegyndt en udvikling – men så skete der noget...* (Upubliceret materiale).
- Drewes Nielsen, Lise (2005): 'Reflexive Mobility – A critical and Action Oriented Perspective on Transport Research'. I Thomsen, Thyra Uth, Lise Drewes Nielsen & Henrik Gudmundsson (eds.): *Social Perspectives on Mobility*. Aldershot, Ashgate.
- Drewes Nielsen, Lise (2006): 'The Methods and Implications of Action Research'. I Aagaard Nielsen, Kurt & Lennart Svensson (eds.): *Action Research and Interactive Research*. Maastricht, Shaker Publishing.
- Drewes Nielsen, Lise & Kurt Aagaard Nielsen (2006): 'Er fleksibiliteten bæredygtig?' *Tidsskrift for arbejdsliv*. Nr. 2, side 38-53.
- Drewes Nielsen, Lise (2007): 'Slow Down – behøver alt at gå hurtigere og hurtigere'. *Global Økologi*, nr. 4, side 20-21, Økologisk Råd.
- Drewes Nielsen, Lise & Tina Pedersen (2007): 'Frisk laks fra Norge til Japan. Et case-studie af en global forsyningskæde'. *Logistikledelse*. København, Børsens Forum.
- Drewes Nielsen, Lise, Kurt Aagaard Nielsen, Eva Munk Madsen & Katrine Hartmann-Petersen (forthcoming): *Fleksibilitet, flygtighed og frirum* (arbejdstitel). Frederiksberg, Samfundslitteratur.
- Dyrberg, Torben B., Allan D. Hansen & Jacob Torfing (eds.) (2000): *Diskursteorien på arbejde*. Frederiksberg, Roskilde Universitetsforlag.
- Egnsplankontoret (1947): *Skitseforslag til Egnspan for Storkøbenhavn*. København, Egnsplankontoret.
- Eriksen, Thomas Hylland (2001): *Øjeblikkets tyranni*. København, Tiderne skifter.

- Fairclough, Norman (1992): *Discourse and social change*. Cambridge, Polity Press.
- Fairclough, Norman, Bob Jessop & Andrew Sayer (2004): 'Critical realism and semiosis'. I Joseph & Roberts (eds.): *Realism, Discourse and Deconstruction*. London, Routledge.
- Featherstone, Michael, Nigel Thrift & John Urry (2005): *Automobilities*. London, Sage.
- Flick, Uwe (2006): *An Introduction to Qualitative Research*. London, SAGE.
- FOA – Fag og Arbejde (2005): *Rapport om kollektiv bustrafik i HUR, Århus og Odense*. Oktober 2005.
- Fog, Jette (1995): *Med samtalen som udgangspunkt. Det kvalitative forskningsinterview*. København, Akademisk Forlag.
- Fotel, Trine (2006): *Mobilitet i børnehøjde. En mobilitetssociologisk analyse af praksis, velfærd og ulighed i børns hverdagsliv*. Ph.d.-afhandling, Roskilde Universitetscenter.
- Freudental-Pedersen, Malene (2007): *Mellem frihed og ufrihed. Strukturelle fortællinger om mobilitet i hverdagslivet*. Ph.d.-afhandling, Roskilde Universitetscenter
- Freudental-Pedersen, Malene (2009): *Mobility in daily life – between freedom and unfreedom*. Aldershot, Ashgate
- Freudental-Pedersen, Malene, Katrine Hartmann-Petersen & Kenneth Roslind (2002): *Strukturelle fortællinger om mobilitet*. Speciale, Tek-Sam, Roskilde Universitetscenter.
- Freudental-Pedersen, Malene & Katrine Hartmann-Petersen (2006): 'Fællesskaber som udgangspunkt? Refleksiv mobilitet og human security i mobilitetsforskningen'. *Nordisk Samhøllsgeografisk tidsskrift*, 41/42, 175-196.
- Freudental-Pedersen, Malene, Katrine Hartmann-Petersen & Lise Drewes Nielsen (forthcoming 2009): 'Mixing Methods in the Search for Mobile Complexity'. I Murray, Lesley & Benjamin Fincham (eds.): *Mobile methodologies*, Palgrave Macmillan.
- Giddens, Anthony (1984): *The constitution of society*. Californien, The University of California Press.
- Giddens, Anthony (1994): *Modernitetens konsekvenser*. København, Hans Reitzels Forlag.

- Giddens, Anthony (1996): *Modernitet og selvidentitet – selvet og samfundet under senmoderniteten*. København, Hans Reitzels Forlag.
- Giddens, Anthony (2009): *The Politics of Climate Change*. Cambridge, Polity Press.
- Greve, Carsten (2002): *New Public Management*. Paper, Carsten Greve & Nordisk Kultur Institut. Publikationen indgår i forskningsprojektet 'Nordisk Kulturpolitik under Forandring'.
- Greve, Carsten (2003): *Offentlig ledelse – teorier og temaer i et politologisk perspektiv*. København, Jurist og Økonomforbundets Forlag.
- Grøn, Sisse (2008): *Sikkerhedskultur og arbejdspraksis hos lastvognschauffører – en fortælling om frihed og tanketorsk*. Ph.d.-afhandling. Det Nationale Forskningscenter for Arbejdsmiljø og Institut for Miljø, Samfund og Rumlig Forandring, Roskilde Universitetscenter.
- Gudmundsson, Henrik (2000): *Mobilitet og bæredygtighed – strategier, mål og institutioner i reguleringen af persontransport*. Ph.d.-afhandling, Handelshøjskolen København.
- Gullestad, Marianne (1989): *Kultur og hverdagsliv: på sporet af det moderne Norge*. Oslo, Universitetsforlaget.
- Halkier, Bente (1999): *Miljø til daglig brug? Forbrugeres erfaringer med miljøhensyn i hverdagen*. Frederiksberg, Forlaget Sociologi.
- Halkier, Bente (2002): *Fokusgrupper*. Frederiksberg, Samfundslitteratur & Roskilde Universitetsforlag
- Hannam, Kevin, Mimi Sheller & John Urry (2006): 'Mobilities, immobilities and moorings'. I *Mobilities*, 1, 1, 1-22.
- Hansen, Anders Lund (2006): *Space wars and the new urban imperialism*. Ph.d. dissertation, Lund University.
- Hartmann-Petersen, Katrine, Malene Freudendal-Pedersen & Lise Drewes Nielsen (2007): 'Mobilitetens optik på det moderne liv'. I Jensen, Anne, John Andersen, Ole Erik Hansen & Kurt Aagaard Nielsen (eds.): *Planlægning i teori og praksis – et tværfagligt perspektiv*. Roskilde, Roskilde Universitetsforlag.
- Harvey, David (1989): *The condition of postmodernity*. Oxford, Blackwell.
- Hedegaard Sørensen, Claus & Frode Longva (2007): *Koordinering i transportsektoren – svinger pendulet tilbage?* Paper, Trafikdage på Ålborg Universitet.
- Herløv Lund, Henrik (2008): *New Public Management – en principiel kritik*. Kritisk Debat 2008.

- Hochschild, Arlie (1997): *The time bind: when work becomes home and home becomes work*. New York, Metropolitan Books.
- Hochschild, Arlie (2004): 'Gennem sprækker i tidsfælden: fra markedsmanagement til familiemanagement'. I Hviid Jacobsen, Michael & Jens Tonboe (eds.) (2004): *Arbejdssamfundet – den beslaglagte tid og den splittede identitet*. København, Hans Reitzels Forlag.
- Husted, Mia & Ditte Tofteng (2007): *Respekt og Realiteter – bevægelser mellem arbejde og udstødning*. Ph.d.-afhandling, Institut for Miljø, Samfund og Rumlig Forandring, Roskilde Universitetscenter.
- Hvid, Helge & Niels Møller (1992): *Det udviklende arbejde*. København, Fremad.
- Hvid, Helge (2006): *Arbejde og bæredygtighed*. København, Frydenlund.
- Hviid Jacobsen, Michael (2004): 'Fra moderne arbejdetik til senmoderne selvvalgt slaveri?'. I Hviid Jacobsen, Michael & Jens Tonboe (eds.) (2004): *Arbejdssamfundet – den beslaglagte tid og den splittede identitet*. København, Hans Reitzels Forlag.
- Hviid Jacobsen, Michael & Jens Tonboe (red.) (2004): *Arbejdssamfundet – den beslaglagte tid og den splittede identitet*. København, Hans Reitzels Forlag.
- Hviid Jacobsen, Michael & Jonas Larsen (2008): 'Zygmunt Bauman vs. John Urry – en sociologisk supersværvægtskamp om socialitets- og mobilitetsmetaforer'. I *Sociologi i Dag*, 38, 3, 7-37.
- Jensen, Mette (1997a): *Benzin i blodet – kvalitativ del*. ALTRANZ, DMU, Faglig rapport.
- Jensen, Mette (1997b): *Benzin i blodet – kvantitativ del*. ALTRANZ, DMU, Faglig rapport.
- Jensen, Mette (2001): *Tendenser i tiden – en sociologisk analyse af mobilitet, miljø og moderne mennesker*. Frederiksberg, Samfundslitteratur.
- Jensen, Anne (2006): *Governing with rationalities of mobility. A study of Institution Building and Governmentality in European Transport Policy*. Ph.D. Thesis. Department for Environment, Technology and Social Studies, Roskilde University.
- Jungk, Robert & Norbert R. Müllert (1984): *Håndbog i Fremtidsværksteder*. København, Politisk Revy.
- Jönsson, Bodil (2000): *Ti tanker om tid*. København, Rosinante.
- Jørgensen, Marianne W. & Louise Phillips: *Diskursanalyse som teori og metode*. Frederiksberg, Roskilde Universitetsforlag.

- Kaufmann, Vincent (2002): *Re-thinking mobility*. Comtemporary Sociology. Aldershot, Ashgate.
- Kesselring, Sven (2006): 'Pioneering mobilities: new patterns of movement and motility in a mobile world'. I *Environment and Planning A*, 38, 2, 269-279.
- Kesselring, Sven (2008): 'The Mobile Risk Society'. I Canzler, Weert, Vincent Kaufmann & Sven Kesselring (eds.): *Tracing Mobilities – towards a Cosmopolitan Perspective*. Aldershot, Ashgate.
- Kvale, Steinar (1997): *Interview. En introduktion til det kvalitative forskningsinterview*. København, Hans Reitzels Forlag.
- Københavns Kommune & HUR Trafik (2006): *Busplan 2007*. Udarbejdet af Tetra-Plan.
- Lambrecht Lund, Henrik, Helge Hvid, Klaus T. Nielsen, Annette Kamp & Kurt Aagaard Nielsen (2008): *Fleksibilitet på godt og ondt*. FTF Dokumentation nr. 7 – juni 2008.
- Larsen, Hans (2008): Stor succes med at få flere med bussen. 14.11.09
<http://www.berlingske.dk/article/20081114/koebenhavn/711140039/> (24. november 2008).
- Lefebvre, Henri (2004): *Rhythmanalysis. Space, time and everyday life*. London, Continuum.
- Madsen, Eva Munk (2007): *Handicaphjælperes arbejdsmiljø – en hjælperundersøgelse*. FOA – Fag og Arbejde.
- Massey, Doreen (1994): *Space, Place and Gender*. Oxford, Polity Press.
- Morgan, David (1997): *Focus Groups as Qualitative Research*. Sage, London.
- Murray, Lesley & Benjamin Fincham (forthcoming 2009): *Mobile Methodologies*. Palgrave Macmillan.
- Nielsen, Lasse Lindholm (2007): *Socialrådgiver i en forandringstid. Et casestudie af forandring og kommunikation på et jobcenter i Danmark*. Speciale, Roskilde Universitetscenter.
- Nowotny, Helga, Peter Scott & Michael Gibbons (2001): *Re-Thinking Science Knowledge and the Public in an Age of Uncertainty*. Oxford, Polity Press.
- Olesen, Henning Salling (2003): *Bøjelighed eller tilbøjelighed – træer og levende mennesker*. Tidsskrift for Arbejdsliv, 5, 3, 81-90.

- Pedersen, Karim (2008): *Gratis internet i busser*. 16.09.08
http://www.comon.dk/news/gratis.internet.i.busser_37698.html (24. november 2008)
- Poulsen, Kjeld B., Kai Drewes, Sisse Grøn, Peter T. Petersen & Elsa Bach (2004): *Refleksioner over interventioner. Erfaringer fra over 200 interventioner iværksat for at forbedre sundhed og arbejdsmiljø for 3500 buschauffører*. Arbejdsmiljøinstituttet, København.
- Prætorius, Nadja (2007): *Stress: det moderne traume*. Virum, Dansk psykologisk forlag.
- Qvortrup, Lars (1998): *Notat om telearbejde*. Landsorganisationen i Danmark.
- Reason, Peter & Hilary Bradbury (eds.) (2008): *The SAGE handbook of action research: participative inquiry and practice*. London: SAGE.
- Regeringen (2008): *Beredygtig transport – bedre infrastruktur*. København, Transportministeriet.
- Resonans (2007): *Ansatte har for lidt tid til brugerne*. FTF, Resonans 12.11.2007.
- Ryvang faglig klub (2008): *Vejen Frem*, nr. 415 (12.09.08).
- Sayer, Andrew (1992): *Method in Social Science. A Realist Approach*. London, Routledge.
- Sayer, Andrew (2000): *Realism and social science*. London, SAGE.
- Sennett, Richard (1999): *Det fleksible menneske – eller arbejdets forvandling og personlighedens nedsmeltning*. Højbjerg, Hovedland.
- Sennett, Richard (2003): *Respekt i en verden af ulighed*. Højbjerg, Hovedland.
- Sennett, Richard (2007): *Den ny kapitalismes kultur*. Højbjerg, Hovedland.
- Sennett, Richard (2008): *The Craftsman*. New Haven, Yale University Press.
- Sheller, Mimi & John Urry (2000): 'The city and the car'. I *International Journal of Urban and Regional Research*. 24, 4, 737-757.
- Silverman, David (2005): *Doing Qualitative Research: a practical handbook*. London, SAGE.
- Simonsen, Kirsten (2005): *Byens mange ansigter – konstruktion af byen i praksis og fortælling*. Frederiksberg, Roskilde Universitetsforlag.

- Simonsen, Kirsten (2007): 'Rum, tid og moderne byliv'. I Jensen, Anne, John Andersen, Ole Erik Hansen & Kurt Aagaard Nielsen (eds.): *Planlægning i teori og praksis – et tværfagligt perspektiv*. Frederiksberg, Roskilde Universitetsforlag.
- Simonsen, Kirsten (2008): 'Place as encounters: Practice, conjunction and co-existence'. I Bærenholdt, Jørgen Ole & Brynhild Granås (eds.): *Mobility and Place. Enacting North European Peripheries*. Aldershot, Ashgate.
- Smart, Barry (1998): *Facing modernity – ambivalence, reflexivity and morality*. London, Sage.
- Sporvognen 2006 (2006), Trafikfunktionærernes Fagforening, 107. årgang, december 2006, vol. 12.
- Sporvognen 2007 (2007), Trafikfunktionærernes Fagforening, 108. årgang, oktober 2007, vol. 10
- Sporvognen 2008 (2008), Trafikfunktionærernes Fagforening, 109. årgang, oktober 2008, vol. 10
- Sørensen, Bjørg Aase & Asbjørn Grimsmo (2001): *Varme og kalde konflikter i det nye arbejdslivet*. Oslo, Tiden Norsk Forlag.
- Teknologirådet (1997): *Nær eller fjern – om telearbejde*. Teknologirådets rapporter 1997/3.
- Teknologirådet (2009): *Teknologi og marginalisering. Er der sammenhæng?* København.
- Thomsen, Thyra Uth (2001): *Persontransportens betydning for individet i et identitetsspektiv med fokus på transportmiddelvalg*. Ph.d.-afhandling, Handelshøjskolen i Århus.
- Thomsen, Thyra Uth, Lise Drewes Nielsen & Henrik Gudmundsson (eds.) (2005): *Social Perspectives on Mobility*. Aldershot, Ashgate.
- Trafikfunktionærernes fagforening (1997): *I front*. Trafikfunktionærernes Fagforening 1897-1997. Valby.
- Trafikselskabet Movia (2006): *Udbudsstrategi for udbud af rutekørsel*:
<http://trafikweb.hur.dk/KIa/drejobog2007/dokumenter/Udbudsstrategi.pdf>.
- Turèll, Dan (1976): 'Jeg skulle have været taxachauffør' I *Drive-in Digte*. Borgen.
- Uddannelsescentret for kollektiv trafik (2006): *Hvem kører bussen? – en analyse af rekrutteringssituationen for den kollektive bustrafik i Hovedstadsregionen*. Juni 2006.

- Ugebrevet A4 (2006): *Jeg har kørt bus for sidste gang*. Årgang 5, vol 44 (18.12.06).
- Urry, John (2000): *Sociology beyond society – mobilities for the twenty-first century*. London, Routledge.
- Urry, John (2007): *Mobilities*. London, Cambridge, Polity Press.
- Vasconcellos, Bianca Z. (2008): 'Samkørsel hitter i hele landet'. *Politiken*, 2. august 2008, 1. sektion, s. 4-5.
- Vejdirektoratet (2001): *TU 1998-99. Resultater fra transportvaneundersøgelsen*. Rapport nr. 222.
- Virilio, Paul (1998): *Cyberworld. Det værstes politik*. Frederiksberg, Introite.
- Wiegman, Inger-Marie, Karin Mathiesen & Peter Hasle (2004): *Arbejds miljø ved udbud af busdrift*. CASA februar 2004.
- Young, M. (1988): *The Metronomic society: natural rhythms and human timetables*. Boston, Harvard University Press.
- Østerberg, Dag (2005): *Sociologiske nøglebegreber og deres oprindelse*. København, Akademisk Forlag.

Links/www:

- (<http://www.ami.dk/Aktuel%20forskning/AMIs%20sp%C3%B8rgeskema%20om%20...dk>) (02.02.06)
- <http://www.moviatrafik.dk/bagomos/bagombussen/nogletal/busserne/Pages/Busserne.aspx> (28.01.09)
- <http://www.moviatrafik.dk/bagomos/bagombussen/nogletal/busserne/Pages/Busserne.aspx> (09.02.09)
- <http://www.moviatrafik.dk/bagomos/bagombussen/nogletal/tilfredshed/Pages/Tilfredshed.aspx> (09.02.09)
- <http://www.arbejdsmiljoforskning.dk/Aktuel%20forskning/AMIs%20sp%C3%B8rgeskema%20om%20psykisk%20arbejds milj%C3%B8/Resumeer/Tillid%20og%20retf%C3%A6rdighed%20p%C3%A5%20danske%20arbejdspladser.aspx> (12.02.09)

BILAG 1:

SPØRGEGUIDE A

Individuelt interview

Tema	Tese	Spørgsmål
Arbejdet som buschauffør	<p>Mange chauffører er stolte på fagets vegne</p> <p>Men der var engang...</p> <p>Arbejdet/arbejdsidentiteten hænges på knagen i garderoben sammen med uniformen, når arbejdsdagen er slut. Fritiden er målet.</p> <p>Omorganiseringer er ikke af det gode for nogen parter (surveyen). I hvert fald ikke for chaufføren. FOA-rapport støtter dette - så hvad er prisen for udliciteringerne set fra chaufførernes side?</p> <p>Rum-opfattelser af byen: chaufførerne har en særlig måde at aflæse byen på afhængig af tidspunkt på dagen, geografisk område, trafikens rytme osv. Der er følelser forbundet med disse iagttagelser, som er en vigtig del af arbejdet og af, min forståelse af arbejdet.</p>	<p>Hvor lang tid har du været chauffør? Hvorfor blev du det? Er du stolt af at være chauffør?</p> <p>Hvordan ser en typisk arbejdsdag ud - fra du vågner om morgenen til du går i seng? Hvordan er dine vagter? Har du indflydelse på, hvilke vagter du får?</p> <p>Føler du at du bliver forstået af din chef? Hvem betragter du som din nærmeste chef?</p> <p>Hvordan er kontakten til din driftsleder? Til dine kollegaer? Til din tillidsmand? Hvem er din nærmeste sparringspartner på arbejdet? Hvad bruger du vedkommende til?</p> <p>Har selve arbejdet ændret sig, mens du har været chauffør? Hvordan? Hvad har været til det bedre og hvad har været forringende? Hvordan har du mærket de omorganiseringer, der har været i branchen?</p> <p>Er der forskel på, hvor man kører i byen? Hvilke områder foretrækker du? Hvorfor? Er der tidspunkter, der er bedre end andre?</p> <p>Hvad er det bedste ved at være chauffør? Hvad er det værste?</p> <p>Hvornår kan du bedst lide dit arbejde? Hvornår er du mest træt af dit arbejde?</p>

<p>Fleksibilitet i arbejdslivet</p>	<p>Fleksibilitet hænger sammen med den <i>potentielle</i> mulighed for at få indflydelse på sit eget arbejde.</p> <p>Fleksibilitet er en tom kategori, som er vanskelig at sætte ord på.</p> <p>Fleksibilitet er vanskelig at omsætte til chaufførarbejdet – og handler derfor meget om at være fleksibel i forhold til kolleger og at blive mødt af en fleksibel indstilling af driftslederen</p> <p>Følelsen af stress forekommer tit, men chauffører føler sig afmægtige i håndteringen. Det er faktorer, de ikke har indflydelse på (trængsel og forsinkelser i trafikken, sure kunder osv.)</p> <p>Flow-fornemmelsen (den positive stress) er direkte relateret til trafikens flow</p> <p>Tidspresset er stort (selvom det ikke er det ord, som bruges)</p> <p>Tidspresset går ikke umiddelbart på relationerne til det øvrige hverdagsliv. Der står jo på køreplanen, hvornår de har fri... Men holder den?</p>	<p>Ville du sige, at det er vigtigt at være fleksibel i arbejdet som chauffør? Hvad vil det sige for dig at være fleksibel? Forventes det af dig?</p> <p>På hvilke områder benytter du dig af de muligheder du har for at påvirke arbejdet?</p> <p>Hvilke muligheder har du reelt?</p> <p>Er det muligt at være fleksibel i sit arbejde, når man kører efter en køreplan? Hvad betyder køreplanen for dig – er den en støtte eller en stressfaktor?</p> <p>Er du nogensinde stresset på dit arbejde? Bliver du presset af tiden? Hvornår?</p> <p>Føler du nogensinde at tiden flyver, mens du arbejder? Hvornår?</p> <p>Har du frihed i dit arbejde? Hvordan? Hvornår føler du dig mest fri?</p>
-------------------------------------	---	--

<p>Flygtighed i arbejdslivet</p>	<p>Hvordan forekommer rytmebegrebet?</p> <p>Arbejdets fleksibilisering skaber så mange brud i relationer og rutiner, at det har konsekvenser for dannelsen af varige og stabile fællesskaber</p> <p>Fællesskabsfølelsen i chaufførbranchen er noget særligt (på grund af den traditionelt stærke tilknytning til fagforeningen)</p> <p>Flygtigheden kan 'aflæses' i hvor konsistente relationerne til kolleger er (Surveyen: stor kolleger-udskiftning)</p> <p>Mere flydende relationer til kolleger, til ledelse og til kunderne.</p>	<p>Har du venner på dit arbejde? Har du fjender?</p> <p>Deltager du i noget fælles på arbejdet? Eksisterer der mange fællesskaber? Hvilke? Hvordan opstår de?</p> <p>Får du tit nye kolleger? Snakker man med dem eller dukker de bare op? Er arbejdet som chauffør et alene-arbejde eller arbejder du sammen med andre?</p> <p>Hvad med kunderne? Har du noget forhold til dem? Hvad er en god kunde? Hvad er en irriterende kunde? Hvor meget betyder kunderne for din hverdag?</p>
----------------------------------	--	---

<p>Hverdagslivet</p>	<p>Balance mellem arbejde og fritid?</p> <p>Mobilitet spiller en rolle i det senmoderne hverdagsliv, men hvilken?</p> <p>Hvordan tilrettelægges fritiden, når arbejdets grænser er flydende?</p> <p>Stedets betydning?</p>	<p>Hvornår føler du, du har fri? Tænker du nogensinde på arbejdet i fritiden?</p> <p>Har du familie? Hvor bor du?</p> <p>Hvordan passer dine arbejdstider ind i dit øvrige liv? Kunne du forestille dig at det var anderledes? Hvad er en god dag for dig? Hvorfor?</p> <p>Er du nogensinde stresset i din fritid? I hvilke situationer? Hvad gør du så?</p> <p>Hvad prioriterer du at nå, når du har fri? Har du fritidsinteresser? Hvordan transporterer du dig i din fritid? Hvordan kan du bedst lide at transportere dig? Hvorfor?</p>
<p>Hverdagslivets fællesskaber</p>	<p>Hvori består det gode liv? Hvilken rolle spiller mobilitet i den forbindelse? Hvordan tegner fremtiden?</p> <p>Tab af fællesskaber? Fra fællesskab til fællesskab? Eller netværkssamfund?</p>	<p>Hvad er et godt liv? Hvordan skulle dine hverdage se ud, hvis du helt selv kunne bestemme? Hvad laver du om 10 år?</p>

SPØRGEGUIDE B

Fokusgruppe

(Basis-spørgeguide, gruppe 1-3)

Forløb/ formål	Spørgsmål	Temaer til opfølgning	Visualiseringer
<i>Intro</i>	<p>Fokusgruppen har nogle 3 spilleregler:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sig hvad du mener - både når du er enig og uenig - Jeg har ingen svar. Jeres diskussioner er det vigtige - Tal helst ikke i munden på hinanden <p>Vi starter med en navnerunde af hensyn til optagelsen...</p>		
<i>Intro-øvelse</i>	<p>Lav sammen en liste over hvilke ord, som kan beskrive arbejdet som chauffør. Start med det vigtigste.</p> <p>Et tomt joker-kort er til rådighed for et nyt valgfrit ord i hver bunke.</p>		<p>Billeder: Ét af en HT-chauffør og et af en nutidig chauffør. Tre positive og tre mere negative værdier fra interviewene: Frihed, Status, Fællesskab, Stress, Ensomhed, Usikkerhed</p>

<p><i>'Linje 5A'</i></p>	<p>Hvad tænker I når I ser dette billede?</p> <p>Hvad er godt og hvad er skidt ved denne rute?</p> <p>Hvad er fordelene ved kun at køre 5A? Og ved at skifte rute fra dag til dag?</p> <p>Hvordan ser en typisk dag ud i jeres arbejde?</p> <p>Har ruterne indflydelse på, hvordan man har det når man kommer hjem?</p> <p>Hvordan har man det, når man kommer hjem?</p>	<p>Byens rum – stress eller flow?</p> <p>5A er metafor for bychauffør-arbejdet, som meget defineres i forhold til.</p> <p>5A rummer alle stressbelastningerne – mestring</p> <p>Kobling til hverdagslivet</p>	<p>Billede af en bus 5A, som udgangspunkt</p>
<p><i>Fællesskaber</i></p>	<p>Er der mange fællesskaber på jeres arbejdsplads?</p> <p>Har det ændret sig gennem tiden?</p> <p>Hvad kan fællesskaber på arbejdspladsen bruges til?</p> <p>Hvad betyder det for jeres kollegiale fællesskaber at linjer ind imellem udliciteres?</p> <p>Kunne jeres selskab gøre noget for at I havde flere fællesskaber i jeres arbejde?</p>	<p>Hvor diskuteres konflikter, problemer, usikkerheder, farlige oplevelser, succesoplevelser?</p> <p>Tab/længsler/forandring</p>	

<i>Forandringer</i>	<p>Er der mange forandringer i jeres arbejde? Hvad er forandringer?</p> <p>Er forandringer og ændringer i arbejdet godt eller skidt?</p> <p>Hvem er forandringerne til fordel for (passagererne, selskabet, Movia eller jer)?</p> <p>Hvordan håndterer I forandringerne?</p> <p>Føler I ansvar for at udføre forandringerne? Hvorfor/hvorfor ikke/på hvilken bekostning?</p>	<p>Hvad/hvem går forandringerne ud over?</p> <p>Har de indflydelse på forandringerne? Ønsker de overhovedet indflydelse?</p> <p>Hvornår tipper ansvarligheden for arbejdet over og bliver til en frisættende flygtighed?</p>	
<i>Outro</i>	Lav en liste over hvilken status følgende transportmidler har?		5 kort/billeder: Cykel, Bus, S-tog, Bil, Metro

SPØRGEGUIDE C

Fokusgruppe 4

Nedrivning af Ungdomshuset, marts 2006

Forløb/ formål	Spørgsmål	Temaer til opfølgning	Visualiseringer
<i>Intro</i>	<p>Fokusgruppen har nogle 3 spilleregler:</p> <ul style="list-style-type: none">- Sig hvad du mener - både når du er enig og uenig- Vi har ingen svar- Jeres diskussioner er det vigtige- Tal helst ikke i munden på hinanden <p>Vi starter med en navnerunde af hensyn til optagelsen...</p>		
<i>Intro-øvelse</i>	<p>Skriv dét ord på kortet, som bedst beskriver jeres arbejdsdag den 1. marts, da Ungdomshuset blev ryddet.</p> <p>Fortæl kort, hvorfor netop dette ord beskriver dagen.</p> <p>Styk en liste sammen med ord, som kan beskrive arbejdet som chauffør den dag Ungdomshuset blev ryddet.</p> <p>Bagefter: Er der nogle ord, der mangler?</p>		<p>Billeder: Ét af en chauffør i uniform. Hver deltager får et lille kort og en pen.</p> <p>Kortene lægges på bordet ét for ét. Hver deltager beskriver kort, hvorfor netop dét ord er (mest) beskrivende.</p>

<p><i>Fælles- skabernes betydning efter- følgende?</i></p>	<p>Hvem har I efterfølgende talt med om jeres oplevelser?</p> <p>Har I efterfølgende talt med kolleger? Hvorfor/hvorfor ikke?</p> <p>Er det nemt eller svært at tale om den slags hændelser med andre?</p>	<p>På grund af arbejdets opsplitning og de få sociale fællesskaber på arbejdspladsen, har det været svært at få snakket om oplevelserne siden.</p>	
<p><i>Situationens 'unikhed'</i></p>	<p>Vi har hørt chauffører sige: 'Det vil ske igen. Hvis det ikke lige bliver i forbindelse med Ungdomshuset, bliver det noget andet'. Er I enige i det udsagn?</p> <p>Hvad kunne ske, som ligner?</p> <p>Har I prøvet noget tilsvarende før?</p> <p>Er risikoen ved jeres arbejde noget I tænker over i det daglige? Hvor tit? I hvilke situationer?</p>	<p>Det kommer til at ske igen. Hvori består chaufførernes risikobevisthed?</p>	

<p><i>Hvad manglede?</i></p>	<p>Hvordan oplevede I selskabets rolle den pågældende dag? Hvordan var/er kommunikationen mellem jer og jeres ledere? Kunne de have gjort noget bedre? Hvad?</p> <p>Kunne deres indsats have været sat bedre i system af hensyn til jer? Hvordan?</p> <p>Kunne man etablere en form for kriseberedskab, som kunne være til gavn, hvis/når noget lignende opstår? Hvem skulle gøre hvad? Kan I selv deltage i etableringen?</p> <p>Hvor skal kritikken og ideerne rettes hen?</p> <p>Hvis I måtte give selskabet et råd ovenpå de begivenheder som fandt sted på Nørrebro i de dage, hvad skulle det så være?</p>	<p>Svigtede selskabet den enkelte chauffør i den konkrete situation. Følte de sig alene?</p> <p>Et 'kriseberedskab', som også lægger vægt på evaluering efterfølgende ville være en hjælp?</p> <p>Ved de, hvordan der kan gøres noget, hvem der skal rettes henvendelse til og føler de at de selv kan spille en rolle? Gider/orker de at gøre noget?</p>	
<p><i>Opsamling</i></p>	<p>Vi laver i fællesskab en liste over de vigtigste erfaringer, som skal bæres med videre.</p> <p>Skriv hver især fortsættelsen på sætningen: <i>hvis jeg skulle starte forfra på min arbejdsdag den 1. marts en gang til, ville jeg håbe at</i></p> <p>Fortæl kort om sætningen.</p>		<p>Hver deltager får en kort med første del af sætningen på og med plads til fortsættelse</p>