

Fysisk og virtuel mobilitet

*-Et casestudie af
Kommunikationsvirksomheden Ericsson*



**Act In Time.
Real Time.**



Afgangsprojekt skrevet af Jeanette Harthin Andersen

Urban planning and management, Aalborg universitet, 2006

Forord

Projektet ”Fysisk og virtuel mobilitet – et casestudie af kommunikationsvirksomheden Ericsson” er et afgangsprøje skrevet på uddannelsen urban planning and management, Aalborg universitet, 2006.

”At rejse er at leve”

Dette citat af H.C. Andersen viser lidt om hvordan nogle mennesker opfatter det at rejse før i tiden. Citatet findes i digtet Mit livs eventyr, som første gang på dansk udkom i 1855. Det at rejse var som selve livet. I dag er det blevet noget alment at få lov at rejse, både nationalt men også i højere grad internationalt. I dag er konsekvenserne af den øget mobilitet blevet et problem for miljøet og derfor sættes der fokus på internationale rejser med fly.

Jeg tog af sted på studieophold i Sverige, fordi jeg har en personlig relation til dette land og derfor var det mere end blot et studieophold, men et ophold for livet. Dette betød at jeg i samarbejde med min vejleder fik udnytte af mit ophold på den måde, at det kunne bruges i mit afgangsprøje. Under opholdet søgte jeg materiale og empiri som jeg ikke kunne have fået hvis jeg havde valgt at blive hjemme og skrive et langt afgangsprøje. Under opholdet havde jeg tilknytning til Tekniska Högskola i Stockholm, hvor jeg fulgte kurser med svenske studerende. Alt i alt gav opholdet mig meget, ikke bare fik jeg materiale og empiri, men jeg fik selv lov at mærke hvordan det var at rejse internationalt med fly.

Jeg vil gerne takke de vidensmedarbejdere på Ericsson, som har været behjælpelige med at afsætte tid til interviews, både i Ericssons afdeling i Kista, men også i Århus. Tak til Roger Orrstenius, Håkan Ericsson og Yvonne Nyberg fra Ericssons afdeling i Kista, samt tak til Carsten Nielsen, Kim Stenild og Bente Larsen fra Ericsson i Århus.

Tak til min vejleder Claus Lassen som har været med til at gøre det muligt at udarbejde denne rapport og har været professionel i sin vejledning hele vejen. Tak til Pia Bøgelund der hjalp mig i opstartsfasen allerede på 8. semester, tak for din støtte og vejledning.

Tak til min familie der har troet på mig og givet mig et spark i ny og næ, når jeg har haft behov for det, men også var der til at samle mig op igen, når jeg var kørt lidt for langt ned. Tak til Rasmus der har hjulpet mig igennem hele forløbet.

Denne rapport's kildehenvisninger foregår på Harvard metoden, hvor forfatter og årstal står i en parentes i rapporten og i kildelisten står hele titel, forfatter, forlag og sted. Websider er desuden angivet.

Figurer i rapporten er nummereret fortløbende for hvert kapitel, det betyder at figur 2 i kapitel 4 bliver kaldt figur 4.2. Figurer uden kilde er udarbejdet på egen hånd.

I rapporten er der bilag bagerst der er nummereret med bogstaver (bilag 1 er bilag A) og på en cd bagerst i rapporten er lydfileerne fra interviewene vedlagt, samt en kopi af hele projektet på digital form.

Jeanette Harthin Andersen

Aalborg, August 2006

Indholdsfortegnelse

Forord	1
Indholdsfortegnelse	3
Kapitel 1 Indledning	5
1.1 Problemanalyse	5
1.2 Rapportens fokus og afgrænsning	5
1.3 Valg af metode	6
1.4 Problemformulering	6
1.5 Stigning i flyrejser	6
1.6 Hvorfor er stigningen i flytransporten et problem?	12
1.7 Projektets opbygning	16
Kapitel 2 Metode og Empiri	19
2.1 Kontekstanalyse	20
2.2 Casestudie	22
Kapitel 3 Kontekstanalyse – Arbejdsrejser og virtuel kommunikation	29
3.1 Resor i arbejdet af Per Gustafson -en kortlægning af svenskernes tjenesterejser fra 1995 til 2001.	29
3.2 Den mobiliserede vidensarbejder af Claus Lassen	30
3.3 Reiser og kommunikasjon i yrkessammenheng af transport økonomisk institut, Norge, 1996	32
3.4 Alternativer til forretningsrejser mellem Århus og København af Rambøll management A/S, marts 2002	34
3.5 Hvad er der ikke tidligere undersøgt?	37
Kapitel 4 Kontekst – luftfartens politikker og rammebetingelser	38
4.1 Europæisk luftfart -politikker og rammebetingelser	38
4.2 Svensk lufttrafik	41
4.3 Aktører i Svensk luftfart	41
4.4 Dansk flytrafik	47
4.5 Aktører i Dansk luftfart	47
Kapitel 5 Præsentation af Ericsson	55
5.1 Ericsson -en international virksomhed med rødder i Sverige	55
Kapitel 6 Ericsson Sverige	58
6.1 Præsentation af de interviewede	58
6.2 Den mobile medarbejder	59

6.3 Transportvalg _____	63
6.4 Rejsebeskrivelse _____	65
6.5 Rejsernes konsekvenser for hverdagslivet _____	67
6.6 Den virtuelle medarbejder -arbejdsbeskrivelse af en medarbejder på Ericsson der ikke rejser i sit arbejde _____	71
6.7 Alternativer til arbejdsrejser _____	74
6.8 Opsummering på Kapitel 6 _____	76
Kapitel 7 Ericsson Danmark _____	78
7.1 Præsentation af de interviewede _____	78
7.2 Den mobile medarbejder _____	79
7.3 Transportvalg _____	85
7.4 Rejsebeskrivelse _____	86
7.5 Rejsernes konsekvenser for hverdagslivet _____	89
7.6 Den virtuelle medarbejder -arbejdsbeskrivelse af en medarbejder på Ericsson der ikke rejser i sit arbejde _____	91
7.7 Alternativer til arbejdsrejser _____	93
7.8 Opsummering på Kapitel 7 _____	96
Kapitel 8 _____	98
8.1 Rationaler for at udføre arbejdsrejser _____	98
Kapitel 9 Diskussion _____	104
9.1 Forskellen mellem Sverige og Danmark _____	105
9.2 Kan arbejdsrejsehyppigheden med fly mindskes? _____	106
9.3 Kan miljøkonsekvenserne mindskes? _____	107
9.4 Kan arbejdsrejsehyppigheden begrænses med virtuelle kommunikationsmidler? _____	109
9.5 Løsningsforslag _____	110
Kildeliste _____	112
Bilag A Interview guides _____	116
Bilag B Interviews foretaget i Sverige _____	121
Bilag C Interviews foretaget i Danmark _____	129
Bilag D Mail fra Karin Nyström og Carsten Underberg _____	149

Kapitel 1 Indledning

1.1 Problemanalyse

I dette kapitel formuleres rapportens problemanalyse og problemformulering, som skal danne ramme for det undersøgelses design der ønskes at tages udgangspunkt i gennem rapporten. Der gives først en beskrivelse af rapportens hovedformål og derefter beskrives rapportens fokus og afgrænsning, heraf de centrale problemstillinger. Rapportens metode forklares kort og der ledes således hen til problemformuleringens egentlige formål, af opstille rapportens hovedspørgsmål der ønskes besvaret.

Projektet tager udgangspunkt i, at de internationale rejser med fly i forbindelse med arbejde, er steget markant de seneste ti år.[Transportrådet, 2001] Der vælges at tage udgangspunkt i en enkelt virksomhed, som er international og derfor må formodes at have behov for at arbejde på tværs af lande grænser og derfor sender sine vidensmedarbejdere til udlandet som en del af deres arbejde. Formålet hermed er, at forstå baggrund for og konsekvenserne af stigningen i den internationale arbejdsmobilitet.

I rapporten ønskes der at undersøge rejseforholdene i en kommunikationsvirksomhed for de enkelte vidensmedarbejdere. Der er i rapporten valgt at tage udgangspunkt i Ericsson, der er en svensk opstartet kommunikationsvirksomhed, men som grundet en god udvikling har kontorer rundt omkring i hele verdenen. Desuden vil der blive fokuseret på, hvilke mekanismer og betydningsmønstre, der skaber de internationale rejser og det vil blive diskuteret, hvilke muligheder planlægningen har for at frembringe et mere bæredygtigt rejsemønster på baggrund af projektets analyser.

1.2 Rapportens fokus og afgrænsning

Det ønskes at undersøge vidensmedarbejdere ved Ericssons rejsemønster for på den måde at kunne kortlægge grunden til, at arbejdsrejser med fly er stigende. Derfor er det vigtigt at lave en sammenligning mellem danske og svenske medarbejders rejsemønster, sådan at det er muligt at finde rationaler der kan ændres sådan at flyrejsehyppigheden i fremtiden kan mindskes. Dette gøres som begrundelse for at mindske de miljømæssige konsekvenser flytransporten giver. Derfor ønskes der også undersøgt hvordan muligheden er for at erstatte flyrejser med virtuel kommunikation¹.

¹ Virtuelle kommunikationsmidler er hvor der ikke er tale om face-to-face møder, men hvor der benyttes telefon, pc og andre kommunikationsmidler til møder konferencer mm.

1.3 Valg af metode

Der vælges at bruge casestudiemetoden, hvor casen i rapporten er Ericsson. Her vælges at fokusere på enkelte arbejdere og lade dem fortælle deres egen historie, og derefter sætte det i kontekst til den overordnede problemstilling. Inden de enkelte interview udføres, udarbejdes der en interviewguide der skal fastholde interviewet indenfor projektets hovedfokus. Der vælges at tage to forskellige afdelinger i samme virksomhed, en afdeling i Danmark og en i Sverige, og på den måde lave en sammenligning for at se om rationalerne for arbejdsrejser gælder for begge nationaliteter.

Der ønskes at udarbejde kvalitative interview, hvoraf der vælges aktører der rejser meget og aktører der modsat ikke rejser ofte. Dette vælges for at kunne sætte aktører med mange arbejdsrejser i kontekst med dem der ikke rejser i arbejdet. Dette gøres for at finde frem til de rationaler der gør, at der er behov for at foretage arbejdsrejser og derfor se om arbejdsrejserne kan minimeres på baggrund af de ikke rejsendes rationaler.

1.4 Problemformulering

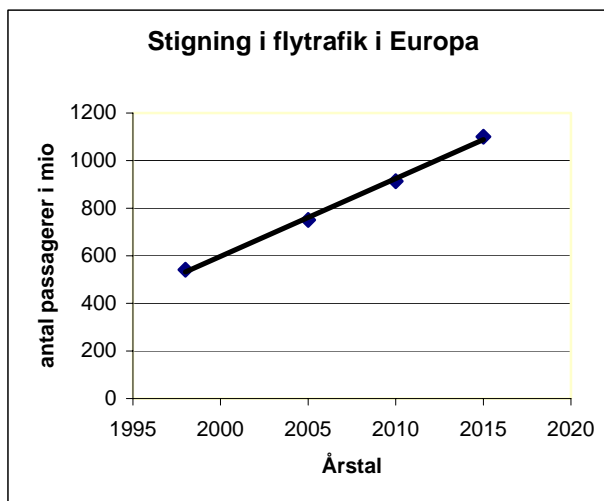
Problemformuleringens hovedspørgsmål, der skal danne ramme for rapporten undersøgelses design lyder således:

- *Hvilke faktorer har indvirkning på at vidensmedarbejdere rejser internationalt og hvilke barrierer og muligheder giver dette for den enkelte medarbejder og dennes hverdagsliv?*
- *Kan der spores forskelle mellem danske og svenske vidensmedarbejders rejsemønstre, selvom det er indenfor den samme virksomhed?*
- *Har vidensmedarbejdere mulighed for at tilvejebringe det samme stykke arbejde ved mindre fysiske rejser og mere virtuel kommunikation?*

I følgende afsnit vil det blive belyst hvordan udviklingen i flytransporten har set ud og hvorfor det er vigtigt at minimere arbejdsrejser med fly.

1.5 Stigning i flyrejser

Der er lavet mange prognoser der påviser at flytransporten er og har været stigende og i 2001 kom transportrådet med en undersøgelse der gik på at undersøge danskernes flyvaner. [Transportrådet, 2001] Fælles for de prognoser der er udarbejdet både herhjemme og i udlandet indikerer en betydelig vækst i lufttrafikken. [Ibid.] Denne vækst kommer af den udvikling, der er i virksomheder og industrien, samt den stigning der er i videns erhverv, hvor behovet er særligt stort for flyrejser. I Europa stiger flytransporten stadig og den stigende konkurrence mellem selskaberne medfører større udbud og lavere priser og dette betyder yderlig vækst i flytransporten. [Ibid.;s. 13] Som der kan ses på figur 1.1 så er stigningen vedvarende ud fra transportrådets prognose og transportrådet fremskriver stigningen proportionel i forhold til den nuværende udvikling. [Ibid.] Denne fremskrivning gælder både for indenrigs- og udenrigsrejser, samt charter-, arbejds- og privat rejser. I dette projekt er arbejdsrejser valgt som undersøgelsesfaktor i og med de er en del af årsagen til, at flytransporten i Europa er stigende.

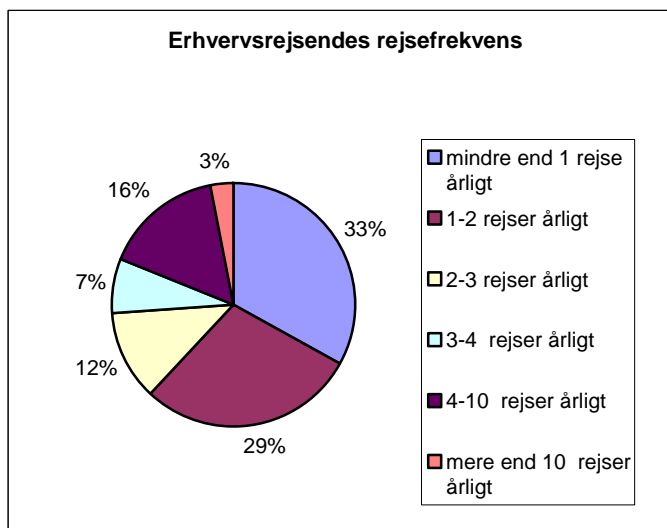


Figur 1.1 Forventet vækst i flytransporten, her er dog ikke taget forbehold for ændringer der kan gøre stigningen mindre eller højere. [Transportrådet, 2001;s. 14]

Flytransportens udvikling i Danmark

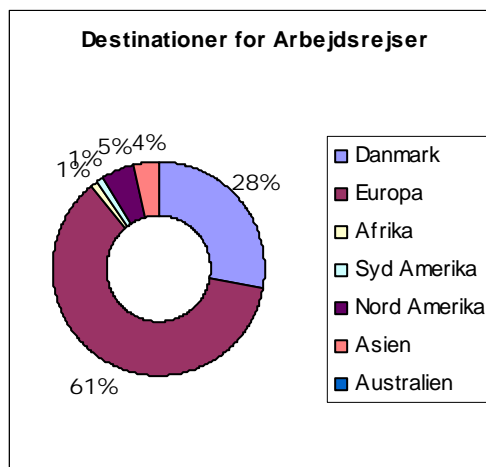
Erhvervsrejser i Danmark, ifølge den undersøgelse transportrådet har udarbejdet, udgør 40 % af alle flyrejser. [Ibid.;s. 6]

Ifølge transportrådets undersøgelse rejser gennemsnittet af dem der rejser som en del af deres arbejdet, 2,7 rejser om året. På figur 1.2 kan man se rejsefrekvensen i løbet af et år. Procentdelen af dem, der rejser mere



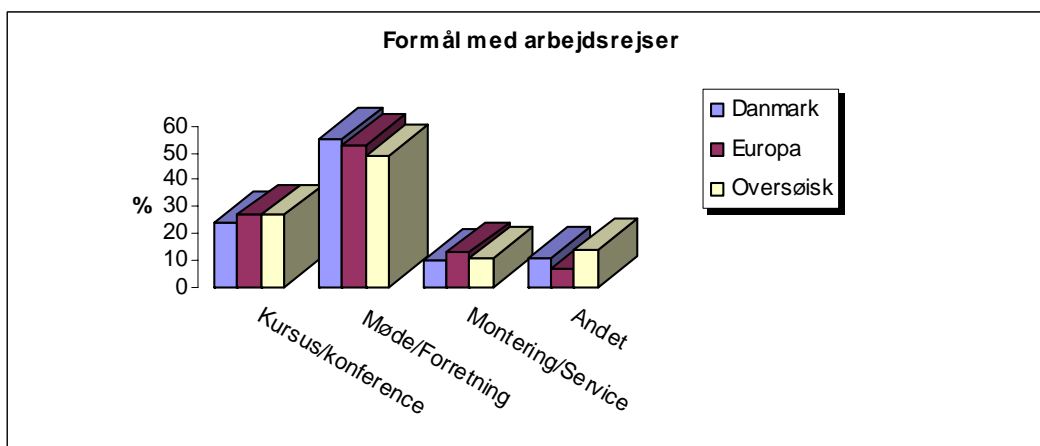
Figur 1.2 Erhvervsrejsendes rejsefrekvens [Transportrådet, 2001; s. 33]

end 10 rejser om året, er på kun 3 % men denne variere meget, i antal rejser, i og med nogle rejser 10 om året, mens andre rejser helt op til 50 gange om året. Denne del af de rejsende foretager 23 % af alle arbejdsrejser, hvilket betyder at de bevæger sig mere end gennemsnittet af de personer der rejser. [Transportrådet, 2001] Disse arbejdsrejser har dog også forskellige destinationer og i undersøgelsen fra Transportrådet har man undersøgt hvilke destinationer. På figur 1.3 ses det tydeligt at hovedparten af rejserne går til et sted i Europa. Disse rejser er fordelt jævnt mellem landene England, Sverige, Tyskland og Belgien/Luxemburg. [Ibid.] Lidt over en fjerdedel af destinationerne er til Danmark og indenrigsrejser er mere brugt i Danmark med fly end først antaget [Ibid.:s. 44]



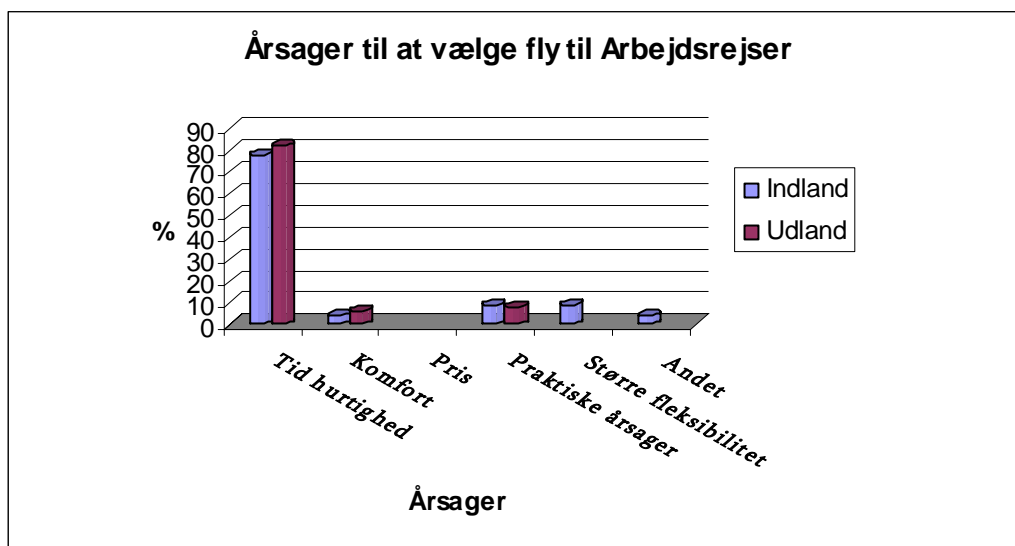
Figur 1.3 Destinationer for arbejdsrejser
[Transportrådet, 2001;s. 44]

Arbejdsrejser til lande udenfor Europa er omkring 11 % og disse har den største afstand rent kilometermæssigt. Gennemsnitsvarigheden for en arbejdsrejse ligger på 6,5 dage, hvoraf det hovedsageligt er udenrigsrejser der trækker dette tal op[Ibid.]. Dette betyder at der er en del arbejdsrejser for en længere periode, da over halvdelen af indenrigsrejserne kun er dagsrejser. Der kan på den anden side siges at det ville være umuligt at klare en udenrigsrejse udenfor Europa på en dagsrejse. [Transportrådet, 2001]



Figur 1.4 formål med arbejdsrejser [Transportrådet, 2001;s. 43]

Ifølge transportrådets undersøgelse om Danskernes flyvaner så er formålet med arbejdsrejserne forbundet med møder/forretninger, Konferencer/ Kurser, montering/service eller andet. Se figur 1.4. Man kan ud fra figuren se at det hovedsageligt er møder i Europa der er årsag til de mange erhvervsrejser. [Ibid.] Dog ligger denne højest for alle destinationer. Ifølge undersøgelsen viser det sig at omkring halvdelen af de offentlige ansatte er af sted i forbindelse med konference eller kurser, mens det for de privat ansatte er møder og forretninger som ligger højest se figur 1.4. Næsten 6 ud af 10 rejser til møde eller forretning. [Transportrådet, 2001] I dette projekt vælges der at undersøge om arbejdsrejser til Europa kan erstattes med virtuelle møder.



Figur 1.5 Årsager til at vælge fly til arbejdsrejser [Transportrådet, 2001;s. 51]

Årsagen til at vælge fly er en vigtig faktor at undersøge, hvis der ønskes en undersøgelse af hvorfor folk rejser i deres arbejde. I Transportrådets undersøgelse af erhvervsrejser er der undersøgt årsagen til at rejse med fly både udenrigs og indenrigs, og den væsentligste årsag til at vælge fly er at det er det hurtigste og det sparer tid. Se figur 1.5. Procentmæssigt er dette den helt dominerende grund til at vælge flyet som transportmiddel, og komfort, praktiske sager og større fleksibilitet er minimalt især når man ser på udenrigsrejserne. Prisen betyder ingenting når der er tale om arbejdsrejser, i og med det er firmaet der betaler og det er de rejsende der er blevet interviewet. Tiden er i dag det vigtigste rationale når man rejser, især i forhold til arbejdet. [Transportrådet, 2001]

Flytransportens udvikling i Sverige

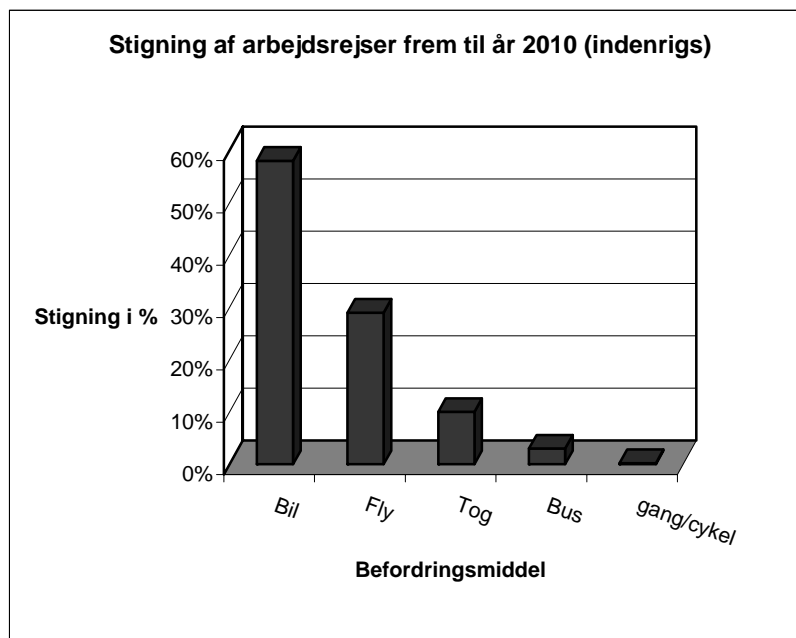
Prognoserne omkring den fremtidige flytransport i Sverige er lavet i samarbejde mellem SIKA² og Luftfartsverket. I rapporten ”persontransporternas utveckling” er der både en fremskrivning af bil, tog, bus og flytransport. I dette afsnit lægges der kun fokus på den fremtidige flytransport. [SIKA, 2002]

Der er lavet en prognose frem til 2010 der fremskriver at antallet af indenrigsrejser med fly vil stige med 45% passagerer [Ibid.;s.16], forudsat at denne øgning er baseret på efterspørgslen så skulle afgangene stige med ca. 20%. Dette gør også at kapaciteten øges og at der derfor investeres i større fly. [Ibid.;s. 16] Fremskrivninger som denne er med til at forudsige at flytransporten ikke mindskes fremover, men tværtimod stiger og derfor er der brug for investeringer i større og mere effektive fly, for på den måde at opfylde det behov der opstår, når efterspørgslen stiger. [Ibid.]

Samtidigt med at flytransporten er stigende har Luftfartsverket også antaget at billetprisen på indenrigsrejser bliver øget med 0,5 % pr. år [Ibid.;s. 17] Dette skulle dog ikke have betydelig indvirkning på flytransportens stigning fremover. Dog vil der blive tale om en ulighed mellem indenrigspriser og udenrigspriser, da det kun er indenrigstrafikken den svenske regering kan sætte afgifter på [SIKA, 2005A]

² SIKA står for Statens institut for kommunikations analyser. I Sverige. De står for prognoser omkring transport og kommunikation.

Når der tales om ”tjeneste rejser³” så er fly det befordringsmiddel der øger antallet af rejser mest, efter bil. [SIKA, 2002; s. 21] Se figur 1.6



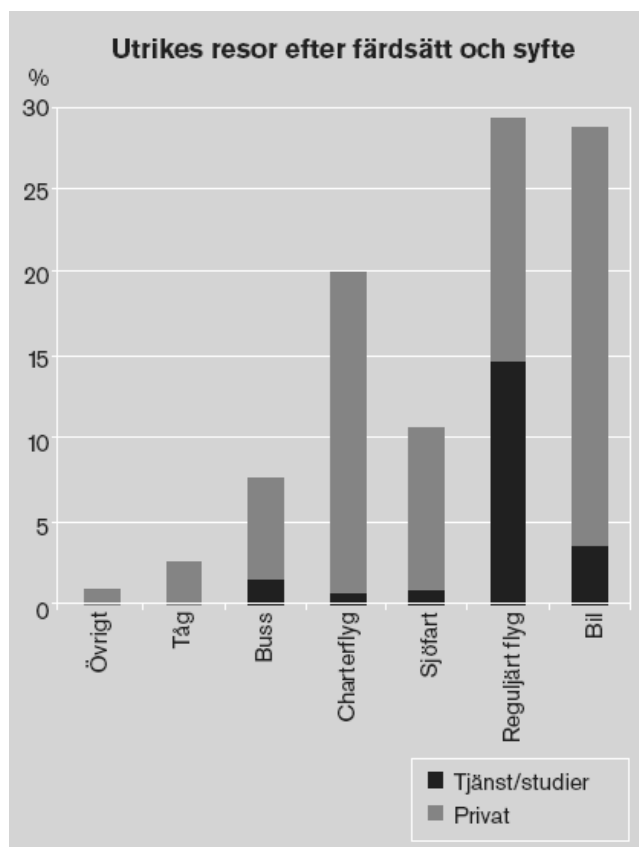
Figur 1.6 Stigning i tjenesterejser [SIKA, 2002;s.21]

Efter 2010 er det fremskrevet at flytransporten øger antallet af rejser mest. I forhold til private rejser er denne stigning høj, dette begrundes med at en faktor som tid betyder meget når der er tale om arbejdsrejser, mens at økonomi på den anden side ikke betyder meget når det ikke er privatpersoner der betaler. [Ibid.]

Indenrigs flytransport bliver fremskrevet som det mest stigende når der tales om persontransport, heraf især når der regnes i personkilometer⁴, da rejser med fly oftest er det befordringsmiddel, der benyttes til længere rejser. Som udenrigs rejsemiddel er flyrejser det mest benyttede når der er tale om arbejdsrejser, se figur 1.7. Dette måles i personkilometer og flyrejser er den altdominerende form for transport til udlandet, når der medregnes privatrejser.

³ Oversat fra svensk til arbejdsrejser

⁴ Personkilometer er hvor mange km. personer flytter sig over en rejse.



Figur 1.7 Udenrigsrejser privat og i arbejde med forskellige befordringsmidler. [SIKA, 2005A; s. 67]

Derfor er flyrejser vigtigt at undersøge, og særligt arbejdsrejser med fly fylder en del af alle arbejdsrejser. I denne rapport ønskes der på baggrund af stigende flytransport i både Danmark og Sverige at undersøge de faktorer der gør sig gældende for stigningen. Begrundelsen for dette valg er at flytransportens stigning giver problemer rent miljømæssigt, og dette problem er stigende, da flytransportens udvikling er stigende.

1.6 Hvorfor er stigningen i flytransporten et problem?

Den stigende flytransport har en bagside, nemlig at det udleder drivhusgasser. Luftfarten står globalt for 12 % af al transportens CO₂ udledning, samtidigt med at flytransporten bidrager til drivhuseffekten ved at udlede NO_x og vanddamp, der også er skadeligt for atmosfæren [Nielsen 2002; s. 1] Problemet i at flytransporten er stigende er at den internationale luftfart ikke er inkluderet i den internationale klimaafteale. [Ibid.] Problemet ligger i at fly der rejser langt kan bidrage til en stor andel af udslip af drivhusgasser. Et eksempel er fra paperet af Stefan Nielsen omkring bæredygtig luftfart der påviser at en tur/retur rejse fra København til New York i et moderne passagerfly udleder 1,6 ton CO₂ (her er tale om en rejse over 12400km.) Dette sammenlignes med at en dansk bil kan køre

9000 km på samme udledning fra flytransport er at der ikke findes afgifter på brændsel som der gør på for eksempel biltrafik. [NOAH, 2006] De følgende afsnit vil præsentere hvordan bæredygtighed kom ind i den internationale miljøpolitik.

Europæisk miljøpolitik

Miljøpolitik blev i 1972 nævnt under Stockholm konferencen, der blev holdt af FN og på den måde kom miljøpolitik ind på den internationale dagsorden som en problematik der ikke kun var et lokalt bestemt problem, men et problem der skulle løses i et samarbejde mellem alle verdens lande. Stockholm konferencen var en begyndelse på den erkendelse der var af de miljømæssige problemer der opstod på grund af den hidtidige udvikling der havde været i særligt I-landene. Dette var starten på den opmærksomhed der blev sat på miljøproblemerne og dette gjorde at der i 1983 opstod en verdensorganisation der skulle videreføre debatten. Debatten gik på det spørgsmål ”*Er udvikling og miljø foreneligt?*” og her kom de første tanker omkring bæredygtig udvikling. I 1987 kom Brundtland kommissionens rapport ud der var udarbejdet i samarbejde med FN og mellemfolkeligt samvirke. Den fik den internationale titel ”our common future” og blev en rapport om miljø og udvikling, og den første der bragte ”bæredygtig udvikling” ind i miljøpolitikken og derved blev bæredygtighed for første gang indført og dette indebar en ny situation for verdenen. Dette skulle hjælpe til med at skabe en sammenhæng mellem økonomisk vækst og miljøet. Definitionen på bæredygtighed var: ”*En bæredygtig udvikling er en udvikling, som opfylder de nuværende behov, uden at bringe fremtidige generationers muligheder for at opfylde deres behov i fare*” [Verdenskommissionen for miljø og udvikling, 1987]. Styrken i denne indførelse var at det skabte opmærksomhed omkring problematikken, men samtidig var definitionen så bred at muligheden for forskellige fortolkninger var stor. På baggrund af rapporten og den interesse der var vist politisk rundt om i hele verdenen blev der i 1992 indkaldt til et verdenstopmøde i Rio de Janeiro omkring miljø og udvikling. [Sønderriis, 2004]. Dette førte frem til, dog ikke uden en del uenigheder undervejs, en politisk konsensus omkring taklingen af disse nye begreber som bæredygtig udvikling og hvordan dette skulle føres ind i den globale miljøpolitik [Sønderriis, 2004]

FN's luftfartsorganisation ICAO⁵ afholdte generalforsamling i oktober 2005 og som den eneste var EU fortræder for en afgiftsordning for flybrændstof, mens USA gik mod forslaget og blev støttet af 188 andre lande. Den endelige beslutning er dog på nuværende tidspunkt ikke bestemt endnu. Forurening fra flytransport kommer på dagsordenen og der skal derved laves et sæt fælles europæiske regler for regulering af den internationale flytransport. Det

⁵ ICAO står for International civil aviation organization.

store spørgsmål ligger i hvem der skal betale og hvordan adfærden reguleres via kvoter og afgifter. [Sønderriis, 2004] Derfor er bæredygtighed og flytransport to begreber der skal forenes mere i fremtiden og derfor vælges der at tage højde for flytransporten i et miljøsyn. I Sverige og Danmark er bæredygtighed taget til efterretning og der er blevet arbejdet på at integrere det i politikkerne. [Sønderriis, 2004]

Bæredygtighed i Sverige

Hållbar utveckling som svenskerne kalder bæredygtig udvikling er en af de største mål for regeringen og begrebet er vigtigt i forhold til sociale, økonomiske og miljømæssige konsekvenser. Dette kom ud fra topmødet i rio de Janeiro og senere igen i 2002 i Johannesburg [Regeringen, 2004]. Regeringen besluttede i 1998 at give 24 myndigheder et særskilt ansvar der bestod i at arbejde for bæredygtig udvikling. Dette betød at myndighederne skulle integrere miljøsyn og lave besparelser på ressourcer, samtidigt med at de skulle arbejde for at hele sektoren arbejder mod miljømæssig bæredygtighed [Regeringen, 2004].

Regeringen har opsat 6 delmål for transport og infrastruktur i bæredygtighedssyn.

- *Tilgængeligt transportsystem*
- *Høj transportkvalitet*
- *Sikker transport*
- *Godt miljø*
- *Positiv regional udvikling*
- *Jævnligt fordelt transport (her tales om muligheden for transport for forskellige befolkningsgrupper)*

[Regeringen, 2004]

Der ønskes at opfylde alle mål på sigt, men dog er det svært at både sikre et godt miljø og positiv udvikling i transport og infrastruktur. Derfor vælges der at lægge afgifter på søfart og luftfart sådan at effektivisering disse transportmidler sikres. (jf. kapitel 4) [Regeringen,

2004]. Derfor vælges der at se på hvordan flytransporten kan mindskes, ved at undersøge hvilke rationaler der ligger bag udførelse af arbejdsrejser med fly.

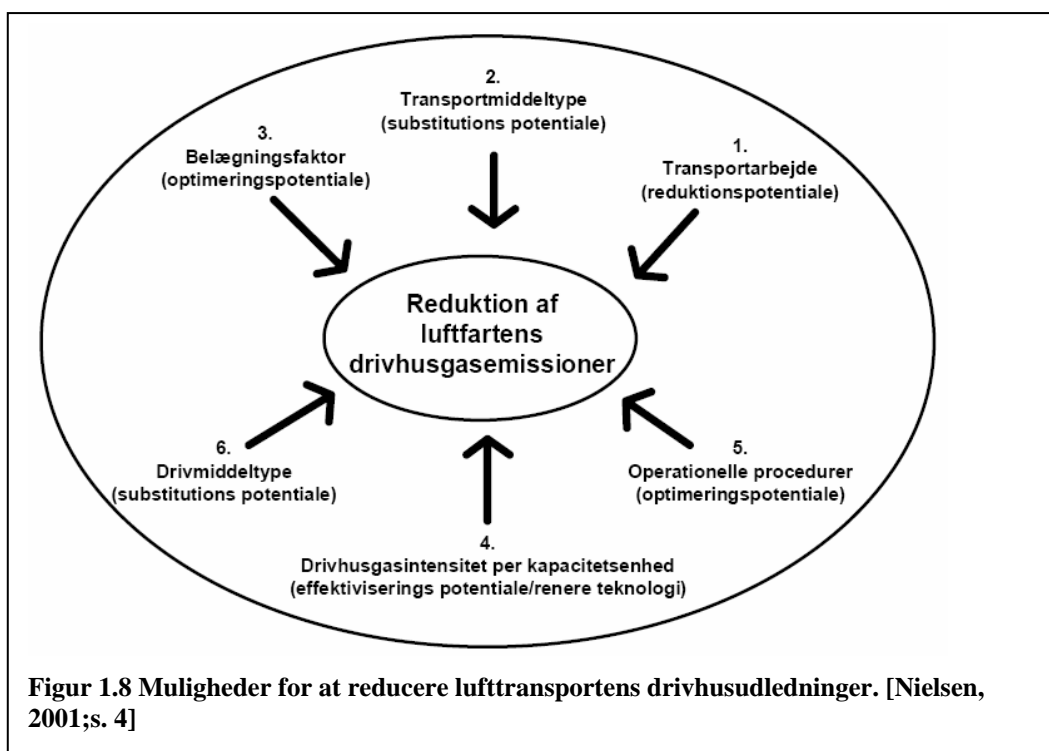
Bæredygtighed i Danmark

Bæredygtighed fik en stor betydning for især transportministeriet og andre ministerier der nu skulle arbejde mere sammen og på den måde have et hovedformål, der hed bæredygtig udvikling, i stedet for fremkommelighed og at dække det behov. Før var transportbehov ensbetydende med, at opfylde det ønske der var om fremkommelighed, og ikke tænke på miljø og bæredygtighed. [Transportrådet, 2002] Bæredygtighedsprincippet indebar netop, at det ikke længere var nok at tage hensyn til miljøet på lokalt og regionalt niveau, men nu skulle der tages hensyn til miljøet i et større perspektiv, nemlig globalt og også i et længere tidsperspektiv. Transportsektoren står for 30 % af den samlede CO₂ udledning og er stadig stigende [Transportrådet, 2002; s. 5]. Dette skal nedsættes ifølge Kyoto aftalen og transportsektoren er et af de steder der skal først og fremmest skal fokus på. Transport og dens håndtering styres på flere planer af flere forskellige myndigheder. På det internationale plan af EU, men på det nationale plan af Transport og Energiministeriet, Skatteministeriet, Erhvervsministeriet, Miljøministeriet samt regioner og kommuner. [Transportrådet, 2002]

Efter begrebet bæredygtighed kom ind i transportpolitikken, har der været arbejdet på at integrere bæredygtighed på et højere niveau end lokalt. Det er i de store organisationer det gælder om at lave ændringer og det er netop i disse det er sværere end i de mindre lokale organisationer. Dilemmaet forekommer dog på det plan hvor det hele skal gå op i en større enhed og den økonomiske, sociale og miljømæssige varetage skal stemme overens. [Transportrådet, 2002]

Begrebet bæredygtighed satte gang i en stor debat og der var ingen enighed om hvordan begrebet skulle defineres, men der var dog enighed om at transportsystemet på dette tidspunkt ikke var bæredygtigt og at der skulle forbedringer til. Bæredygtighed omfatter beskyttelse mod langsigtet påvirkning af jord, luft og vand, men også den biologiske mangfoldighed. Der er dog ikke helt sikkerhed om hvordan disse påvirkninger varetages, da verdenen i dag udvikler sig mere og mere mobilt, særligt i forbindelse med arbejde og fritidsrejser. [Transportrådet, 2002]

Muligheder for at reducerer flytransportens udledning af drivhusgasser



I paperet af Stefan Nielsen omkring bæredygtig luftfart er ovenstående figur 1.8 vist og de forskellige muligheder for at reducere lufttransportens udledninger. Det er muligt at optimere hvert enkelt fly, reducere energiintensiteten, benytte større fly eller først og fremmest reducere transportarbejdet med fly. I denne rapport er det formålet at undersøge hvordan det er muligt at reducere antallet af afgange ved at finde andre alternativer til flytransporten. [Nielsen, 2001]

Flytransporten er et stigende problem for miljøet nu og i fremtiden, og derfor er det vigtigt at tage fat i spørgsmålet, hvad kan man gøre for at nedsætte arbejdsrejser der er med til at øge flytransporten, og hvad skyldes denne øgning i arbejdsrejser med fly?

1.7 Projektets opbygning

I dette første indledende kapitel er der problematiseret hvorfor flytransport og dennes stigning er et problem. Der er i problemanalysen blevet kredset ind til en enkelt kerne, der hedder at undersøge vidensmedarbejders arbejdsrejser og hvilke rationaler har indvirkning på arbejdsrejser. Kan der spores forskelle mellem danske og svenske vidensarbejders rejsemønstre og kan det samme arbejde tilvejebringes med mindre fysiske rejser og mere brug af virtuelle kommunikationsmidler.

Kapitel 2 Metode afsnit (hvordan er interviewene udført mm.)

Her bliver belyst hvilken metode der er brugt til at udføre undersøgelsen. Her er metoder som kvalitativ analyse strategi brugt. Der er beskrevet hvad dokumentanalyse, kvalitative interview og casestudie metoderne er. Senere er der valgt at beskrive hvordan metoderne er praktiseret i denne rapport.

Kapitel 3 Kontekst: Arbejdsrejser og virtuel kommunikation

Rapportens problemstilling sættes i kontekst til tidligere forskningsprojekter: Den mobiliserede vidensarbejder af Lassen, 2005 og Resor i arbejdet af Gustafson 2001. Disse forskningsprojekter behandler problemstillingen med arbejdsrejser og hvordan disse kan mindske i fremtiden. Herudover er der to undersøgelser der berører arbejdsrejser og virtuelle kommunikationsformer. En Norsk undersøgelse lavet af det transportøkonomiske institut i Norge: Reiser og kommunikasjon i yrkessammenheng og Alternativer til forretningsrejser mellem Århus og København af Rambøll 2002. Disse beskriver brugen af virtuelle kommunikationsmidler og undersøger om det er muligt, at erstatte arbejdsrejser med virtuelle kommunikationsformer.

Kapitel 4 Kontekst: Kapitel om svensk og dansk luftrafik.

I dette kapitel undersøges der hvilke politikker og rammebetingelser der er indenfor flytransport i henholdsvis Sverige og Danmark, dette gøres for at have sammenligningsgrundlag landene imellem. Der beskrives de forskellige aktører indenfor flytransport og deres politikker og rammebetingelser for flytransport og flytransportens konsekvenser. Her beskrives både aktører med økonomiske interesser, nationale interesser og interesser der varetager miljøsyn.

Kapitel 5 Præsentation af Ericsson – en international virksomhed

Her præsenteres Ericsson både som virksomhed i Sverige, men også som international virksomhed med afdelingerne i hele verdenen.

Kapitel 6 Ericsson i Sverige og Kapitel 7 Ericsson i Danmark -Casen ”hvorfors rejser vidensmedarbejdere ved Ericsson i deres arbejde”

Der analyseres frem til de rationaler der gør sig gældende for rejserne og der analyseres derefter på spørgsmålet om Ericssons vidensmedarbejderes transportvalg på disse rejser. Til sidst er der lavet et interview med en medarbejder for Ericsson, hvor arbejdsrejser ikke er en del af arbejdet. Her fokuseres specielt på hvilke alternativer, der er til arbejdsrejserne f.eks. i form af virtuelle kommunikationsmidler og hvordan dette kan erstatte en del af disse fysiske arbejdsrejser. Dette gøres for både Sverige og Danmark.

Kapitel 8 Opsamling på casen

Der opsamles på de to foregående kapitler og derved sammenlignes de forskellige rationaler der blev fundet. Her blev fundet rationaler for og mod fysiske arbejdsrejser med fly.

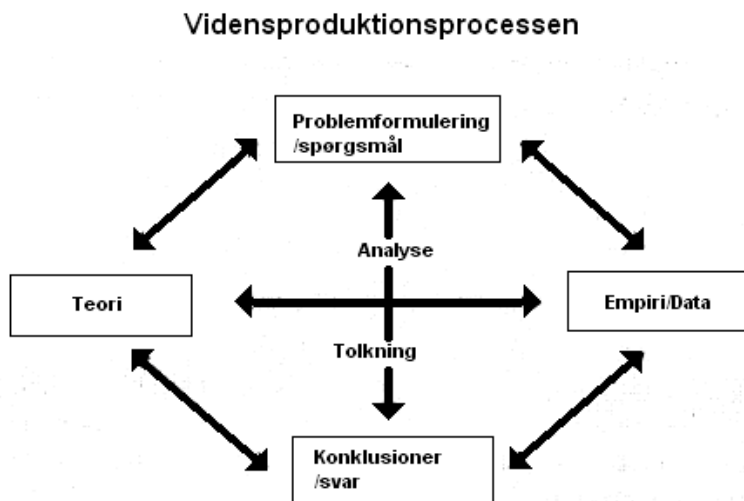
Kapitel 9 Diskussion

Rationalerne i caseanalysen om Ericsson og kontekstanalyserne i kapitel 3 om arbejdsrejser og virtuel kommunikation og kapitel 4 om flytransport i Danmark og Sverige, sammenfattes og de sammenlignes. Der findes frem til de vigtigste forskelle på Ericsson Danmark og Ericsson Sverige, samt hvad forskellen i flypolitikker og rammebetingelser i de to lande. Dette blev fundet i kontekstanalysen. Der konkluderes til sidst på hvad der kan mindske rejsehypigheden i fremtiden.

Kapitel 2 Metode og Empiri

I dette kapitel beskrives den metode, der er valgt for at besvare spørgsmålene i problemformuleringen og fremgangsmåden hvorpå dette projekt udføres.

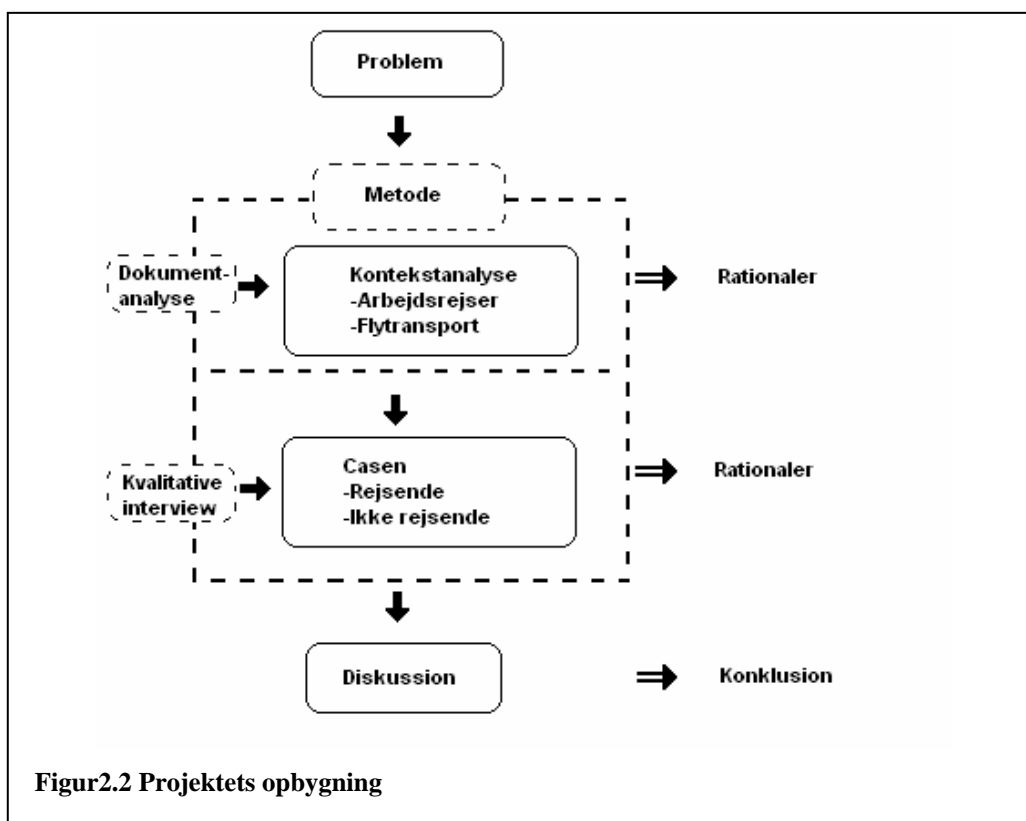
På figur 2.1 ses der en figur, der i Ib Andersens bog bliver kaldt for vidensproduktionsprocessen. Projektet tager udgangspunkt i denne, der starter ud med at problematisere og skrive en problemformulering, hvor der så bruges teori og empiri til at løse denne. Måden dette bliver analyseret og fortolket på kaldes metode og dette kan gøres på flere forskellige metoder. I kapitlet belyses hvilken metode der er brugt til at udføre undersøgelsen. Denne metode kaldes kvalitativ analyse strategi og det vil i dette kapitel blive beskrevet, hvordan det udføres både generelt og specifikt i dette projekt.



Figur 2.1 Vidensproduktionsprocessen [Andersen, 2003;s. 53]

Med inspiration fra Ib Andersens figur er der valgt at lave en figur der illustrerer dette projekt, denne kan ses som figur 2.2. Det hele starter ud med en problemstilling som den første boks illustrerer, derefter beskrives metoden hvorpå projektets undersøgelse bygges op på, dette er illustreret med en stiplede linie omkring analyserne. Der er valgt at lave en kontekstanalyse omkring arbejdsrejser og flytransport, metoden der vælges i disse analyser er dokumentanalyse. Ud fra denne analyse findes der frem til nogle rationaler der siger noget om arbejdsrejser og virtuel kommunikation. I den anden del af kontekstanalysen undersøges flytransportens politikker og rammebetingelser for at finde rationaler for

rejsehyppigheden. Senere undersøges en empirisk case, der går ud på at undersøge rejsende og ikke rejsende, dette gøres ved at udføre kvalitative interviews. Ud fra denne case kommer der også rationaler for arbejdsrejser frem. Rationalerne i de to analyser bliver holdt op mod hinanden og diskuteret til sidst i diskussionen. Til sidst konkluderes der ud fra diskussionen og der kommer en løsning frem på problemstillingen. Det er dog vigtigt at bemærke at der under hele projektet er en todeling, der bygger på problemstillingens andet spørgsmål, nemlig om problemet er ens for både Danmark og Sverige.



Der vælges at tage udgangspunkt i figur 2.2 og på den måde beskrive hvilken metode der er brugt og hvordan det i praksis er udført.

2.1 Kontekstanalyse

Der er i dette projekt valgt at lave en kontekstanalyse, der senere sættes op mod caseanalysen. Dette gøres for at sætte empiri op mod tidligere undersøgelser. I dette projekt er der valgt at lave en kontekstanalyse der er med til at sætte rammen for undersøgelsesdesignet i caseanalysen.

Generel dokumentanalyse

Dokumentanalyse er, at undersøge tidligere skrevet materiale omkring samme emne. Det kan være teori eller politikker, men også andre forskningsprojekter eller undersøgelser der skildrer den samme problematik, som der ønskes undersøgt. Dokumentanalyse er en slags forstudie for at teste et empirisk spørgsmål. [Maaløe, 1996;s. 102-103] Derfor blev der i dette projekt valgt at lave en kontekst analyse for at undersøge hvilket felt der skulle undersøges, men også for at finde rationale for arbejdsrejser til at sammenligne med til sidst.

Specifik dokumentanalyse

I de efterfølgende kapitler laves der kontekstanalyser. Disse skal ind og belyse nogle tidligere undersøgelser der er lavet for arbejdsrejser, virtuel kommunikation og flytransport i Danmark og Sverige.

I kapitel 3 er der taget fat i arbejdsrejser og tidligere undersøgelser bruges som kontekst til caseanalysen. I denne dokumentanalyse findes der frem til rationale der skal belyse hvorfor arbejdsrejser med fly i vidensvirksomheder er nødvendige. Der tages fat i Claus Lassens Phd. afhandling "den mobiliserede vidensmedarbejder" der var færdig i 2006, samt "Resor i arbejdet" som er et forskningsprojekt der er lavet af Per Gustafson, som er professor ved Göteborgs universitet; projektet er fra 2005. Disse rapporter har hver især taget fat i problematikken bag arbejdsrejser med fly. I kontekstanalyserne bliver deres konklusioner præsenteret og derefter vil der blive belyst hvilke rationale, de finder frem til, er grunden til øget antal arbejdsrejser for vidensmedarbejdere.

For at undersøge hvilke muligheder der er for at erstatte arbejdsrejser med virtuelle kommunikationsmidler, er der valgt at undersøge en Norsk undersøgelse "Reiser og kommunikasjon i yrkessammenheng" der er lavet af det transportøkonomiske institut i Norge. Den tager arbejdsrejsernes formål og funktioner op. Der findes i disse kontekstanalyser ud af hvilke rationale der ligger til grund for øget brug af virtuel kommunikation. Der vælges også en rapport af Rambøll der hedder "Alternativer til forretningsrejser mellem Århus og København." Denne undersøgelse er lavet på baggrund af nationale og internationale erfaringer med brugen af teknologi til substitution af arbejdsrejser. Disse kontekstanalyser holdes op mod hinanden hvor rationale for og imod arbejdsrejser bliver opstillet.

I kapitel 4 undersøges hvilke rammebetingelser der er for flytrafikken i Danmark og Sverige. Dette kan begrundes med, at der ønskes at finde politikker og rammebetingelser der ligger bag stigningen i arbejdsrejser med fly, og hvilke rationale der gør at arbejdsrejser med fly er

stigende rent samfundsmæssigt. Formålet med at vælge at undersøge begge lande er at finde frem til rationaler der kan sammenlignes og på den måde kan der findes løsningsforslag på problematikken bag stigende flyrejser. Der findes i dette kapitel frem til rationaler der sammen med kapitel 3 skal sammenlignes og diskuteres sammen med caseanalysens resultater.

2.2 Casestudie

I dette afsnit beskrives casestudiet som metode, samt metodens brug i dette projekt.

En definition af et case studie er ifølge Maaløe:

”Et casestudium er en empirisk undersøgelse som undersøger et samtidigt fænomen inden for rammen af dets eget liv, når grænsefladen mellem fænomen og kontekst ikke er selvindlysende klar og hvor der bruges mange datakilder.[Maaløe, 1996;s.27]

Casestudiemetoden er valgt da den er egnet til undersøgelser der forsøger at svare på spørgsmål som hvordan og hvorfor, og fordi undersøgelsen foregår i nutiden og de handlinger der ønskes undersøgt ikke kan kontrolleres af forskeren. [Ibid.]

Casemetoden er specielt brugt og velegnet til at blive brugt når der skal laves analyser af virksomheder eller organisationer. [Ibid.] Casestudier er til forskel fra survey studier baseret på hvordan og hvorfor spørgsmål, og ikke hvad, hvor og hvornår spørgsmål. Dette er mere kvalitativt end kvantitativ og dette gør at forskeren får større indsigt. Til gengæld giver casestudier ikke de samme entydige resultater, hvor et bestemt resultat fastlås. Ved casestudier er resultatet baseret på forskerens fortolkning, og generalisering er kun muligt i forhold til almindelig teori indenfor området. [Ibid.]

Case metoden der vælges i dette projekt er singel case-design metoden, hvor der kun vælges et felt, men hvor der er fokus på flere forskellige mennesker der er indlejret i delfelter. [Maaløe,1996;s.69] Denne type case er velegnet til at analysere en virksomhed som helhed, hvor de forskellige afdelinger deles ind i minicases. Det forudsættes dog også at de har en hvis lighed i de forskellige minicases for at kalde det et singelcasestudie. [Ibid.]

I casestudier er der forskellige faser hvorpå et casestudie gennemføres, dette foregår ved at der først laves forstudier, derefter undersøges adgangen til feltet og feltarbejdet udføres, til sidst bearbejdes caseundersøgelsen og der kommer frem til en konklusion. [Ibid.]

Specifik –valg af Case

I dette afsnit bliver fremgangsmåden beskrevet for projektet. Der er valgt at benytte overstående metode til at gennemgå et casestudie.

Forstudier blev udført under ophold i Sverige og der blev opstartet på kontekstanalysen ved at undersøge baggrundsmateriale for arbejdsrejser og flytransport. Derved blev der opstillet en problemformulering omkring arbejdsrejser med fly og disses konsekvenser. Der blev læst materiale omkring kvalitative interviews og dette blev fremgangsmåden for casestudiet. (se næste afsnit om kvalitative interview)

Adgang til feltet

Første prioritet var at få fat i en kommunikationsvirksomhed, og dette valg endte på Ericsson. Ericsson er et svensk oprettet firma og udlandsopholdet i Sverige gjorde det nemmere at kontakte vidensmedarbejdere fra Ericsson i Sverige. Ericsson har kontorer over hele verdenen, og derfor er det nødvendigt for virksomheden, at sende sine vidensmedarbejdere ud på internationale arbejdsrejser. Der blev valgt at koncentrere projektet om en enkelt case, og have flere facetter af samme case at arbejde med. Når aktørerne vælges ud, vælges der ud fra en forespørgsel der på forhånd tager udgangspunkt i at "folk rejser meget" eller "folk rejser sjældent eller aldrig". På den måde var der klarhed over aktørernes rolle i forhold til *om* der bliver rejst. Aktørerne kommer fra to forskellige afdelinger i samme virksomhed, nemlig fra Kista i Sverige og Århus i Danmark. (Se mere i næste afsnit om designet af kvalitative interview)

Feltarbejde

Feltarbejdet foregik i Sverige og i Danmark og foregik på den måde at der blev aftalt møde og derved blev interviewene udført hos vidensmedarbejdere på Ericsson. Dette foregik med båndoptager og interviewguide. (se næste afsnit om kvalitative interview).

Bearbejdning og konklusion.

Interviewene i casen blev brugt for at finde rationaler for stigningen i arbejdsrejser og dennes konsekvenser for den enkelte medarbejder, disse undersøges og der sammenlignes på tværs af de to lande i casen (jf. kapitel 8). Caseundersøgelsen sættes til sidst op mod de rationaler der blev fundet frem til i kontekstanalysen. (jf. kapitel 9)

Kvalitative interview

Hvad er kvalitative interview? Der er i følgende afsnit valgt at benytte fremgangsmåden som er beskrevet af Steiner Kvale i bogen "Interview". Kvalitative interview er ifølge Kvale egnet som forskningsmetode.

"Der er ikke noget mystisk ved at anvende interview som forskningsmetode: et interview er en samtale, der har en struktur og et formål... forskningsinterviewet er ikke en samtale mellem ligestillede parter, eftersom forskeren definerer og kontrollerer situationen." [Kvale, 1994]

Det kvalitative interview er særligt anvendeligt, når man ønsker at belyse et fænomen, som det opleves fra de deltagende aktørers side. Fordelen ved at anvende interviewmetoden er, at man får de deltagende aktører i tale og kan belyse processen med at formulere og implementere grunden til at arbejdsrejser er stigende på baggrund af interviewpersonernes egne oplevelser af hændelsesforløbet. [Kvale, 1994]

Kvalitative interview metode

- **Stadie 1** Tematisering.
- **Stadie 2** Design af undersøgelsen.
- **Stadie 3** Selve interviewet
- **Stadie 4** Transskribering
- **Stadie 5** Analyse
- **Stadie 6** Verifikation
- **Stadie 7** Rapportering

Figur 2.3 De 7 stadier [Kvale, 1994; s. 95]

Der er 7 stadier i metoden, når der er tale om kvalitative interview.

I Steiner Kvaales bog om interview er der beskrevet en fremgangsmåde hvorpå man gennemfører kvalitative interviews. På figur 2.3 er der stillet 7 stadier op, der illustrerer metoden for gennemførelse af kvalitative interview. I dette afsnit vil disse stadier blive beskrevet og senere vil der blive redegjort for, hvordan det blev valgt gøre i projektet.

Først gælder det om at *tematisere* selve projektet. Det vil sige, at være afklaret med begreber og teoretisk analyse if. til det valgte tema for forskningsspørgsmålene. *Tematisering* betyder at man finder formålet med undersøgelsen og derved interviewene. Tematisering er at stille spørgsmålene Hvad, Hvorfor og Hvordan? [Ibid.] Der skal forekomme en forforståelse for det valgte emne der ønskes undersøgt. Der skal være et klart formål med undersøgelsen og så er det vigtigt at tilegne sig viden omkring forskellige teknikker og beslutte hvordan undersøgelsen skal udformes. Hovedformålet med interviews er at indsamle empiri eller at efterprøve en teori. Særligt ofte bruges der interviews i case studier, dette gøres for, at få en viden om bestemte folkefærd, institutioner eller andet. [Ibid.]

Designet af interviewene/undersøgelsen er at planlægge og forberede sig på interviewene. Det er vigtigt at have oversigt over hele undersøgelsen og holde målet for øje under hele processen. Ressourcemæssigt er det vigtigt at have dimensioner som tid med i overvejelserne når man designer en undersøgelse der kræver interview. Vigtigt er det også at undersøge om interview overhovedet er vejen frem i den givne undersøgelse. Ressourcer som økonomi kan også være en væsentlig faktor. [Ibid.]

Selve interviewet og interviewsituationen er det stadium der er mest engageret mellem interviewer og interviewpersonerne. Formålet med kvalitative forskningsinterviews er indhentning af kvalitative beskrivelser af interviewpersonernes verden og på den måde komme med en fortolkning af deres betydning i forhold til projektets problemformulering. [Ibid.]

Under *transskribering* gøres interviewene klar til analyse, dette foregår ved at transskribere fra mundlig tale (interview bliver ofte optaget på bånd) til skrift. En optager bruges for at interviewer kan koncentrere sig om selve interviewet og dets emne. En kritik til denne form er, at det ikke rummer visuelle aspekter, såsom mimik og gestus, samt den fysiske placering af interviewet. Det er dog vigtigt at tage højde for at transskriptionerne ikke er interviewforskningens grunddata, men er en omskrivning af det mundtlige til skrift.

Transskribering vil derfor ikke kunne være objektiv, men være en fortolkning af interviewet, foretaget af transskribenten. [Ibid.]

Analysen kan gribes an på flere måder, i Kvale 1994 er der beskrevet seks forskellige analysetrin (kap. 10-12) [Ibid.] Hovedsageligt går det dog ud på at følge den problematisering der er fulgt i starten. I dette projekt er der valgt at fokusere på analysetrin fire, der går ud på at forskeren fortolker det transskriberede. I denne form for analyse skelnes der mellem tre led. Først struktureres interviewmaterialet, dernæst kommer forskeren frem til en afklaring af materialet, hvorved det bliver tilgængeligt for analyse og det væsentligste bliver fundet frem og til sidst kommer den egentlige analyse der skal komme frem til en konklusion. [Ibid.]

Verifikation er at fastslå generaliserbarheden af den pågældende analyse. Reliabiliteten og validiteten undersøges for at finde frem til om analysen og interviewene fandt frem til det der i starten var meningen med hele analysen og hvor konsistente resultaterne er. [Ibid.]

Rapportering gælder først og fremmest om, at gøre analysen til et læseligt produkt, der lever op til videnskabelige kriterier. Rapportering er det færdige ”produkt” og er det der er resultatet af alle de andre trin. [Kvale, 1994]

Hvordan er interviewene udført

Metode til kvalitative interview med vidensmedarbejdere ved Ericsson i Danmark og Sverige

I rapporten er der valgt at følge de syv trin og det følgende afsnit beskriver hvordan de kvalitative interview med vidensmedarbejdere fra Danmark og Sverige blev forberedt, gennemført og analyseret.

- **Stadie 1 Tematisering** Interviewene er udført på baggrund af projektets problemformulering som er beskrevet i kapitel 1. Her er forskningsemnet beskrevet og forskningsspørgsmålene formuleret. Problemstillingen skal undersøges via empirisk analyse for derefter at kunne efterprøve de rationaler der findes frem til er grunden til arbejdsrejser, samt sætte dem op med de rationaler der findes i kontekstanalysen. Formålet med de kvalitative interview er at finde de rationaler der ligger bag arbejdsrejserne, derfor ønskes der i rapporten at foretage interview med de vidensmedarbejdere der udfører arbejdsrejserne

- **Stadie 2 Designet** Der blev arbejdet på en interviewguide (se bilag A) Der er lavet to forskellige interviewguides, en til de rejsende og en til de ikke-rejsende. Der blev valgt at dele interviewguiden op i underpunkter der omfattede faktuelle spørgsmål, hvor de interviewede skulle præsentere sig selv, deres stilling og hvor og hvor ofte de rejste. Dette blev gjort for at få en ide om hvem der blev interviewet og i hvilken kategori de var i (her tales om rejsende og ikke rejsende). Senere kom en mere spontan proces hvor der ikke blev taget højde for tolkning eller forklaring, dette var en mere fri proces hvor interviewpersonen fortalte. Her skulle interviewpersonerne beskrive deres arbejdsrejser eller deres arbejdsdag på kontoret og deres opfattelse af disse. Her blev de rejsende vidensmedarbejdere spurgt ind til hvilke transportmiddel de anvendte og hvorfor. Hvilke faktorer har indvirkning på at folk rejser og hvilke konsekvenser giver dette for den enkelte medarbejder og dennes hverdagsliv? Disse spørgsmål lå til grund for hovedanalysen, der går ud på at finde rationaler der gør at vidensmedarbejdere rejser. Derefter blev der valgt at spørge ind til hvilke virtuelle kommunikationsmidler der benyttes. Dette blev spurgt til for at finde et alternativ til arbejdsrejser. Særligt de ikke rejsende blev spurgt til brugen af virtuelle kommunikationsmidler.
- **Stadie 3 Selve interviewene** Selve interviewene blev foretaget som face to face møder, hvor interviewene blev optaget på bånd og samtalen gik derfor lettere. Hver Ericsson afdeling blev interviewet hver for sig, Vidensmedarbejdere på Ericsson i Sverige blev interviewet i december 2005, hvor de rejsende blev interviewet først og senere den ikke-rejsende. Disse blev udført under udlandsophold i Sverige i efteråret 2005. Interviewene i Århus blev foretaget i marts 2006, under samme procedure. Dette blev gjort for at få det bedste sammenligningsgrundlag.
- **Stadie 4 Transskribering** Interviewene blev optaget på bånd og derfor blev der valgt at transskribere det optagede ud på skrift. Dette blev benyttet for at bedre kunne føre en samtale med den interviewede. Interviewene blev udskrevet hurtigst muligt efter de var udført. (se bilag B og C) Interviewene foretaget i Sverige, var udført på dansk/svensk mens der under transskribering blev oversat direkte til dansk, på den måde kan nogle aspekter være gået tabt, men dette er noget der sker når der er sprog barrierer.
- **Stadie 5 Analyse** Analysen blev bygget op på samme struktur som spørgeguiden, hvor interviewpersonerne blev præsenteret først, og senere blev analysen delt ind efter spørgsmålene. Under hele analysen blev der fundet frem til rationaler for at

vidensmedarbejderne udfører arbejdsrejser og rationaler for at benytte virtuelle kommunikationsmidler. Derfor blev case kapitlerne bygget op på samme struktur og derved at det nemmere at sammenligne rationalerne fra de to afdelinger af Ericsson.

- **Stadie 6 Verifikation** Verifikation er ikke formålet med at gennemføre disse interview, da mængden ikke er stor nok til at sige noget generelt om vidensmedarbejdere og deres arbejdsrejser, men at statuere eksempler der kan sammenlignes. Der blev i interviewene fundet frem til de i problemformuleringen stillede spørgsmål. Dette blev gjort i og med der blev fundet frem til rationaler der begrundet arbejdsrejser og rationaler der begrundet brugen af virtuelle kommunikationsmidler.
- **Stadie 7 Rapportering** Rapportering blev efterfølgende udført og til sidst i kapitel 8 sættes de to kapitler i caseanalysen op mod hinanden, for på den måde at se om der er forskel mellem afdelingen i Danmark og Sverige.

I næste kapitel vil der blive taget fat på kontekstanalysen, hvor der undersøges andre undersøgelser, der er lavet omkring arbejdsrejser og virtuelle kommunikationsmidler.

Kapitel 3 Kontekstanalyse – Arbejdsrejser og virtuel kommunikation

Dokumentanalyse bruges til at finde rationale, der understøtter problematiseringen i denne rapport. Der er i kapitel 2 beskrevet hvordan dokumentanalyser udføres og hvad deres rolle er i dette projekt. I dette projekt er der valgt at tage fat i nogle af de få rapporter der findes omkring arbejdsrejser med fly, samt undersøgelser omkring brug af virtuelle kommunikationsmidler. I dette kapitel kommer først en præsentation af givne projekt og dennes problemstilling og derefter de konklusioner og rationale dokumentanalyserne fandt frem til.

3.1 Resor i arbejdet af Per Gustafson -en kortlægning af svenskernes tjenesterejser fra 1995 til 2001.

Forskningsprojektet ”resor i arbejdet” er en undersøgelse af svenskernes rejsevaner og særligt tjenesterejser, som oversat fra svensk betyder arbejdsrejser. Formålet med dette forskningsprojekt er at give et helhedsbillede af svenskernes rejser i arbejdet. Den er lavet på baggrund af tidligere undersøgelser og er en sammenfatning af en stor datamængde, og munder ud i en analyse og kortlægning af svenskernes arbejdsrejser. I datamængden er der indledningsvist valgt at fokusere på rejselængde, destination, rejsetid, overnatning og rejseselskab. For at undersøge dette er der valgt at analysere trafikprognoser og trafik politik. Dette er hovedsageligt et forskningsprojekt, der er bygget op omkring kvantitative metoder, og konklusionerne bygges op på tal omkring de forskellige problemstillinger og undersøgelser. [Gustafson,2005]

Demografisk rejsende

Demografisk konklusion går ud på at finde ud af hvem der rejser oftest og længst. I undersøgelsen blev der fundet frem til at mænd rejser både oftere og længere end kvinder. Rejseaktiviteten er også afhængig af alderen som funktion, dog er den ikke ligeså skarpt fordelt som kønnene, men der er en deling. [Ibid.] De middelaldrende medarbejdere rejser hyppigere end de yngre medarbejder, og de højest uddannede rejser også hyppigere end de lavere uddannede. I rapporten er det også fundet frem til at der er en sammenhæng mellem arbejdsrejseintensiteten og indkomsten, de medarbejdere som har høj indkomst har flere arbejdsrejser i forhold til de medarbejdere der har lavere indkomst. [Ibid.]

Familieforhold

Familieforhold er undersøgt i undersøgelsen ”resor i arbejdet” dette blev studeret ved at undersøge rejseaktivitet i forhold til medarbejderens civilstand, om de havde hjemmeboende børn samt forskellige kombinationer mellem civilstand og børnefaktoren. Dette gælder også alder og køn. Familiefaktoren betyder noget i det henseende, at hvis det drejer sig om kvinder der har en partner og børn, så begrænses arbejdsrejsehyppigheden, mens den for mænd i samme situation stiger i forhold til gennemsnittet. Yngre børn i familien mindsker også rejsehyppigheden i forhold til det, at have ældre børn. [Ibid.]

Konsekvenserne af arbejdsrejser

Arbejdsrejser opfattes både som privilegium og belastning. Rejser kan være med til at give den rejsende mulighed for at udvikle sine kundskaber og færdigheder, sådan at de kan drage nytte af det i nuværende og fremtidig arbejde. Arbejdsrejser kan være et afbræk i arbejdslivet, sådan at arbejdsrejser virker som en veksling i arbejdsdagen og som en stimulans hertil. [Ibid.] På den anden side kan arbejdsrejser som det konkluderedes i rapporten give de rejsende medarbejder stress og forskellige stressrelaterede sygdomme. Dette gælder både for den rejsende, men også for den rejsende medarbejders familie. [Ibid.]

Opsamling

Til slut i rapporten kan det konstateres, at selvom mange udfører arbejdsrejser, så er det stadig hoveddelen, der ikke rejser i deres arbejde, eller rejser meget sjældent. Dette gør at analysegrundlaget ikke er omfattende, men at variablerne er meget omfattende. Dette gør også at der er mange konsekvenser og mange konklusioner, men denne rapports formål var at klargøre denne mangfoldighed af variabler og finde frem til konklusionerne. [Ibid.] Ifølge Gustafson er de rationaler der har betydning for arbejdsrejser med fly: Alder, uddannelse og indkomst, samt køn og familiefaktor, mens konsekvenserne ved at foretage arbejdsrejser kan være stimulering i arbejdet, men også stress og stressrelaterede sygdomme. [Ibid.]

3.2 Den mobiliserede vidensarbejder af Claus Lassen

Phd afhandlingen tager udgangspunkt i flytransportens stigning og hvilken rolle det har for det moderne samfund. Der er særligt valgt at rette sig mod vidensorganisationer og deres medarbejdere, der har øget mobilitet i forhold til arbejdsrejser. Der er specielt fokuseret på arbejdsrejser der er internationale og som foretages med fly. Dette gøres for at klargøre de betydningsmønstre, drivkræfter og mekanismer der knyttets til arbejdsrejser med fly indenfor vidensbaserede organisationer. [Lassen, 2006]

Mobilitetsstrategier og hverdagsliv

Der blev i afhandlingen fundet frem til tre mobilitetsstrategier der har betydning for hvordan vidensmedarbejdere rejser i deres arbejde. Disse strategier siger noget om hvordan vidensmedarbejdere vælger at prioritere forholdet mellem arbejde og hverdagsliv i forhold til det at foretage arbejdsrejser. [Ibid.] Dette betyder noget i forhold til den faktor der hedder rejsehypighed. De tre mobilitetsstrategier hedder: karrierestrategi, kabalestrategi og familiestrategi. Karrierestrategi er hvor arbejdet har første prioritet, og derfor er arbejdsrejser i denne kategori hyppigst. Kabalestrategien er en strategi hvor begge dele prioriteres højt og derfor er rejsehypigheden afhængig af hverdagslivet. I familiestrategien vælges der ofte arbejdsrejser fra, da familien prioriteres højere end arbejdet og derfor er rejsehypigheden indenfor denne strategi lavest. Der kan derved konkluderes at familiefaktoren har stor betydning for vidensmedarbejderen arbejdsrejser. [Ibid.]

Behov for face-to-face møder

Behovet for face-to-face møder afgøres i mange tilfælde af medarbejderen. Der er i internationale virksomheder en vis forventning til vidensmedarbejderen om at operere internationalt og derfor foretage arbejdsrejser, men rejsehypigheden bestemmes ofte af medarbejderen. I Lassen 2006 kunne det konkluderes at der var sociale grunde til at foretage arbejdsrejser. Dette kunne være grunde som mulighed for at socialisere, aflæse kropssprog, have øjenkontakt og small talk. Dette betyder især noget for netværksfaktoren, som er vigtig for vidensmedarbejdere. Virtuelle kommunikationsformer er en god måde at supplere arbejdsrejser på, men kan ikke gå ind og erstatte de rejser der allerede er bestemt. Dette begrundes med manglende teknisk adgang til virtuelle kommunikationsformer og et socialt behov. [Ibid.]

Fly som det altdominerende valg, når der er tale om transportform.

I afhandlingen er der beskrevet et liv i korridorer og dette er også kendetegnet ved at der foregår i kedelige og trivielle områder, som f. eks i lufthavn, fly, motorvej, kontorer eller mødelokaler. Det kunne i afhandlingen konkluderes at for vidensmedarbejdere var den altdominerende transportform flyet. Flyet betragtes som det eneste alternativ da det vigtigste rationale i forhold til arbejdsrejser er tid. [Ibid.]

Miljøkonsekvenser forårsaget af arbejdsrejser med fly

I Lassen 2006 blev miljøforståelsen undersøgt blandt vidensmedarbejderne og det kunne konkluderes at det enkelte individ har fralagt sig ansvaret for egne handlinger. Dette begrundes med at de ikke vil lægge vanerne om eller at de ikke føler, at det er muligt at praktisere anden adfærd. [Ibid.]

Opsamling

Opsamling på Claus Lassens phd. Afhandling er derfor at det kan konkluderes: på baggrund af disse studier der er foretaget med kvalitative og kvantitative empiri konkluderes det at arbejdsrejsehyppigheden ikke kan ændres uden en dybdegående ændring i medarbejdernes forhold til arbejdsrejser. Ifølge Lassen er de rationaler der har betydning for arbejdsrejsers rejsehyppighed med fly: Familie, behov for face-to-face møder (der begrundes med arbejdsgivers forventning, samt det sociale aspekt i arbejdsrejser og manglende teknisk adgang til virtuelle kommunikationsformer). Fly er altdominerende og begrundelsen herfor er rationalet tid. Konsekvenserne af arbejdsrejser er miljøbelastninger og vidensmedarbejdere fratager sig ansvaret. [Ibid.]

3.3 Reiser og kommunikasjon i yrkessammenheng af transport økonomisk institut, Norge, 1996

Reiser og kommunikasjon i yrkessammenheng er et litteraturstudie der tager flyrejser op og laver analyse af kommunikationsformer der benyttes i virksomheder, både arbejdsrejser og virtuelle kommunikationsformer.

Demografisk rejsende

De arbejdsrejsende (her er der tale om dem der tager fly) er ifølge transportøkonomisk institut i Norge personer i aldersgruppen 30-49 og heraf er det kun en sjettedel der er kvinder. [Transportøkonomisk institut, 1996;s. 4] Dette tal er dog stigende og særligt de unge kvinder mellem 20-29 er repræsentativt. Det er de private virksomheder der oftest sender sine medarbejdere ud på arbejdsrejser. De arbejdsrejsende forklare oftest rejsehyppigheden med at deltage i kurser og konferencer. Dette skyldes behovet for kommunikation [Transportøkonomisk institut, 1996;s. 19]

Behov for face-to-face møder

Fordelen ved at vælge face-to-face møder er, at gennem denne personlige kontakt er udgangspunktet for at etablere et tillidsforhold og fælles forståelsesgrundlag bedre. Når

medarbejdere mødes er der også større muligheder for at benytte flere forskellige præsentationsformer, både mundtlig præsentation, brug af tavle, overhead, video og computervisualisering. Kropssprog og verbal tale er gode måder at kommunikere både formelt, men også uformelt. Dette er ofte grunden til at face-to-face møder vælges, netop fordi det sociale aspekt er vigtigt. Rejsende medarbejdere har dog også fordel af arbejdsrejser ved f.eks. diæter og kørselsfradrag mm. og derfor er det økonomisk set også en fordel for de arbejdsrejsende at foretage arbejdsrejser. [Transportøkonomisk institut, 1996;s. 8]

Brug af virtuelle kommunikationsmidler

I "Reiser og kommunikasjon i yrkessammenheng" af transportøkonomisk institut Norge er der beskrevet forskellige former for virtuelle kommunikationsmidler. Her beskrives både synkrone og asynkrone kommunikationsformer. Synkrone er for eksempel telefonmøder og videokonferencer hvor der er direkte kontakt, mens asynkrone er eksempelvis e-mails og fax og er ikke direkte kontakt. Telefonmøder er en effektiv og billig metode at foretage møder på, de er ikke afhængig af geografiske afstande som arbejdsrejser og timeprisen er meget lav. Der er dog ikke den samme visuelle kommunikation som ved face-to-face møder. Videokonferencer giver dialog som ved face-to-face møder og har derfor flere elementer end telefonmøder. Dog er adgangen til videokonferencer og det at sætte møderne op mere ressourcekrævende. Videokonferencer er dog det tætteste på face-to-face møder der kan komme. [Transportøkonomisk institut, 1996;s.8-10] Asynkrone kommunikationsformer er meget brugt, for eksempel e-mails og telefax. E-mails kræver adgang til Internettet, men dette er stadig mere og mere brugt i flere organisationer. [Transportøkonomisk institut, 1996;s.10] Telefax er en ofte benyttet kommunikationsform, dette kræver at der er installeret fax maskiner. Ulempen med disse former for kommunikation er at kvaliteten af forsendelserne kan være lave, dette gælder særligt når der arbejdes med høj grafik, derfor benyttes almindeligt brev også ofte. [Transportøkonomisk institut, 1996;s. 9-10]

Opsamling

Samlet set er stigningen i arbejdsrejser et udtryk for et kommunikationsbehov der er i virksomheder i dag, og fordi den teknologiske udvikling er gået så stærkt er efterspørgslen på flyrejser steget samtidigt med at den er med til at øge antallet af flyrejser. [Ibid.] Ifølge transportøkonomisk institut i Norge er de rationaler der har betydning for arbejdsrejsers rejsehypighed med fly: Alder og køn samt behovet for at deltage i kurser og konferencer. Face-to-face møder er vigtige grundet den kontakt der er behov for både professionelt men også socialt. Arbejdsrejser er også en økonomisk fordel for medarbejdere der rejser i og med

de kan modregne kørselsfradrag og diæter i skat. Virtuelle kommunikationsmidler benyttes i høj grad, men face-to-face møder kan ikke erstattes totalt. Dog kan der spares penge rent økonomisk ved at erstatte nogle rejser med video eller telefonmøder.

3.4 Alternativer til forretningsrejser mellem Århus og København af Rambøll management A/S, marts 2002

I dette afsnit tages rapporter omkring virtuelle kommunikationsmidler op heriblandt en undersøgelse lavet af Rambøll, omkring forretningsrejser mellem Århus og København, og hvordan disse kan reduceres via virtuelle kommunikationsmidler.

Alternativer til forretningsrejser mellem Århus og København, skildrer arbejdsrejser mellem Århus og København og alternativer til at reducere disse, ved f.eks. at benytte virtuelle kommunikationsmidler. Dette er en erfaringsrapport der kortlægger hvordan det er forsøgt at reducere rejser. Dette er gjort med teknologiske løsninger som f.eks. telefonmøder, audio-konferencer, web-kommunikation og videokonferencer. Der er som hovedvægt fokuseret på videokonferencer og dennes anvendelse i forhold til alternativ til at rejse. [Rambøll, 2002A]

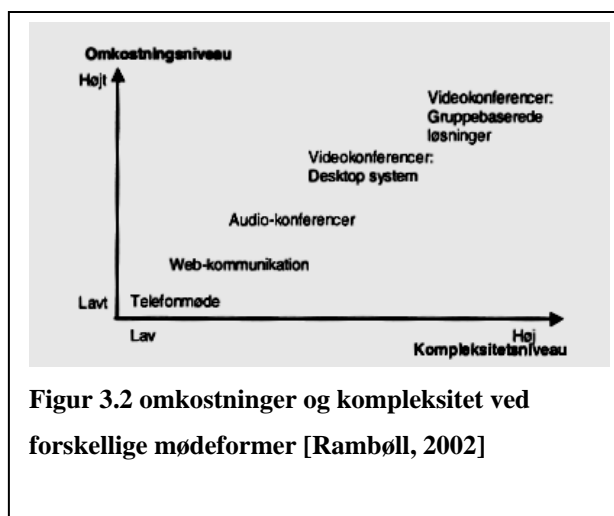
Drivkræfterne bag reducere af arbejdsrejser er delt op i samfund, virksomhed og medarbejder. I figur 3.1 er der opidset de fordele der ville opstå ved at reducere

Samfund	Virksomhed	Medarbejder
-Mindre miljøbelastning -Fleksibilitet -Mobilitet på arbejdsmarkedet -Forbedring af konkurrenceevne	-Lavere omkostninger -Mere fleksibel arbejdsstyrke -Øget produktivitet -Attraktive arbejdsforhold for de ansatte -Højere kundeservice -Fokus på human ressource development	-Mindre transporttid -Lavere transportudgifter -Øget fleksibilitet -Højere produktivitet

Figur 3.1 Fordele ved at benytte virtuelle kommunikationsmidler [Rambøll, 2002A]

arbejdsrejser med brugen af virtuelle kommunikationsmidler. Der bliver i undersøgelsen både skildret mellem job og arbejde og rejser i forbindelse med møder. Der vil i dette kapitel kun tages fat i muligheden for at reducere arbejdsrejser der er til møder og konferencer andre steder end på arbejdspladsen, eller i hjemmet. [Rambøll, 2002A] Fordelene ved at benytte virtuelle kommunikationsmidler er målt i forhold til samfundet, virksomheden og den enkelte medarbejder. [Rambøll, 2002A]

Muligheden for at reducere arbejdsrejser til møder gøres ved at benytte: tele-møder, audio-konferencer, web-kommunikation, videokonferencer via desktop systemer og videokonferencer via gruppebaserede løsninger. [Ibid.] Disse forskellige elektroniske mødeformer har forskellige fordele og ulemper, på figur 3.2 er der vist omkostningsniveauet og kompleksitetsniveauet på de



Figur 3.2 omkostninger og kompleksitet ved forskellige mødeformer [Rambøll, 2002]

forskellige mødeformer. Telefonmøder er den mødeform der er mest enkel og mindst omkostningsfuld, men på den anden side er det begrænset hvor mange der kan deltage i mødet, i og med det er svært at holde styr på talerækkefølgen. [Ibid.] Samtidigt er det ikke muligt, at se andres mimik og kropssprog. Den mest komplekse og mest omkostningsrige af løsningerne er videokonferencer hvor det er baseret på gruppe løsninger. Det kræver en del investering og håndteringen er meget kompleks og kan derfor hæmme brugen af denne løsning. Det positive er dog at der kan være mange deltagere og det er muligt at aflæse kropssprog hos deltagere på andre lokaliteter, og det er muligt at visualisere. [Ibid.] Derfor kan det konkluderes at det til mindre virksomheder vil være mest hensigtsmæssigt at vælge telefonomøder eller web-kommunikation, mens det for virksomheder med flere økonomiske midler vil være videokonferencer der er særligt velegnet. Undersøgelsen viser at erfaringer med disse former for udstyr, hvad enten det er nationalt eller internationalt så er det en tendens, der er stigende. Effekterne af brugen af disse mødeformer er delt ind på makro og mikro niveau. Makroniveauet henvender sig til forandringer, som samfundet som helhed ønsker, såsom at reducere miljøbelastningen fra transport og lette infrastrukturelle pres på vejnet og luftrum. Mikroniveauet er mere relaterede til virksomhedens og medarbejdernes ønske om besparelser med hensyn til tid og økonomi i forhold til arbejdsrejser. [Rambøll, 2002A]

Der henvises i rapporten til et notat som transportrådet har lavet angående distancearbejde. Her er der fokuseret på hjemme arbejde som en måde at reducere transporten mellem arbejde og hjem, her er det påvist at digital trafik faktisk træder i stedet for transport (i dette tilfælde dog biltrafik). Dog er der fundet frem til i notatet, at en af de konsekvenser der er ved at benytte digital transport er, at der er behov for det fysiske møde for at vedligeholde

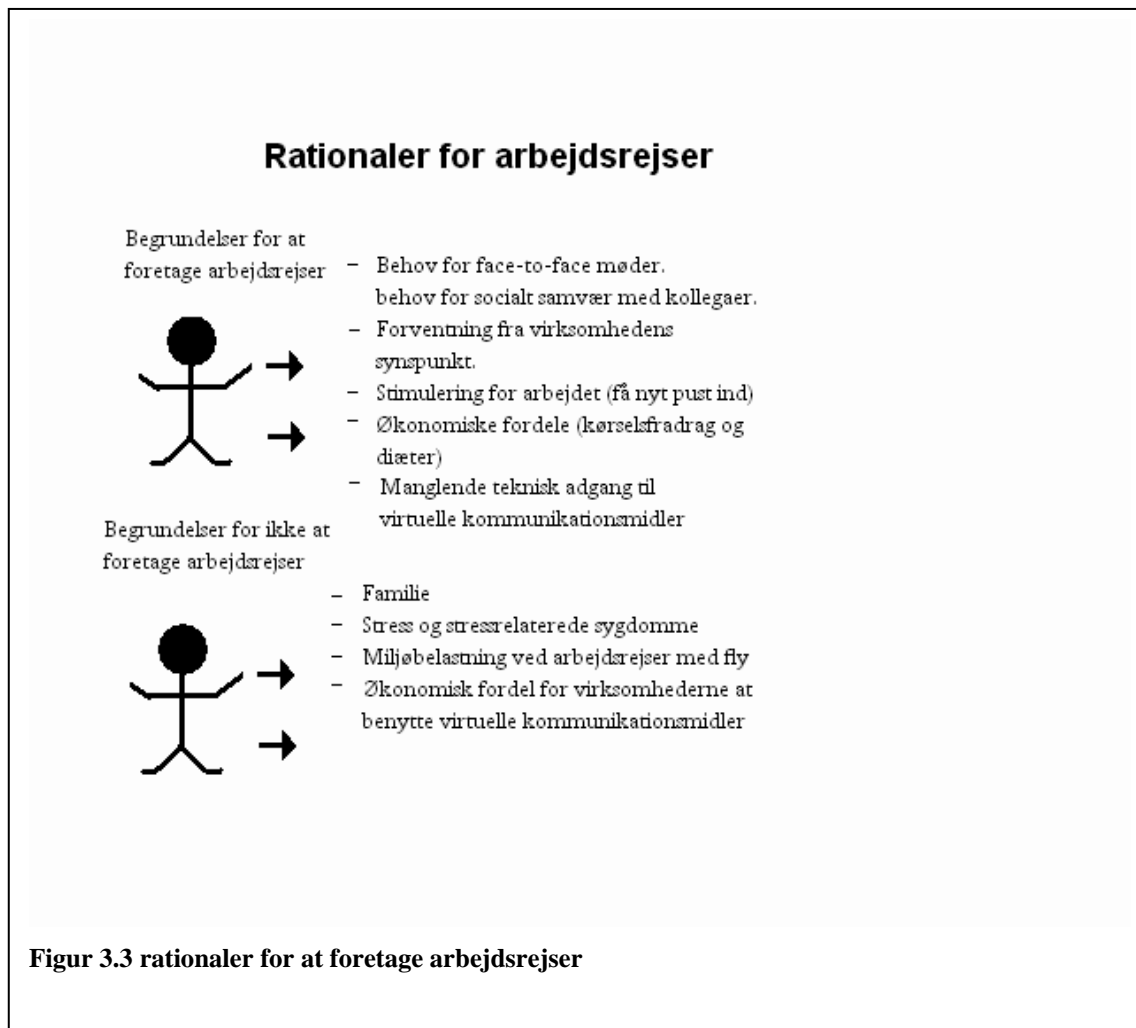
det uformelle netværk der er imellem medarbejderne, ellers er forholdet mellem de forskellige medarbejdere ikke lige så effektivt. [Transportrådet, 1998]

Opsamling

Muligheder for at erstatte arbejdsrejser med brug af virtuelle kommunikationsmidler er i dag mange. I rapporten "Alternativer til forretningsrejser mellem Århus og København" af Rambøll management A/S, marts 2002 er der fokuseret på de fordele der er ved at benytte virtuelle kommunikationsmidler. Fordelene er reducere miljøbelastning, økonomisk besparelse for virksomhederne, samt for medarbejderen mindre transporttid. Der er dog konkluderet at der er behov for arbejdsrejser og at disse ikke kan erstattes helt af virtuelle kommunikationsmidler. Dette skyldes behovet for face-to-face møder.

Konklusion

I de forskellige undersøgelser er der fundet frem til, at der er en demografisk inddeling af de



arbejdsrejsende. Særligt alder og køn er faktorer der er vigtige når der analyseres på hvem der foretager arbejdsrejser. Det er hovedsageligt middel aldre mænd der foretager arbejdsrejser. Kvinder rejser ikke så hyppigt som mænd, dette kan begrundes med at en af de vigtigste faktorer for ikke at foretage arbejdsrejser er familiefaktoren. Som det kan ses på figur 3.3 er der fundet frem til rationaler, for at foretage arbejdsrejser i dette kapitel.

Grunde til at foretage rejser

Nogle af de vigtigste rationaler for at foretage arbejdsrejser er det behov der er for face-to-face møder, dette begrundes med at der er et socialt aspekt i vidensvirksomheder. Det kan dog også begrundes med manglende teknisk adgang til virtuelle kommunikationsmidler. Arbejdsrejser er en økonomisk fordel for medarbejdere der rejser, de kan modregne kørselsfradrag og diæter i skat. Virtuelle kommunikationsmidler benyttes i høj grad, men face-to-face møder kan ikke erstattes totalt.

Grunde til ikke at foretage arbejdsrejser

Familiefaktoren er den vigtigste grund til at ikke foretage arbejdsrejser, dette gælder især for kvinder og familier med små børn. Arbejdsrejser kan medføre stress og stressrelaterede sygdomme. Rent økonomisk kan der spares ved at benytte virtuelle kommunikationsmidler i stedet for at foretage arbejdsrejser. Flyet er det altdominerende valg når der tales om internationale arbejdsrejser og derfor har det negativ indvirkning på miljøet. Derfor er der grunde til at forsøge at nedsætte rejsehyppigheden.

3.5 Hvad er der ikke tidligere undersøgt?

I de andre undersøgelser er der kortlagt hvilke rationaler der er skyld i stigende arbejdsrejser. Der er dog ikke forsøgt at lave en sammenligning imellem to forskellige lande for på den måde at finde rationaler og erfaringer til at undersøge internationale arbejdsrejser og på den måde finde en løsning til at reducere rejsehyppigheden i vidensvirksomheder. Der er brugt forskellige metoder og der er undersøgelser fra forskellige lande, men ikke på den måde at de er sammenlignet. Derfor er der i dette projekt valgt at tage én virksomhed, men to afdelinger. En i Danmark og en i Sverige. Dette er en væsentlig pointe i undersøgelsen omkring arbejdsrejser for at forstå forskelle og ligheder for på den måde at løse problemerne som øget arbejdsrejsehyppigheds konsekvenser giver. For at undersøge hvad der skyldes øget rejsehyppighed i Sverige og Danmark er det vigtigt at undersøge deres mulighed for at foretage arbejdsrejser. Derfor er der valgt at undersøge rammebetingelserne for flytransporten i de to lande.

Kapitel 4 Kontekst – luftfartens politikker og rammebetingelser

I dette kapitel ønskes der at give en klargørelse af luftfarten for den europæiske luftfart. Dette gøres på det grundlag; at undersøge hvilken betydning arbejdsrejser med fly har og om arbejdsrejsehyppigheden kan reduceres. Der undersøges hvilke rammebetingelser der er for- og hvilken regulering flytransporten ligger under, dette er på internationalt plan og i Danmark og Sverige. Dette gøres for at kunne forstå forskelle og ligheder i rejsemønstre imellem Danmark og Sverige. Kapitlet benyttes også til at understøtte diskussionen i kapitel 9, hvor rationalerne for og mod arbejdsrejser diskuteres..

4.1 Europæisk luftfart -politikker og rammebetingelser

Luftfarten er den, der er steget mest af alle transportformer indenfor de sidste 20 år i Europa og denne øgning svarer til 7,4% om året målt på antallet af passagerer per km [Europakommisionen, 2001; s. 13-14] Flytrafikken i Europa har været stigende de sidste 10-30 år (bortset fra en nedgang efter den 11. september) og derfor er det vigtigt at aktørerne i konkurrencen får nogle faste rammebetingelser at overholde. Liberaliseringen af luftfarten har været stigende de sidste 20 år og var før i tiden en gennemreguleret sektor. Liberalisering af luftfarten har i stigende kraft medført øget konkurrence. Dette betyder at luftfarten er en markedsreguleret sektor, derfor har erhvervets rammevilkår en stor betydning for luftfartens udvikling. [Transport og energiministeriet, 2005] EU og luftfarten indenfor EU er en af de sidste erhvervssektorer, der blev omfattet af det indre marked. Liberalisering blev trin for trin gennemført ved vedtagelse og implementering af de tre luftfartspakker (dette startede i starten af 1980'erne og den sidste blev vedtaget i 1992). Liberaliseringen har medført at EØS-luftfartsselskaber har fri adgang til markedet inden for EØS⁶. [Transport og energiministeriet, 2005]

Europæiske politikker

Regulering af luftfarten er præget af international regulering, fastsat i et internationalt luftfartssamarbejde, i stigende grad i EU. Dette bevirker at de deltagende lande bygger deres luftfartslovgivning op på baggrund af dette.

I 2001 kom den europæiske kommission med ”white paper –european transport policy for 2010:time to decide” rapporten omfatter al fysisk transport i Europa. I dette projekt vil kun de beslutninger og politikker der er besluttet omkring luftfart blive beskrevet.

⁶ EØS står for det europæiske økonomiske samarbejdsområde, og består af EU-landene, samt Norge, Island og Liechtenstein.

”Even though, at the beginning of the 21st century, we are entering the age of the information society and virtual trade, this has done nothing to slow down the need for travel...However, information technologies also provide proof that they can sometimes help reduce the demand for physical transport by facilitating teleworking or teleservices.” [Europa kommissionen, 2001;s. 13]

Behovet for fysisk transport er stigende, selvom der i dag findes andre måder at kommunikere på. Ifølge citatet kan det dog mindske end del af rejserne. Stigningen i transport er nævnt indenfor alle transportformer, flytransport er ingen undtagelse og dette har negative konsekvenser for miljøet. [Europa kommissionen, 2001;s.13] Et af de steder Europa kommissionen vil sætte særligt hårdt ind er hvor der er ubalance mellem transportens udvikling og dennes konsekvenser for miljøet. Dette skal forstås når udviklingen går hurtigere end udviklingen af miljøvenlige transportmidler. Dette betyder at der skal mere kontrol over flytransporten og miljøvenlige alternativer skal kunne konkurrere med flytransporten. [Europa kommissionen, 2001;s. 24] Der er på international plan ingen beskatning af brændsel til fly, ICAO⁷ og Europa kommissionen arbejder hen mod en måde at beskutte på den mest hensigtsmæssige måde, men har endnu ikke nået frem til enighed. Et af forslagene er, at gøre som der er gjort i Sverige, hvor der er lagt skatter og afgifter på de fly hvor der er et andet og mere miljøvenlig alternativ. [Europa kommissionen, 2001;s. 40] Dette vil blive nærmere belyst i afsnit 4.3 om Svensk flytransport.

Internationalt miljøperspektiv

Chicago-konventionen blev i 1944 tiltrådt af 189 lande, og der blev under denne konvention etableret en verdensomspændt organisation der blev kaldt ICAO Dette er en organisation der ligger under FN. De lande der tiltrådte konventionen har forpligtet sig til at fastholde og udvikle luftfartsstandarder i henhold til det ICAO-dokument, der blev nedfældet under samarbejde med medlemslandene. Dette er landene forpligtet til at overholde, så længe det er retslig bindende i ICAO dokumenterne. ICAO arbejder på en international miljøregulering af luftfarten, herunder luftfartens emissioner af drivhusgasser, støj, skatter og afgifter. [Økonomi og erhvervsministeriet et al., 2005]] Indenfor ICAO er der stor uenighed mellem medlemslandene, hvor de store lande og Europa ikke kan blive enig om at indføre skat på flybrændsel. På ICAO's generalforsamling i 2004 foreslog USA at afstå at indføre skat på flybrændsel, dette ønskedes dog ikke af EU landene, der ønskede at holde mulighederne for at tage nye midler mod luftfartens miljøpåvirkning åbne. Dette bliver tages op på et møde igen i 2007. [Økonomi og erhvervsministeriet et al., 2005]

⁷ ICAO er Den Internationale Civile Luftfartsorganisation(international civil aviation organization.)

Afgift på flytransport

International luftfart er reguleret via EU lovgivning. Energibeskatningsdirektivforslaget fra 1997 medførte ingen ændring af afgiftsfritagelse. Dette skete igen i 2003 hvor flybrændstof fortsat er fritaget for afgifter så længe brændstoffet ikke udelukkende bruges til indenrigsrejser. (Dette gælder for de lande der har vedtaget denne afgift som f.eks. Sverige) Dog har EU kommissionen pligt til at indsætte initiativer til at nedsætte eller reducere luftfartens udledning af drivhusgasser. [Økonomi og erhvervsministeriet et al., 2005] endnu er der ikke besluttet noget. Dette betyder at meget få lande går i spidsen med miljøafgifter, da de risikerer at tabe i konkurrencen, da flyselskaber og kunder vil foretrække andre steder at flyve fra.

Opsamling

Europæiske politikker angående flytransport er sammenfattet i "white paper" og er blevet fastsat af det europæiske råd. Den stigende trafik giver konsekvenser for miljøet og den globale opvarmning, derfor prøves der i europæisk råd at fastsætte en måde at nedsætte udslippet. Dette blev besluttet da Kyoto protokollen blev gennemført, men udslippet fra transporten er en væsentlig synder når der tales om udslip og særligt flytransporten har stor betydning for den stigende miljøforurening. Derfor er mange tiltag blevet diskuteret, men endnu er der ikke fastsat en endelig europæisk løsning. [Europakommisionen, 2001]

Rationaler for stigende flytransport

Liberaliseringen af lufttransporten har medført øget flytransport. Dette har betydet at øget luftfart er en markedsreguleret sektor, derfor har erhvervets rammevilkår betydning for luftfarten og omvendt. Fordelen ved den stigende flytransport er at den økonomiske udvikling stiger, og flere mennesker får tilgængelighed til fly. Flere af de europæiske lande er afhængig af den økonomiske vækst øget efterspørgsel på flytransport giver.

Rationaler mod stigende flytrafik

Miljøkonsekvenserne er stigende og der er brug for et europæisk initiativ for at nedsætte udslippet fra flytransporten. ICAO og EU kommissionen arbejder frem mod en fælles europæisk afgift, men de store medlemslande stemmer mod en miljøafgift på flytransporten. Stigningen i flytransporten er med til at udkonkurrere mere miljøvenlige transportformer og der overvejes derfor at lægge skat og afgifter hvor der er et mere miljøvenligt alternativ, som der er gjort i Sverige.

4.2 Svensk lufttrafik

Formålet med dette afsnit er at få et indblik i trafikpolitikken i Sverige. Derudover bliver der en beskrivelse af aktørerne i svensk luftfart og deres politikker. Til sidst bliver der samlet op på de rationaler for og mod flytransport, der findes frem til i afsnittet.

Sveriges luftfart -politikker og rammebetingelser

Sverige begyndte allerede i 1930'erne at flyve udenrigs og flere lufthavne blomstrede op i perioden op til 2. verdenskrig. Under 2. verdenskrig lå det meste af civil flytrafik stille, det gjaldte det meste af Europa. I begyndelsen af 1950'erne begyndte passagerflyene at få en positiv udvikling. I starten af 1960'erne begyndte det for alvor, hvor der var 2,5 mio passagerer, til i dag hvor dette tal er stigende og oppe omkring de 18 mio. Sverige havde dog en økonomisk stagnation i starten af 1990'erne der betød at flyet som transportmiddel fik en negativ udvikling. Dette gældte særligt for indenrigsrutefly. [Skoglund, 2004]

Svensk luftfartsregulering er stærkt præget af Chicagokonventionen, som i 1944 havde til formål at frembringe en standardisering af den internationale regulering af luftfarten og dennes politikker. Da Sverige trådte ind i EU i 1995 indebar dette for den svenske luftfartspolitik, at der var nye regler som luftpolitikken skulle indordnes under. Den svenske luftfart har været en del af liberaliseringen og har på samme måde, som Danmark og Norge, et fælles regelsæt. Dette er forstærket af SAS samarbejdet, se figur 4.1 [Skoglund, 2004] Denne internationalisering af reguleringen er noget der har fundet sted i lang tid og ikke et nyt begreb, som er kommet med liberaliseringen, selvom dette har været med til at skærpe internationaliseringen.



Figur 4.1 SAS fly flyver under samme aftaler ligegyldigt om det er fra Danmark, Sverige eller Norge. [SAS, 2006]

4.3 Aktører i Svensk luftfart

Indenfor flytransport er der mange aktører, både aktører med økonomisk interesse, national interesse og så er der aktører med miljøinteresser der argumentere mod flytransport

Aktører med økonomiske interesser

Aktører med økonomisk interesse er dem der vinder noget på luftfarten. Disse aktører stræber efter på en effektiv og rationel måde at optimere nytten af luftfarten. En af de vigtigste aktører i denne kategori er flygbolaget der består af flere forskellige flyselskaber. Nationalt og internationalt, og den største af selskaberne indenfor svensk luftfart, er SAS med 22,2 mio. passagerer. Det er det største i Sverige, derfor er SAS en vigtig aktør i svensk luftfart. [SAS, 2006] SAS har en vision om at være ”en lønsom virksomhed der tilbyder konkurrencedygtige flyrejser, og deres udgangspunkt er deres største målgruppe, de forretningsrejsende” [SAS, 2006]. Deres største mål er at sikre, at være punktlige og at sikkerhed og service er i top. SAS arbejder dog også mod et bedre miljø ved at være åben for dialog. [SAS, 2006]

SAS har sammen med andre flyselskaber været med til at opbygge ”star alliancen⁸” som er



den største indenfor lufttrafik. Star alliancen skaber forudsætningerne for et globalt liniesystem, hvor flyselskabernes ressourcer samles. Dette betyder at SAS's netværk bliver benyttet af regionale flyselskaber og på denne

måde sikrer medlemmerne af Star alliancen, at blive udkonkurreret i og med de har monopol på markedet. [Skoglund, 2004] Aktører med økonomisk interesse, er interesseret i at få fortjeneste ud af flytransporten og derfor ønsker de ikke afgifter og skatter der kan mindske flytrafikken. I Sverige er der oprettet en forening der hedder ”Svenskt flyg” og denne forening har til formål at varetage flyets og luftfartens interesser, sådan at den bliver forstærket indenfor transportsektoren. ”Svenskt flyg” blev opbygget i 1994 da politikerne begyndte at tale om at beskatte flytrafikken. Da tog SAS og Luftfartsverket (Lft) initiativ til at skabe en organisation, der kunne varetage lufttrafikkens interesser på den politiske arena. I dag er der mange medlemmer, som har lufttrafikkens interesser i hovedsæde (dette gælder SL flygbussarna, Arlanda express mm.). [Skoglund, 2004]

Nationale interesser

De nationale interesser er Riksdagen, regeringen, rikstrafiken og andre myndigheder hvoraf Luftfartsverket tilhører en af de vigtigste. LFT er Riksdagen og regeringens forlængede arm, når det gælder spørgsmål indenfor civil lufttrafik i Sverige. LFT's målsætning er at:

⁸ Star alliancen er en forening indenfor flyselskaber der medfatter 16 internationale flyselskaber, hvoraf SAS er den største af dem og dem der står i spidsen.

”...bidra till att luftfartspolitiken nationellt och internationellt bedrivs och utvecklas på ett kompetent och förtroendegivande sätt, bla. genom att verka för en tilfredsställande och miljöpassad trafikförsörjning och genom att tillvarata svenska luftfartsintressen.” [Skoglund, 2004; s. 45]

Dette passer sammen med de politikker Riksdagen fastsætter, da de er underlagt denne både økonomisk, men også i forhold til sikkerhed, produktion og indenfor transportsektoren. Den vigtigste politiske instans indenfor luftfarten er Riksdagen. De er det højeste parlamentariske beslutningsorgan når det kommer til lufttransport. Riksdagen svarer til det danske folketing hvor de store beslutninger tages. [Skoglund, 2004] Deres politiske transportmål er: et tilgængeligt transportsystem og positiv regional udvikling, et ligestillet transportsystem (sådan at alle befolkningsgrupper har lige stor mulighed for transport) og sidst men ikke mindst ønsker de at fremme en sikker og miljøvenlig transport. [SIKA, 2005B] Riksdagen har til opgave at videregive de svenske borgers stemmer og ønsker, hvorefter love og regler fastlægges. Derfor er det Riksdagen der til slut og sidst står for at skabe forudsætninger og rammerne for flytrafikken. Regeringen står for at fremlægge forslag til Riksdagen omkring beslutninger indenfor lufttransport. [Skoglund, 2004]

SIKA⁹ er det svenske institut for transport og kommunikation. SIKA blev etableret i 1995 og havde i slutningen af 2003, mindre end 30 fuldtidsmedarbejdere. De har primært tre områder de har ansvar for indenfor transport og kommunikationssektoren: at føre studier for staten, at udvikle prognoser og planlægningsmetoder for trafik og kommunikation og at være den ansvarlige autoritet for den offentlige statistik inden for trafik og kommunikation. [SIKA, 2005A] SIKA har et hoved mål der siger:

SIKA ska verka för att medborgarna och näringslivet i Sverige får goda, miljövänliga och säkra transporter som är samhällsekonomiskt effektiva och långsiktigt hållbara. [SIKA, 2006]

Sika analyserer og præsenterer data og har ansvaret for at trafikken rent planlægningsmæssigt, er mest hensigtsmæssigt, derfor er analyserne baseret på langtidsplanlægning. De sørger sammen med Trafikverket for, at fremstille analyserne til regeringen, på den måde kan Riksdagen og regeringen kan følge med i infrastrukturens udvikling. Analyserne skal laves på basis af regeringens politik omkring infrastruktur. [SIKA, 2005A; s. 28] SIKA er også dem der skriver de politiske mål og delmål for

⁹ SIKA står for Statens institut for kommunikationsanalys.

trafikpolitikken ned i rapporter. Hvert år laver SIKA derved en vurdering af disse mål og laver analyser der undersøger hvorvidt disse mål bliver ført til ende. [SIKA, 2005A]

Svensk miljøperspektiv

Rent politisk så satser Sverige, som Danmark og andre steder hvor brundtlandsrapporten har haft sin betydning, på at planlægge efter ”långsiktigt hållbar” udvikling. (langsigtet og bæredygtigt). [Regeringen, 2004] Når det gælder transportsystemet er politikken at alle dele af landet skal have en god, sikker og miljøvenlig infrastruktur, der skal være bæredygtig og samfundsøkonomisk effektiv. Dette skal opfyldes for at sikre alle borgere og næringslivets muligheder for at benytte infrastrukturelle midler, dette gælder både i dagligdagens rejser som f.eks. til arbejde eller studie, men også muligheder for at levere varer og tjenester. [Regeringen, 2004]

Riksdagens hovedmål er at skabe balance mellem forskellige typer af transport. [Hedquist, 2005]

”Vi anser att alla transportslag skall bära sina kostnader. I detta ligger även negativ miljöpåverkan. Det innebär att även flyget skall bidra till att betala för den del av miljöpåverkan som är hänförlig till flyget.” [Hedquist, 2005]

Riksdagen og regeringen er enige om at fastsætte og videreudvikle den udvikling der er af togtrafikken i dag. Dette gøres ved at sætte ind over for indenrigsfly og erstatte dem med tog. [Riksdagen, 2005]

Afgifter på flytransporten

Regeringens lovforslag juni 2005 som trådte i kraft 1. maj 2006 [Riksdagen, 2005]

§1 Skatt på flygresor skall betalas till staten enligt denna lag.

§3 Flygskatt skall betalas för passagerare som reser från en svensk flygplats i et flygplan som är godkänt för fler än tio passagerare.

[Riksdagen, 2005]

Denne skat blev indført og gennemført af regeringen med virkning den 1. maj 2006 og er en hel ny lov, der er blevet til på grund af den negative miljøpåvirkning lufttransport har og det

behov der er for at begrænse lufttransportens klimapåvirkning. Flyskatten kommer til at blive 94 Sek. for hver passager der rejser indenfor EU og 188 Sek. for andre destinationer. [Riksdagen, 2005]

Luftfartsverket arbejder for bedre miljø og en af måderne at gennemføre det er, at stimulere flyselskaberne til at investere i nyere og mere miljøvenlige fly. Lft har indført differentierede start- og landingsafgifter. [Riksdagen, 2005]

Ved at indføre skat mister særligt de mindre lufthavne passagere, nogle lufthavne vil også tabe passagere til Danmark hvis forskellen på afgifterne bliver ved med at være forskellige, ikke mindst når der er tale om at afskaffe passagerafgift i Danmark. [Riksdagen, 2005] Flyet er nødvendigt for at skabe bedre forudsætninger for arbejdsmarkedet, og det regionale perspektiv mister også betydning ved at indføre skatter. En af de kritikker der er på denne skat er, at det ikke vil medføre bedre miljø og mindre emissionsudslip, men bare flere tomme sæder i flyet. Dette betyder at der ikke vil være mindre fly i luften og de folk der ikke vælger at benytte flyet, i stedet for tager bilen og på den måde vil forureningen kun stige i stedet for. [Riksdagen, 2005]

Sveriges lufthavne

Lufthavne i Sverige	Infrastrukturen har været vigtig for Sveriges udvikling, særligt har infrastrukturen af kommunikative fremmende midler været vigtige, såsom veje, jernbaner, telenet og lufthavne. De har alle været med til at skabe en territorial identitet og sikkerhed for svenskerne. Dette er derfor stadig vigtigt for Sverige at udvikle transportsystemet. [Luftfartsverket, 2006]
Stockholm –Arlanda	
Göteborg –Landvetter	
Stockholm –Bromma	
Malmö –Sturup	
Visby	

Figur 4.2 Sveriges lufthavne

efter passagerantallet
[Luftfartsverket, 2006]

Arlanda blev indviet i 1960 og er den største lufthavn i Sverige. Den er beliggende 42 km. Nord for Stockholm. Det er den internationale lufthavn i hovedstadsområdet, derudover er der nogle mindre

lufthavne beliggende tæt på Stockholm, men disse er langt fra lige så anvendte som Arlanda. Den beflyves af ca. 70 forskellige flyselskaber til 172 forskellige destinationer, dog er hoveddelen af alle rejsendes mål København. [Luftfartsverket, 2006]

Opsamling

Svensk flytransport er styret af Riksdagen der foretager beslutninger for svensk lufttransport. Riksdagen og regeringen har samme politik angående flytransport og de har i år besluttet at sætte yderlig skat på flytransport fra alle afrejsende fly fra Sverige.

Rationaler for stigende flytrafik

Aktører med økonomisk fordel som for eksempel SAS tjener på den positive udvikling ved flytransporten, det samme gør den svenske økonomi. Flytransporten er en forudsætning for at den regionale udvikling kan fortsætte den positive udvikling. Derfor er en afgift på flybilletter en hæmsko for udviklingen, fordi det vil medføre mindre passagerer. Ikke desto mindre har den svenske Riksdag og regering i samarbejde gennemført en yderlig skat på fly.

En skat vil hæmme udviklingen og gøre at mindre lufthavne vil miste passagerer og derfor er nødt til at afskaffe nogle afgang. Dette kan medføre at passagerer vælger et andet flyselskab og måske en hel anden lufthavn. For eksempel kunne det tænkes at Sverige ville miste afgang og passagerer til Danmark, hvis Danmark ikke følger trop med en skat, eller hvis Danmark måske helt afskaffer afgiften.

Kunder sikres bedre muligheder i form af billigere rejser, bedre service og punktlighed, når udviklingen stiger. Når udviklingen stiger er det på grund af stigende antal kunder, og det medfører flere afgang som medfører større udbud og efterspørgsel.

Rationaler mod stigende flytrafik

Miljøkonsekvenserne stiger når udviklingen af flytransporten stiger. Politikken i Sverige er at alle skal have miljøvenlig infrastruktur, derfor er rationalet mod stigende flytrafik at det ikke skal gå ud over miljøet. I Sverige går man fra højeste instans (Riksdagen) mod at flytransportens udvikling ikke skal kontrolleres og foregå uden at tage hensyn til miljøet. Derfor har regeringen og riksdagen besluttet at sætte yderlig skat på fly der rejser fra svenske lufthavne. En af rationalerne mod stigende flytransport er at andre transportformer, som for eksempel togtrafikken bliver udkonkurreret. Dette gælder især på øgningen indenfor indenrigsrafikken med fly. Det er regeringen og Riksdagens politik at alle

transportformer skal betale for hver deres omkostninger, dette gælder også for de miljøomkostninger. Dette argumenterer Riksdagen og regeringen for, sammen med at de ønsker at fremme et godt miljø og derfor blev den nye skat på fly vedtaget.

4.4 Dansk flytrafik

Formålet med dette afsnit er at få et indblik i trafikpolitikken i Danmark. Derudover bliver der en beskrivelse af aktørerne i dansk luftfart og deres politikker. Til sidst bliver der samlet op på de rationaler for og mod flytransport, der findes frem til i afsnittet.

Politikker og rammebetingelser for flytrafikken i Danmark

Stigningen i lufttrafikken gælder også for Danmark, den har været stigende de sidste par år (jf. kapitel 1). Den danske luftfart har også været berørt af den liberalisering der har været af luftfarten. Hvor det tidligere var en stram reguleret sektor, hvor kun staten bestemte, er det i dag blevet en mere markedsstyret sektor, men trafikministeriet råder stadig over bestemmelser for hvordan reguleringen skal være. Luftfarten er underlagt de internationale luftfartsbestemmelser og det er trafikministeriets opgave at få dem implementeret i den danske lovgivning. [Transport og Energiministeriet, 2005]

4.5 Aktører i Dansk luftfart

Indenfor flytransport er der mange aktører, både aktører med økonomisk interesse, national interesse og så er der aktører med miljøinteresser, disse aktører argumenterer henholdsvis for og mod flytransport.

Aktører med økonomisk interesse

En af de vigtigste aktører i denne kategori er flyselskaberne. I Danmark er SAS det største selskab og en af de vigtigste aktører når der tales om dansk lufttrafik. SAS er et aktieselskab der er delt mellem Sverige, Norge og Danmark. Se figur 4.3 [SAS, 2006] Den svenske stat er den aktionær der ejer mest af SAS, mens den danske og norske stat ejer næstmest. Som beskrevet tidligere er SAS med i det der kaldes Star-alliancen og dette gælder for alle SAS afdelinger. SAS satser i hovedsageligt på forretningsrejser med fly, men også charter bliver mere og mere brugt. Deres hovedgruppe er de forretningsrejsende og de har

Aktionærer	Aktieandel
Den svenske stat	21,4%
Den danske stat	14,3%
Den norske stat	14,3%
Wallenberg Fonden	8%
Folketrygdfondet	4,1%
Odin Fondene	3,7%
Första AP-fonden	1,5%
Danmarks Nationalbank	1,4%
Handelsbanken funds	1,3%
Andra AP-fonden	1,0%
Jyske Bank	1,0%
Andre	28,0%

Figur 4.3 SAS Aktionærer
[SAS, 2006]

specielle aftaler virksomheder kan tilmelde sig hvis denne sender sine medarbejdere ud at rejse i arbejdet ofte. [SAS, 2006]

Aktører med nationale interesser

Dansk luftfart 2015 – muligheder og udfordringer, er et politisk dokument der blev udgivet af transport og energiministeriet november 2005 og er en refleksion af flytrafikken indtil nu, og en strategi for den fremtidige luftfart i Danmark.

Luftfarten som vi har i dag er blevet liberaliseret, hvilket har ført til, at den i høj grad er styret af den markedsregulerede sektor. Dette betyder at rammevilkårene for erhvervet spiller en stor rolle for udviklingen. De seneste 20 år har liberaliseringen i Europa betydet at luftfarten er blevet mere konkurrence præget og dette har styret priser og trafikudbuddet. Dette kræver således også at lufttrafikken skal håndteres på en hensigtsmæssig måde for ellers kan det få konsekvenser for både erhverv og flytrafikken. [Transport og Energiministeriet, 2005]

Globaliseringen har sat sine tydelige spor på lufttrafikken og dennes udvikling. Globaliseringen betyder nemlig at man både som privatperson, men også i sit arbejde i større grad rejser med fly både indenrigs og udenrigs. [Transport og Energiministeriet, 2005;s.11] Luftfarten er også en del af globaliseringsprocessen, i og med at globalisering kræver at der er billig og effektiv transport der gør at man kan komme hurtigt og billigt frem. Dette er med til at øge den handel og det samarbejde der er på tværs af landegrænserne og dette hjælper til at øge den positive udvikling der er for erhvervet i dag. [Transport og Energiministeriet, 2005;s. 11]

Transport og energi ministeriet har i dansk luftfart 2015 opstillet nogle mål for luftfarten i Danmark:

- *Danskerne skal have direkte adgang til markant flere internationale destinationer over hele verdenen –med hyppige forbindelser til lave priser.*
- *Københavns Lufthavn skal være et internationalt knudepunkt for flytrafikken i hele norden og østersøregionen, og lufthavnen skal være med til at sikre fortosat vækst og dynamik i øresundsregionen.*
- *Der skal fastholdes gode betingelser for, at man i de enkelte dele af Danmark kan vælge at opretholde en effektiv indenrigsluftfart.*

- *Dansk luftfart skal være sikker, og den danske luftfartssektor skal være innovativ og effektiv, og tænke i nye løsninger vedrørende teknologi, miljø og energi.*

[Transport og Energiministeriet, 2005;s. 17]

Det er en af visionerne for den danske luftfart at sikre virksomheder og alm. mennesker at deltage i globaliseringen, og derfor er det vigtigt at sikre at de er konkurrencedygtige i forhold til de internationale konkurrenter, samt at sikre sikkerhedsniveauets høje standard. [Transport og Energiministeriet, 2005] Globaliseringen kræver at kommunikationen på tværs af landegrænser sker til mange destinationer, også nye i fremtiden. Derfor er der i visionen for lufttrafikken lagt vægt på at muligheden for at udvide til flere destinationer og samtidig også sikre at tidsfaktoren forbedres ved samme lejlighed. Dette gøres ved at lave flere direkte destinationer og ikke have for mange mellem landinger. [Transport og Energiministeriet, 2005] Dansk flytrafik har, trods Danmarks geografiske størrelse og antal indbyggere, en stor andel af indenrigsrejser. Dette kan være med til at udvikle den regionale udvikling på sigt, og dette er med som et politisk mål for den danske flytrafik. Dog skal flytrafikken udvikles på mere end regionalt niveau hvis man skal undgå for mange mellemlandinger. 105-130 destinationer er i dette tilfælde for lidt, hvis ikke rejsende til andre verdensdele skal risikere at have flere mellemlandinger på en rejse.[Transport og Energiministeriet, 2005] Denne udvikling afhænger dog også af passagerantallet, en stigning vil kunne øge antallet af destinationer og dette vil igen kunne trække flere passagerer. [Transport og Energiministeriet, 2005] Det er vigtigt for flytrafikken, at der er gode rammebetingelser hvis en positiv udvikling skal sikres. Dette betyder at myndighederne skal gøre brug af de virkemidler de har til rådighed og prøve at skabe de bedste rammevilkår for Danmarks lufttrafik. For at sikre en fair konkurrence på tværs af landene, er det nødvendigt at have fælles internationale rammer. [Transport og energiministeriet, 2005] Derfor kan det konkluderes ud fra transport og energiministeriets politik, at der hovedsageligt er rationaler for at videreudvikle flytransporten, dette gælder også selvom det måske er på baggrund af miljøforurening.

Dansk miljøperspektiv

En af de samfundsmæssige grunde til at nedskære luftfarten er på grund af de miljøbelastninger det giver. Flytrafik er den mest miljøbelastende trafikform der er pr. personkilometer og det er den trafikform der har været mest stigende de sidste par årtier.

”Luftfart er den transportform, der er forbundet med den største miljøbelastning per personkilometer, og luftfart er den transportform med

mindst potentiale for energibesparende forbedringer – alligevel er der stort set ingen afgifter på luftfart” [NOAH, 2006]

Da finansloven i 2006 blev vedtaget var der besluttet at skære afgiften ned til halv pris og i 2007 afskaffes afgifterne helt. Dette blev besluttet af regeringen under finanslovsbestemmelserne. Indtil udgangen af 2005 opkrævede staten en passagerafgift på 75 kr. pr. afrejsende fra en dansk lufthavn. Al persontransport med undtagelse af turisttransport er fritaget for moms, dette vil sige at der ingen afgifter er på flybilletter. Det eneste flyselskaberne betaler er en lønsumsafgift på 3,08% af hele virksomhedens overskud, dette gælder dog ikke for indenrigstrafik. Der er dog heller ikke moms på indkøb, reparation og reservedele til fly. [NOAH, 2006]

Afgift på flytransporten

Afgifter på flybrændstof er meget omdiskuteret og holdningerne er forskellige alt efter hvilke interesser der bliver varetaget. Skatteministeriet har sammen med økonomi og erhvervsministeriet, transportministeriet, og miljøministeriet udarbejdet en analyse af passagerafgiften. Skatteministeriet konkluderer, at en passagerafgift og konsekvenserne heraf er negative for erhvervets – og transportens rammevilkår. [Økonomi og erhvervsministeriet et al., 2005]

Passagerafgiften har således betydning i en erhvervs- og transportpolitisk sammenhæng, idet afgiften vurderes at modvirke oprettelse af ruter fra de danske lufthavne – og dermed for de muligheder, som danske flyrejsende har for at benytte direkte flyforbindelse i en internationaliseret verden. [Økonomi og erhvervsministeriet et al., 2005]

Skatteministeriet mener således at afgiften har negativ indflydelse på erhvervet og dermed dansk økonomi. Dette kan få indflydelse på København lufthavns fremtidige status og rolle i det regionale samarbejde. Derudover mener skatteministeriet at en afvikling af afgiften vil give luftfarten en afgiftsmæssig ligestilling med anden kollektiv persontransport. [Ibid.]

Miljøministeriet har i en artikel ”Europæisk miljøafgift kan nedbringe flyforurening” beskrevet hvordan fly emissionerne er et problem for miljøet. hovedkonklusionerne i denne artikel var:

”Luftfartens miljøadfærd vil næppe blive stærkt forbedret, så længe der ikke er miljømæssigt rigtige priser for passagerer og flyselskaber til at modsvare virkelige miljøskader, som luftfarten forårsager[...]En effektiv begrænsning af luftfartens forurening forventes at kunne opnås både med emissionsafgifter og med brændstofafgifter.” [Miljøministeriet, 1999]

Her er der tale om en europæisk afgift, der ikke vil påvirke konkurrencen mellem europæiske flyselskaber og ikke europæiske flyselskaber. Chicago-konventionen forhindrer ikke en sådan afgift, derfor ville den være mulig at gennemføre. Miljøministeriet mener dog også, at dette skal være en del af en miljøpolitik på verdensplan og derfor vil et europæisk initiativ være en ønskelig løsning. [Miljøministeriet, 1999]

NOAH¹⁰ er en miljøorganisation bestående af grupper, der kalder sig ”friends of earth” og er en landsdækkende organisation opbygget af grupper der står for miljøforureningsbekæmpelse. [NOAH, 2006]

NOAHs formålsparagraf:

At forbedre det levende miljø ved aktivt at bekæmpe miljødelæggelsen og dens årsager - og anvise alternativer [NOAH, 2006]

NOAH arbejder med miljøpolitik og er upartiske når det gælder politiske interesser, de arbejder mod bedre miljø og er en organisation der har samme intentioner som det amerikanske green peace. [NOAH, 2006]

NOAH har i dag flere forskellige grupper, NOAH energi, trafik og bæredygtighedsgruppen. Disse grupper varetager miljøet indenfor de forskellige hovedgrupper. I denne rapport vil trafikgruppen

NOAH trafiks prioriteringsliste

- Minimum af trafikulykker
- Bedst muligt miljø
- Fodgængere og cyklister
- Passagerer i den kollektive trafik
- Handicappede bilister
- Nødvendig varedistribution
- Brug af personbiler i erhvervsammenhæng
- Butikskunder i bil og anden bilbrug uden for myldretiden

Figur 4.4 NOAH Trafiks prioriteringsliste [NOAH, 2006]

¹⁰ NOAH opstod på Københavns universitet i 1969 og blev opkaldt efter den første kendte miljøaktivist NOAH, før hed de ”naturvidenskabelige onsdags aftener”.

være i den største interesse. [NOAH, 2006]

NOAHs trafik afdeling arbejder ud fra en prioriteringsmodel der er vist på figur 4.4 NOAH trafik arbejder for at højne trafiksikkerheden og miljøet. Rækkefølgen i figur 4.4 angiver vigtigheden af de prioriteringer, hvor højest er vigtigst. Prioriteringslisten bliver udarbejdet af politikerne der kom med alternativer til trafikteknikernes løsningsforslag, der gik ud på at lave bredere veje og flere parkeringspladser. NOAH prøver at få deres budskaber igennem ved at udsende rapporter, pressemeddelelser og deltage i offentlige trafikpolitiske møder der kan påvirke trafikpolitikken i en miljørigtig retning. [NOAH, 2006] NOAH har lavet en beregningsmodel der beregner hvor meget en flybillet ville komme til at koste hvis flytransporten var belagt med de samme afgifter som andre forbrugsgoder. Se eksempel i figur 4.5 hvor der er beregnet på en billet fra København til London og tilbage igen med SAS. [NOAH, 2006]

Brændstofforbruget er ifølge SAS 135,6 liter pr. passager tur retur

Eksempel		
Billetpris		599 kr.
Billetpris uden passagerafgift	599 - 37½	561 kr.
Energiafgift	135,6*3,81	517 kr.
CO₂-afgift	135,6*0,22	30 kr.
Fair billetpris uden moms		1107 kr.
Moms (købsmoms)	25 % af fair billetpris	277 kr.
Modregning af købsmoms	50 % . af købsmoms	138 kr.
Fair billetpris med moms		1246 kr.
Besparelse		647 kr.

Figur 4.5 Eksempel på flypris med miljøafgifter [NOAH, 2006]

Ifølge den beregning NOAH laver så bliver prisen 1246kr i stedet for 599kr som den egentlige pris er på en sådan billet. Dette er grundet den energiafgift der er på 3,81 kr. pr. liter flybrændsel. Og en CO₂ afgift på 0,22kr pr liter flybrændsel. Deri kommer momsen også og derfor bliver prisen over dobbelt så stor hvis der tages hensyn til miljøet. [NOAH, 2006]

Danske lufthavne

Danmark største lufthavne er Købehavns lufthavn og Billund lufthavn. Det er de lufthavne der har flest passagerer og afgang, heraf også en del til udlandsdestinationer. Derudover er der en del mindre lufthavne i provinsen som f.eks. Esbjerg, Karup, Odense, Skive.

Sønderborg, Thisted, Århus, Vojens og Aalborg lufthavne. Disse lufthavne har knap så mange afgang, Aalborg og Århus har dog daglige indenrigs og udenrigsrejser, mens de andre kun er mindre lufthavne der har minimal antal rejser, særligt til udlandet. [Københavns lufthavne A/S, 2006]

Københavns lufthavn blev i 1925 grundlagt som en af de første civile lufthavne i verdenen. Under 2. verdenskrig stoppede udviklingen midlertidigt, selvom der op til var kommet godt gang i udviklingen og en ny terminal blev bygget. Udviklingen har været stigende lige siden og i 2003 kunne der tælles 259.000 landinger. [Ibid.] I 2005 kunne der tælles 20 mio. passagerer fra Københavns lufthavn. Lufthavnen er beliggende i Kastrup som ligger på øen Amager. Københavns lufthavn A/S er et børsnoteret selskab der styrer og ejer Københavns lufthavn. De overtog i 1990 drift ansvaret og ejerskabet af lufthavnen, hvor det tidligere var statsejet og blev drevet af Københavns luftvæsen der var en statsvirksomhed under trafikministeriet. Dengang var det 100 % ejet af den danske stat, men i 1994 blev 25 % af alle aktier solgt til private investorer. I 1996 og 2000 solgte staten yderligere 24 % og 17 %. Derved kom Københavns lufthavn A/S på den danske fondsbørs. Dette selskab står for alt omkring selve lufthavnen, både planlægning af selve lufthavnen, vedligeholdelse og til rengøring og drift. [Ibid.] Lufthavnen er hovedlufthavn for SAS og er derved et knudepunkt i Skandinavien og knudepunkt for "Star-alliancen"¹¹ de flyver tilsammen til 795 lufthavne i 139 lande. De største flyselskaber som flyver fra og til København er SAS og Sterling, når der måles på antallet af passagerer. [SAS, 2006]

Opsamling

Danmark venter på europæisk initiativ og vil ikke sætte yderligere afgift på flytransport som Sverige har gjort.

Rationaler for stigende flytrafik

Aktører med økonomisk interesse har stor interesse i at udviklingen på flytransport stadig er stigende. Dog er staten også aktionær og derfor interesseret i at få et afkast. Flytransporten er afhængig af erhvervets rammevilkår og derfor har dette stor betydning for den fremtidige flytransport udvikling. Modsat kan det også siges at erhvervet er afhængigt af flytransporten og den er med til at øge den positive vækst der er i erhvervet i dag. Transport og energiministeriet har i deres mål satset på positiv udvikling i dansk flytransport. Transport og energiministeriet arbejder for at udvide til flere destinationer fremover for at fremme

¹¹ "Star-alliancen" har som tidligere beskrevet SAS som det største selskab, derfor er SAS det styrende selskab indenfor star alliancen.

udviklingen både regionalt men også internationalt. Skatteministeriet mener at en afgift på flytransport vil medføre en negativ indflydelse på dansk erhverv og derfor også dansk økonomi. Dette er negativt for Danmarks status og Københavns lufthavn som regionalt knudepunkt.

Rationaler mod stigende flytrafik

Miljøministeriet er af den overbevisning at en effektiv begrænsning af luftfartens forurening kan opnås ved emissions afgifter og brændstofs afgifter. Emissions udslippet er et stort problem for miljøet og en afgift vil være den rigtige måde at bekæmpe det på. Dog konkluderes det at den bedste måde at gøre det på vil være at foretage et europæisk tiltag.

NOAH er en miljøorganisation der arbejder stærkt for at nedkæmpe forureningen ved flytransport. I dag er der ingen afgifter på flytransporten og NOAH har lavet en beregning på hvad det kommer til at koste hvis de samme afgifter som på anden transport blev lagt på flytransporten. Prisen skal stige hvis miljøet skal beskyttes og andre miljøvenlige midler skal have en chance i konkurrencen mod flytransporten.

Kapitel 5 Præsentation af Ericsson

–en international virksomhed



Ericsson er en international virksomhed med hovedsæde i Sverige. Derudover administrerer de en masse internationale underafdelinger rundt om i verdenen. I dette kapitel vil jeg kort komme ind på historien om Ericsson og de visioner der ligger bag. Derudover vil der i kapitlet komme en præsentation af afdelingerne i Sverige og Danmark, som i de efterfølgende vil blive analyseret ud fra interviews med repræsentanter fra de to afdelinger.

5.1 Ericsson -en international virksomhed med rødder i Sverige

Svenskeren Lars Magnus Ericsson var en mand, der havde en vision om, at telefonen skulle være for alle mennesker. Ericsson blev opstartet i 1876 af Lars Magnus Ericsson der oprettede hovedkontoret i Stockholm. Dette var i slutningen af det 19. århundrede og telefonen var på dette tidspunkt kun forbeholdt de rige og betydningsfulde. Derfor mente hans konkurrenter og mange andre mennesker, at han var helt galt på den. I dag er Ericsson leverandører af kommunikationsmidler til hele verdenen og har afdelinger i 140 lande. De har over 85.000 ansatte på Ericsson over hele verdenen, der alle arbejder indenfor samme vision. Visionen er den dag i dag stadig, at kommunikation skal gøres lettere for alle mennesker. [Ericsson, 2006A]



Figur 5.1 Ericsson er en kommunikationsvirksomhed, der laver teknologi for at fremme kommunikationen.

Ericsson er en vidensbaseret virksomhed, som lever af at udvikle nye ting til kommunikationsmidler, (se figur 5.1) både indenfor mobiltelefoni, Internet og andre former for systemer, der gør at man kan kommunikere lettere over hele verdenen. [Ericsson, 2006A] I dag er der mere end 30 % af verdens befolkning der har mobil telefon, dette kræver et stort marked. Der er dog næsten 70 % der endnu ikke har mulighed for at benytte dagligdags kommunikationsmidler som dem vi kender i den vestlige verden, men på

Ericsson arbejder de videre på at forbedre nuværende kommunikationsmidler, såsom bredbånds Internet, bluetuth og mobiltelefoni. I September 2005 blev det første opkald lavet af mobilkunde nummer 2. billion. Derfor er det vigtigt for Ericsson at sikre forbindelse for alle lige meget hvor i verdenen de befinder sig. [Ericsson, 2006B] Nettet og bredbåndsabonnementet giver muligheder for kommunikationer på mange måder, ikke bare via skrift og lyd, men også billeder og visualiseringer. [Ericsson, 2006B]

Ericsson i Sverige

Hovedkontoret ligger i Sverige, i en del af Stockholm der hedder Kista, hovedkontoret har tilknytning til Tekniska Högskola, som har en afdeling i samme område. Ericsson har flere afdelinger i Sverige, men hovedkontoret ligger i Kista. Under interview med Håkan Ericsson i Sverige spurgte jeg til hvor mange der rejser, og til det gav han denne forklaring: De har to typer af organisationer Ericsson i Sverige, dem som kun arbejder med det lokale markedet, denne kan jævnføres med den danske organisation. [Håkan Ericsson, Ericsson Sverige, 2005] De har ca. 700-1000 ansatte hvoraf ca. 10 % rejser internationalt, udenfor norden, mindst to gange om året. Den anden organisation er fælles på den måde, at de ansatte har hele verdenen som arbejdsfelt. I denne afdeling er der ca. 8000-12 000 ansatte, hvoraf mere end 70 % rejser internationalt mere end 2 gange om året. [Nyström, 2006] Karin Nyström, Ericsson Sverige fortalte i en mail at: Dem der er udstationeret, det vil sige, at dem der er væk mere end et år af gangen, er antalmæssigt på ca. 500 stykker af dem der arbejder for Ericsson i Sverige. [Nyström, 2006]

Ericsson Danmark

Ericsson i Danmark er delt over tre steder i landet, i København, Århus og Struer. Disse er under et samlet aktieselskab, men er underlagt hovedsædet som ligger i Stockholm. Hele Ericsson er ejet af Ericsson i Stockholm. Dette kom frem under interview med projektleder Kim Stenild fra Ericsson Danmark. Ericsson Danmark har i det hele omkring 1500 medarbejdere [Ericsson, 2006A]. Kim Stenild kom også ind på, at afdelingen i København står for salgsafdelingen og mobiltelefoni, mens afdelingerne i Århus og Struer laver projekter for Stockholm afdelingen. [Kim Stenild, Ericsson Danmark, 2006] Afdelingen i Århus vil blive den afdeling, der i denne rapport vil blive fokuseret og set ud fra, som repræsentant for Ericsson Danmark. Ericsson Telebit som afdelingen hedder, består af omkring 90-100 medarbejder og er en lille afdeling af Ericsson i Århus [Underbjerg, 2006]. De lever af at få overdraget opgaver fra Stockholm, hvor de hovedsageligt sørger for at levere software, til større projekter i Stockholm. Carsten Underbjerg der er afdelingsleder på Ericsson oplyste i en mail at: af afdelingen i Århus er det omkring 30 stykker der rejser internationalt regelmæssigt. Dette er dog hovedsageligt til hovedsædet i Stockholm. [Underbjerg, 2006]

Ericsson har afdelinger over hele verdenen og i denne rapport er der valgt at tage udgangspunkt i hovedsædet i Stockholm og en afdeling i Århus. I de efterfølgende kapitler vil der blive belyst hvordan folk rejser i deres arbejde. Der er først valgt at analysere interviewene fra Stockholm, og senere interviewene fra Danmark.

Kapitel 6 Ericsson Sverige

I dette kapitel tages der fat i den problemstilling "hvorfor rejser folk på Ericsson?" hvor der i dette kapitel fokuseres fra hovedsædet Stockholm. Der analyseres frem til de rationaler der gør sig gældende for rejserne og der analyseres derefter på spørgsmålet om Ericssons medarbejders transportvalg på disse rejser. Medarbejderne på Ericsson Sverige bliver i interviewet bedt om at give en rejsebeskrivelse og om at forklare hvilken betydning det har for deres hverdagsliv. Til sidst er der lavet et interview med en medarbejder for Ericsson, hvor arbejdsrejser ikke er en del af hverdagen. Her fokuseres specielt på hvilke alternativer, der er til arbejdsrejserne f.eks. i form af virtuelle kommunikationsmidler og hvordan dette kan erstatte en del af disse fysiske arbejdsrejser.



Figur 6.1 Ericsson Sverige våbenskjold

6.1 Præsentation af de interviewede

Under besøg på Ericsson i Kista, fik jeg efter aftale arrangeret 3 interviews med nogle medarbejdere. Heraf to der rejste jævnlige og en der ikke rejste i sit arbejde. De arbejder alle tre for Ericsson Sverige, men har ikke samme funktioner. Hvor de der rejser, arbejder med leverance og global service, så er medarbejderen der ikke rejser sekretær. Interviewene blev optaget på kassettebånd og det ene interview havde tekniske fejl, så det viste sig at ikke komme på kassettebåndet og er skrevet ud fra de noterede noter undervejs. De andre interview er optaget og skrevet ud, men da interviewene foregik på dansk/svensk er de oversat direkte og derfor kan der forekomme sproglige fejl og misforståelser.

Roger Orrstenius er en mand på 50 år og arbejder som leveranceansvarlig for Ericsson i Kista. Han og dem han er i afdelingsgruppe med står for alt hvad der hedder leverancer til alle lande. Han rejser derfor ofte og til mange forskellige destinationer. Han rejser i gennemsnit en gang i ugen.

"Jeg arbejder med mange lande: nord Baltikum, polen, Østeuropa som indbefatter flere lande Tyrkiet, Israel, UK, Nordeuropa Island mm. [...] Hovedmål er vel London, Düsseldorf, Amsterdam, Moskva, Budapest, Istanbul og Helsingfors." [Roger Orrstenius, Ericsson Sverige 2005]

Roger har familie, med kone og en datter på 15 år, han er meget aktiv og har fritidsinteresser som sport, og familien har også en ”sommerstuga”.

Håkan Ericsson har arbejdet på Ericsson i Kista i 5 år og arbejder med global services. Han rejser ofte, ca. 2 gange om måneden og når han er af sted så er det 2-3 dage af gangen, nogle gange helt op til 5 dage. Han rejser til flere forskellige destinationer, han har været i Delhi og Tunis, som de rejser han havde været ude på op til interviewet. Han rejser stort set aldrig i weekenderne, da disse er forbeholdt familien. Håkan Ericsson er gift og har to døtre i 20érne.

Yvonne Nyberg er assistentsekretær på Ericsson i Kista. Hun er assistent for ”President” Hans Vestberg der arbejder på Global services.

”Jeg tager mig af hele hans kalender og møder og alt planlægning.” [Yvonne Nyberg, Ericsson Sverige, 2005]

Yvonne Nyberg har arbejdet på samme arbejdsplads i 35 år og tidligere arbejdet på Phillips i omkring 12 år. Og har tidligere også arbejdet i London før hun fik børn. Yvonne er gift og har børn, hendes mand rejser selv ofte, hvor hun ikke rejser i arbejdet.

6.2 Den mobile medarbejder

”Hvorfor rejser medarbejderne på Ericsson i deres arbejde?”

Når man arbejder på en kommunikationsvirksomhed skulle man tro, at det at rejse og mødes ikke skulle være nødvendigt, men hvorfor rejser en stor del af medarbejderne på Ericsson så? Hvorfor er der behov for at mødes fysisk og hvordan tilrettelægges dette? I Interview med to medarbejdere der rejser ofte i sit arbejde på Ericsson Sverige, belyses disse spørgsmål.

Ericsson i Sverige har hovedkontoret i Kista og Stockholm, og det er herfra der administreres rundt til de andre afdelinger verden over. Derfor er det vigtigt at have styr på netværket der styrer disse afdelinger. Det vil sige de



Figur 6.2 Netværk er en af de vigtigste rationaler for at foretage arbejdsrejser

medarbejdere der arbejder for Ericsson, og deres relation mellem hinanden skal fungere. Dette skaber en hensigtsmæssig udvikling, især indenfor større virksomheder som Ericsson, der har afdelinger jorden rundt. For de medarbejdere der arbejder på Ericsson Sverige er arbejdsrejser en del af det at "netværke" Håkan Ericsson der arbejder i afdelingen Global services ser arbejdsrejser som en nødvendighed.

"Man bliver nødt til at møde disse mennesker for ligesom at have en relation, det gør det også nemmere at kommunikere med andre kommunikationsmidler" [Håkan Ericsson, Ericsson Sverige, 2005]

Behovet for fysisk tilstedeværelse kan derfor ses som en nødvendighed, men skaber også mulighed for at udvide relationen til kommunikation med virtuelle kommunikationsmidler. Behovet har en konsekvens for kvaliteten af arbejdet, derfor er det nødvendigt at rejse for på den måde at have kontakt til kunder og samarbejdspartnere. Relationen og netværket har betydning for både arbejdet, men også for personerne generelt. Det vil sige at der er en personlig gevinst ved at have et godt netværk, og dette skabes ikke bare via møder og konferencer, men i høj grad over "kaffeautomaten" og andre steder hvor medarbejderne mødes.



Figur 6.3
Kommunikation og netværk

Netværk

Arbejdsrejser er en del af mange ansatte på Ericssons hverdag. Den mest almindelige begrundelse for at rejse i arbejdet er, at skabe netværk. Nedenfor ses en definition på netværk. Medarbejderne på Ericsson Sverige ser netværk som en vigtig del af deres job.

Netværk: Ordet bruges både om det *at have et netværk*, *at være en del af et netværk* eller *at noget er et netværk*. Oftest bruges ordet netværk om en række relationer, som er knyttet til en person. Man kan tale om sociale og faglige netværk. Nogen tillægger ordene relation eller omgangskreds samme betydning som netværk, men der er nuanceforskelle. Netværk benyttes især når man taler om summen, karakteren eller betydningen af en persons relationer og de muligheder disse relationer skaber. Da ordet netværk har andre betydninger inden for it-området, kan der opstå forvirring om, hvorvidt man taler om relationsbaserede netværk eller it-netværk. [HOLST-GRYCH, 2006]

Relationen mellem mennesker og det netværk denne relation giver, er vigtigt for virksomheden rent arbejdsmæssigt, men også det at have personlig relation med sine

samarbejdspartnere og kunder er vigtig. Netværk i denne kontekst er derfor i denne sammenhæng baseret på relationsbaserede netværk.

Virtuel kommunikation er når der bliver ”netværket” gennem virtuelle kommunikationsmidler som for eksempel via Internettet eller per telefon. Dette er også relationsbaseret netværk, dette er dog uden at mødes face-to-face. Denne form for netværk

Virtuelt netværk: Benyttes ofte parallelt til ordene netværk og netværksgruppe, men med den forskel, at personerne i netværket fortrinsvis kommunikerer elektronisk via e-mail og/eller internettet. Virtuelle netværk har den fordel, at de gør det let at etablere og udvikle relationer over store geografiske afstande. [HOLST-GRYCH, 2006]

er lettere at etablere og skabe end face-to-face møder, men ifølge medarbejderne på Ericsson Sverige er denne form for relationsnetværk nemmere at gennemføre hvis der er personlig relation, det vil sige hvis man har haft face-to-face møder.

Arbejde og identitet

For medarbejderne på Ericsson er arbejdsrejser i høj grad en del af selvidentiteten, og deres arbejdsidentitet en af grundene til at de foretager arbejdsrejser. Roger Orrstenius udtaler:

”Det er vældigt personligt, jeg må ud og rejse. Det er meget vigtigt for mig, Sverige er godt, men jeg skal ud og møde de kontakter og det er det som driver Ericsson. Det er vigtigt for mig at være del af den proces, andre kan bedre lide at være hjemme.” [Roger Orrstenius, Ericsson Sverige, 2005]

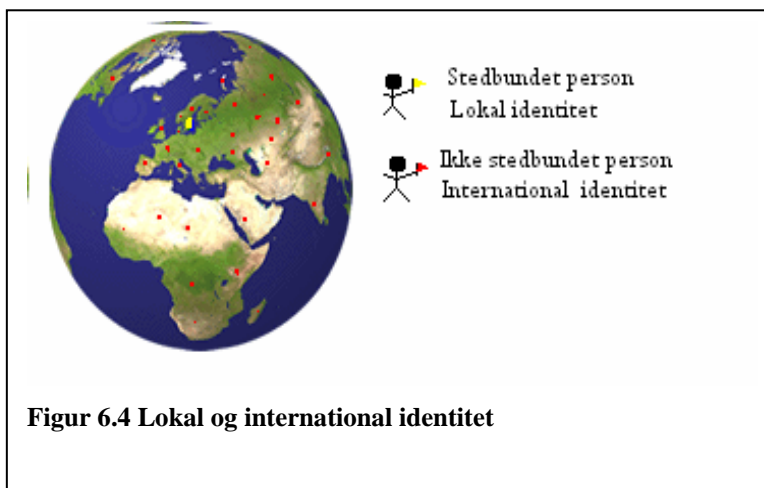
Roger Orrstenius har et job der kræver at han er i kontakt med medarbejdere og kunder, der driver Ericsson og både jobbet, men også det, at han føler sig som en del af jobbet gør, at han foretager arbejdsrejser et par gange i måneden. Dette er en vigtig del, ikke bare for stillingen, men også for ham personligt. Han udtaler, at det giver en anden dimension at arbejde udenlands, i stedet for at arbejde hjemme. Dog er det for ham stadig vigtigt at identiteten er en del af det sted han bor.

”Det kan man jo sige, men det at vi er Svenskere, nordboere, fra Danmark, Norge, Sverige Finland, man kan se generationen før os de købte et hus og man boede jo der til man døde. Og huset skulle jo være i nærheden af jobbet. Min generation er jo midt imellem dem og den nye. Det er vigtigt for mig at have et punkt i verdenen, på kortet hvor man kan sige ”der er jeg” ” [Roger Orrstenius, Ericsson Sverige, 2005]

Han mener at mennesker tidligere var mere stedbundne og havde arbejde og omgangskreds i lokalsamfundet. Den nyere generation er mere påvirket af globaliseringen og har på den måde job, familie og netværk på tværs af landegrænser, og det betyder ikke så meget hvor boligen er. Dog har hjemmet stadig en vigtig betydning som det fremgår af citatet. Roger Orrstenius er midt imellem disse to generationer og har stadig brug for et sted hvor han kan sige "her er jeg" men har dog et udvidet netværk og rejser udenrigs minimum 2 gange om måneden.

Arbejde og identitet hører i høj grad sammen i det vestlige samfund i dag og hænger sammen med at arbejde kan ses som et spørgsmål om valg af identitet. Ifølge Giddens er selvidentitet et begreb der fylder mere i vores selvforståelse i dag og job er i dag ikke et spørgsmål om pligt og løn, men i højere grad et spørgsmål om selvudvikling, samarbejde og selvrealisering [Dahl, 2004]. Identitet er i dag ikke baseret på lokale og nationale identitetsfølelser men i højere grad baseret på en international identitet der knytter en til andre relationer i stedet for steder som tidligere. [Dahl, 2004] Roger Orrstenius er en

generation imellem den gamle hvor identitetsfølelse var afhængig af det sted hvor man arbejdede og boede og den nye hvor man ikke er stedbundne, men andre relationer skaber identiteten. Dette betyder at han stadig er lidt stedbundet i og med han har brug for et sted



han kan sige "her er jeg" men på den anden side arbejder i et job hvor han rejser ofte og skaber sin identitet her. I fremtiden vil der måske nok være flere der har international identitet, ifølge Roger Orrstenius er dette den vej udviklingen vil gå. Se figur 6.4 der illustrerer stedbundne og ikke stedbundne personer.

Opsummering

Medarbejderne på Ericsson har flere grunde til at foretage arbejdsrejser. Deres stilling kræver at de har et netværk og at de plejer dette. Arbejdsrejserne er derfor en måde at "netværke" på. Relation og det at mødes face-to-face er vigtigt for at have en fælles forståelse

hinanden, det vil sige medarbejdere der er over landegrænser og kunder ligeså. Arbejdsidentitet og det at være en del af arbejdet er vigtigt for Ericsson Sverige, men også for en del af medarbejderne på Ericsson Sverige. Det er en del af deres stilling at rejse, men det er også individuelt betinget at rejse fordi det tilføjer et vigtigt element til deres selvforståelse, derfor er det også en del af dem at komme ud at rejse.

6.3 Transportvalg

”Hvorfor vælges flytransporten?”

Inden undersøgelsen startede var der en hypotese der sagde at transportvalget lå på flytrafikken når der var tale om arbejdsrejser. Dette blev der i interviewene spurgt ind til, for at efterprøve denne hypotese.

Roger Orrstenius fra Ericsson Sverige er leveranceansvarlig og rejser ofte og langt. I interviewet blev der bedt om at begrunde valget af transport. I interviewet med Roger Orrstenius kom det frem, at flyet var det valg, der oftest blev foretaget og det blev begrundet ud fra følgende citat:

”Det går hurtigst! Man kan tage toget til Göteborg, kunne man tænke sig, men det tager lang tid, et par timer, men det skulle da være et alternativ. Men det er vist også det eneste sted det kan lade sig gøre. Eller måske København[...]hvis jeg skulle tage tog til Istanbul ville det tage en hel uge, haha!” [Roger Orrstenius, Ericsson Sverige, 2005]

Han begrundet valget, at benytte fly med, at komme med forslag omkring andet transportmiddel, som f.eks. tog. Dette kan dog kun lade sig gøre til nærmere destinationer som Indlandet, eller København. Han rejser ofte på længere rejser, også udenfor Europa, og dette ville ikke være muligt, eller hensigtsmæssigt at gøre med anden transportmiddel. Som han selv siger i citatet så ville det tage meget lang tid at tage til f.eks. Istanbul med anden form for transport. Dette ville både være ukomfortabelt, men også uhensigtsmæssigt for arbejdspladsen, da de betaler løn i reisetiden. Håkan Ericsson som arbejder med Global services ser heller ikke andre alternativer, da han også rejser længere væk end Europa. Det eneste alternativ til flyrejser han ser, er at benytte computer eller telefon.

Han ser det at rejse med fly som en del af hverdagen, som han siger:

”For mig er det at tage flyet, det samme som når andre tager bussen på arbejde”)[Håkan Ericsson, Ericsson Sverige, 2005]

Dette betyder, at når vi andre tager bussen hver morgen for at komme på arbejde, så er det for så vidt ikke den store forskel i denne vane, som det er for Håkan Ericsson, at tage flyet når han skal af sted på arbejdsrejse.

I andre undersøgelser som f.eks. den transportrådet lavede i 2001, var tid den vigtigste begrundelse for at tage flyet i forbindelse med arbejdsrejser. Dette var den alt dominerende grund, pris betød ingenting for de rejsende og komfort havde kun en lille betydning. I Transportrådets undersøgelse af erhvervsrejser er der undersøgt årsagen til at rejse med fly både udenrigs og indenrigs, og den væsentligste årsag til at vælge fly er at det er det hurtigste og det sparer tid. Jf. Kapitel 1. Tiden er i dag det vigtigste rationale når der er tale om rejser, især i forhold til arbejdet. [Transportrådet, 2001]

I Lassen 2006 var den vigtigste faktor for at rejse også tidsfaktoren. *”Valget af fly som det primære transportmiddel er altså forankret i et tidsmæssigt rationale”* [Lassen, 2006; 150-151] i Lassen 2005 er der på baggrund af interviewene fundet frem til, at medarbejderne generelt ikke tænker så meget over selve transporten, da der i realiteten kun er et alternativ, flyet. Det der betyder mest for de arbejdsrejsende er at selve rejsen foregår hurtigt og effektivt. Tidsrationalet er vigtig både i forhold til arbejde, men også i forhold til familie og fritid. [Lassen, 2006] De rejsende har oftest ikke så meget tid til private ting og derfor er en besparelse på et par timer et plus i hverdagslivet. Derfor er forsinkelser også det værste tænkelige i forhold til arbejdsrejser. I Lassen 2005 er flere rejsende opmærksom på, at flyet kun bruges, hvis det kan betale sig rent tidsmæssigt, men på mange internationale rejser er flyet det hurtigste alternativ. [Lassen, 2006]

Opsummering

I dette kapitel er fokuset på transport valget og som i tidligere undersøgelser er det vigtigste rationale for at vælge flytrafikken tiden. Andre alternativer som tog, bus, bil og båd er ikke konkurrencedygtige nok i forhold til flytrafikken. Dette er en af begrundelserne i interviewene for at tage flyet. Flyet er det hurtigste transportmiddel der er, og tiden er det vigtigste rationale for Ericsson Sverige og vidensmedarbejderne. Den eneste mulighed for at benytte anden form for transport er, hvis det er indenrigs, eller hvis det måske er til Danmark. Den eneste konkurrent til dette transportvalg er, at benytte virtuelle kommunikationsmidler i stedet for, hvilket der i de senere afsnit vil blive belyst.

6.4 Rejsebeskrivelse

Når man rejser ofte og langt i sit arbejde bliver rejsen og det at befinde sig i lufthavne og på hoteller som noget mere dagligdags. Flyet bliver rent en rutineret del af hverdagen, som når vi andre tager bussen eller toget på arbejde, så tager de flyet. For medarbejderne på Ericsson Sverige er det ikke noget stort at rejse og se andre kulturer og andre transportformer, det er en del af hverdagen. For at forstå denne rejseopfattelse blev der i interviewene spurgt ind til, hvad det første de associerer til i forhold til arbejdsrejser.

"I det daglige når man tænker på rejsen så tænker man, hmm flyforsinkelser, det gør de fleste vel, hvad? Haha. Og siden tænker man på service på lufthavn og på flyet. En sag er jo hvis man tænker på flyet, man har meget lidt tid når man skal skifte fly. Når man kommer fra Budapest, så er man altså træt, og flyet skal jo så kigge på planen og stoppe hvis der er forsinkelser. Det er vel sådan noget man tænker på. Men man vænner sig vel til det efter en tid. Det som sker det sker." [Roger Orrstenius, Ericsson Sverige, 2005]

Flyforsinkelser og andre ting der gør at man skal opholde sig i en lufthavn eller et fly længere tid end nødvendigt er det der bliver fokuseret mest på af medarbejderne på Ericsson Sverige. Det med at befinde sig i fly og hvis der er forsinkelser, samt hvis medarbejderen skal skifte fly tænkes der meget på om flyet holder og venter så medarbejderen kan komme frem til aftalt tid. Arbejdsrejser er trættende særligt hvis det er længere arbejdsrejser der er tale om og på den måde bliver det særligt vigtigt for de rejsende at komme frem i god tid sådan at medarbejderne slipper for at befinde sig for lang tid i korridorer¹²

Dette travle liv i korridorer kendetegner denne form for rejser, netop fordi det er i arbejdsmedfør medarbejderne rejser. Dette er også tilfældet i disse former for arbejdsrejser, som man kan se i Leveranceansvarlig, Roger Orrstenius, Ericsson Sveriges arbejdsbeskrivelse så er det i særdeleshed præget af et liv i korridorer. Han svarede da jeg spurgte om han kunne beskrive en typisk arbejdsrejse:

"Ja aha okay, jeg kan tage min sidste arbejdsrejse som et eksempel; Til Budapest var jeg. Man kommer til Arlanda, Jeg tager som regel taxa eller bil. Der var noget hurlumhej med en del, men det gik fint faktisk, man kom frem i god tid faktisk. Og så tager jeg en taxa fra Budapest lufthavn og til hotellet. Det er jo vældigt enkelt. Dagen derpå får man frokost, i jobbet, sammen med de andre, min ledningsgruppe dernede. Så sidder vi hele dagen til langt ud på

¹² Korridorer er defineret i Lassen 2006 som de steder rejsende befinder sig imellem de forskellige destinationer. [Lassen, 2006]

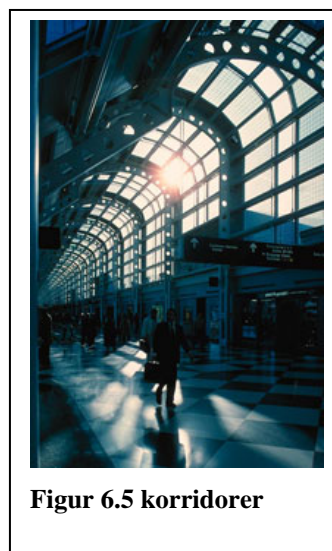
aftenen, og går så i seng igen. Op næste dag, og flyver hjem til Stockholm. Så alt gik jo fint, det er vel en typisk rejse.” [Roger Orrstenius, Ericsson Sverige, 2005]

Han nævner sin tur til Budapest, som en typisk arbejdsrejse, hvor han remser op i store træk hvordan han rejser. Inden rejsen er der planlagt og booket så det hele på rejsen kan forløbe hensigtsmæssigt uden afbrydelser. Dette er også billigere for firmaet og mere sikkert for den rejsende. Dette er en typisk rejse der ikke skiller sig væsentligt fra de andre arbejdsrejser. Han rejser for at udføre et arbejde og fokuserer ikke på korridorområderne som hvis man er på ferie, eller rejser sjældent. Han ved hvor han skal hen og til hvilken tid, rejser er en del af arbejdet.

Håkan Ericsson medarbejder på global services, Ericsson Sverige, beskriver også en typisk rejse som en rejse hvor han pakker sin taske 15 minutter inden afgang til lufthavnen, pakker sin bærbar og de vigtige papirer - tager taxa til flyet – flyet til kontor eller hotel, hvis det er sent. Han mellemlander altid, da hans rejsedestinationer oftest er uden for Europa og ventetiden, som oftest er på en times tid, tilbringer han i lufthavnen. Han tager ikke ud og ser byen eller området, da han mener at hvis man har set det en gang så gider han ikke bruge tid på det.[Håkan Ericsson, Ericsson Sverige, 2005]

Det med at befinde sig i ”korridorer” som en del af arbejdsrejsen er der tidligere lavet undersøgelser på. Korridorer er defineret af Lassen 2005 som de steder de befinder sig for at komme fra A til B. Korridorer er bekendt ved at foregå ved bevægelser, dette kan for eksempel være korridorer som motorvejen, flyet eller hotellet. Se figur 6.5. Korridorbegrebet bliver sammenlignet i Lassen 2005 med det Castells kalder ”*strømmens rum*” [Castells, 1996] som er disse rum hvor man bevæger sig for at komme fra A til B.

Medarbejderne på Ericsson Sverige skal fra det ene sted til det andet, for at kunne udføre det arbejde, de er ansat for at udføre. Dette er stærkt betonet af, at tiden er et vigtigt rationale, så disse korridorer er ofte fyldt med mennesker, der har travlt og er stressede. Ophold i sådanne rum er meget monotone og ensartet, ifølge de medarbejdere der blev interviewet. Selvom det ikke altid er samme destination, der er på dagsordenen, så kan det virke ens at rejse, for eksempel kan der ikke være stor forskel på at tage til Danmark som til Budapest, netop fordi hoveddelen af



arbejdsrejsen foregår i korridorer. Lassen 2006 har defineret og kommet med eksempler på liv i korridorer. Dette er et sted *"hvor medarbejderen hele tiden er på farten på vej mod det næste møde, det næste hotel, den næste bar og det næste land."* [Lassen, 2006;160] Medarbejderne i dette forskningsprojekt oplever således også livet i korridorer, som et hektisk sted hvor tiden er det vigtigste rationale. Medarbejderne opfatter rejserne som ophold mellem korridorer, som f.eks. mellem lufthavne, hoteller og kontorer. Derfor er det ikke altid "eksotisk" at få lov at rejse i sit arbejde, tværtimod er det tit monotomt og det er svært at adskille stederne fra hinanden da korridorer er kendetegnet ved at være ens lige meget hvor i verdenen man befinder sig. [Lassen, 2006] Lufthavnen er særligt en af de steder der bliver beskrevet i Lassen 2005 som korridorernes knudepunkt. Dette er et område der hvor det er let for folk at bevæge sig på grund af det flow en sådan er opbygget på, men medarbejdernes oplevelse af disse steder er præget af modsatte følelser; lufthavne forbindes med langsomhed og ventetider. [Lassen, 2006]

Opsummering

Arbejdsrejser er en rejse i korridorer, hvor man rejser fra det ene sted til det andet, i ens området. Steder som fly, hotel og lufthavne. Er steder der ikke spiller større rolle for de arbejdsrejsende. Tiden i korridorer skal bare fungere uden forsinkelser og servicen skal være i orden. Som en ferierejsende er disse områder nye og spændende og man møder i god tid og lægger mærke til mange ting, hvor man som arbejdsrejsende mere fokuserer på det man er kommet over for at udføre, nemlig sit arbejde.

6.5 Rejsernes konsekvenser for hverdagslivet

At rejse i arbejdet kan give konsekvenser for valg af hverdags og familieliv. Det er ikke muligt at leve som den normale standard kernefamilie, når man rejser sådan flere dage af gangen. Det undersøges i dette afsnit om rejser giver konsekvenser for hverdagsliv og familie.

Jeg spurgte Roger Orrstenius til om familien accepterede at han rejste ofte og hvordan familien så denne situation, at rejse meget, og til det svarede han:

"Ja absolut! Det skal man have i orden (bagland), men det er selvfølgelig det personligt, at man tilbringer tid med sin datter det skal være der. Jeg tror det er vigtigt at den tid man har sammen med sine børn den er god (kvalitetstid). At jeg kan være hjemme når jeg er hjemme" [Roger Orrstenius, Ericsson Sverige, 2005]

Han synes at det er vigtigt, at være afklaret med familien om arbejdsrejserne og at når han så er hjemme, så er han hjemme. Han synes det er lige så vigtigt at have kvalitetstid med børnene, som at i det hele taget have tid til dem. At han er nærværende og kan være en god far, når han endelig er hjemme. Det er tydeligt at han vægter arbejde og familien næsten lige så højt. Dog svarede han uden at tøve, da jeg senere spurgte hvilke forhold der kunne gøre at han ville rejse mindre: *"Familien"* og hans datter ville være det der skulle hindre ham i at rejse, som han gør i dag.

Håkan Ericsson, rejser også ofte, men har et princip der siger at weekenden er forbeholdt familien, så der rejser han hvis muligt ikke. De har dog ikke små børn mere, men dette princip har han holdt fast i siden.

Udover familien er hverdagen også fyldt med andre aktiviteter, som ville være anderledes hvis man rejser ofte, der er fritidsinteresser og lokalsamfundet, som tilknytningen kan være stærk eller svag til. Der er nogen mennesker der har et bestemt hverdagsmønster, dette er uanset om der rejses i arbejdet eller ikke, men spørgsmålet ligger i om det er forankret i det samfund der er rundt omkring en. Roger Orrstenius, Leveranceansvarlig, Ericsson Sverige, ser ingen fordel i at være bosat med arbejde, service og fritidsinteresser i lokalområdet. Jeg spurgte om han ikke en gang imellem kunne ønske sig en normal hverdag, og han svarede til det:

"Normal hverdag som at have det hele på ét sted? Nej jeg ser ingen fordel at have det hele ét sted. Det er vel ikke værre end der er nogen der flytter hele sit liv. [Roger Orrstenius, Ericsson Sverige, 2005]

Nogle mennesker flytter hele tiden indenrigs og han mener at det at have arbejdsplads længere væk ikke skulle være værre end at flytte efter arbejde hele tiden.

Vi diskuterede det at have et fast holdepunkt til det sted man kom fra og om folk der arbejder for Ericsson i Sverige altid kommer tilbage. Leveranceansvarlig, Roger Orrstenius, Ericsson Sverige, kom med denne kommentar:

"Hvis man bor i Sverige og så tager man på arbejde et andet sted, og så kommer man tilbage til Sverige. Og hvad tager man så hjem for? Det er der mange teorier om, en teori er at Ericsson er Svensk. Hovedkontoret er her i Kista. Jeg tror i det nye årtusinde der kommer Ericsson til at være mere

internationalt. Det bliver noget der mere tilhører Sverige eller Norden.”
[Roger Orrstenius, Ericsson Sverige, 2005]

Han nævner en teori om at Ericsson er svensk og har sine rødder i Kista, så vender det hele tilbage hertil, men nævner dog at de engang i fremtiden godt kunne gå hen og blive noget der tilhører hele Sverige og Norden på den måde at hovedkontoret ikke kun behøver at være i Kista, men i fremtiden bliver disse områder delt mere ud i hele Norden. Det med at være forankret i ét sted er i dag ikke så vigtigt, som det var bare for et par årtier siden. I dag er det muligt at have relationer der træder over landegrænser, mere end relationer med sine nærmeste naboer. [Dahl, 2004]

Mobilitetsstrategier

Lassen 2006 Har defineret 3 typer mobilitetsstrategier, Karriere strategi, kabalestrategi og familiestrategi. I dette afsnit vil disse tre strategier blive beskrevet og der vil i de følgende kapitler blive brugt de forskellige betegnelser i forhold til de rejsende medarbejdere på Ericsson. Medarbejdernes individuelle personlighed og håndtering af arbejdsliv vil derfor kunne ses ud fra fortællingerne om forholdet til arbejdsrejser. Dette har stor betydning for at kunne forstå den enkelte medarbejders mobilitetsniveau og hvordan sammenhængen mellem arbejds- og hverdagsliv fungerer. Der skal dog tages højde for at de forskellige medarbejdere kan ændre mobilitetsstrategi i løbet af tidsperioder. Eksempelvis kan dette ændres ved familieførelse eller andet i omgivelserne der kræver ændret mobilitetsstrategi. [Lassen, 2006]

Karriere strategien er kendetegnet ved at karrieren fylder mest i hverdagen og medarbejdere i denne kategori er dem der rejser hyppigst. Karrieren er prioriteret højest og disse medarbejdere er meget mere international orienteret end medarbejdere med en af de andre mobilitetsstrategier. [Lassen, 2006] Disse medarbejdere fravælger familielivet, eller har en baglandsperson der er hjemme og sørger for det. Derfor er denne gruppe medarbejdere hovedsageligt mænd, der enten har fravalgt familien, eller har en kone der er hjemme og tage sig af familieliv og hus. Dette er ikke ensbetydende med at baglandspersonen er hjemmegående, men blot at baglandspersonen ikke på samme måde prioriterer karrieren og har stærk adskillelse mellem arbejde og hjem. [Lassen, 2006]

Kabalestrategien er når man prioriterer både familie og arbejde lige højt, og ingen frem for den anden, dette kræver meget planlægning. Kabale strategien hedder kabalestrategien fordi arbejdsliv og hverdagsliv for den enkelte medarbejder er som en kabale der skal gå op. Dette

kan være stressende og vanskeligt at gå op fordi de til forskel fra karrierestrategien har to ting de skal prioritere imellem. En måde at gøre det på er at den tid man har hjemme er ”kvalitetstid”. Der er i denne strategi tale om en balancegang mellem international identitet og lokal forankret familierestrategi. Denne mobilitetsstrategi betyder at man skal prioriterer og organisere ens tid og familie på en anden måde end hvis man levede efter karriere eller familierestrategien (jf. næste afsnit) [Lassen, 2006]

Den sidste er familierestrategi hvor familien er i fokus, og arbejdet er for familien. Denne strategi er kendetegnet ved at selvom medarbejderen er glad for sit arbejde, så er familien prioriteret højest når det gælder om at prioritere i forhold til arbejdsliv og hverdags/familieliv. Her vurderer medarbejderen i højere grad om arbejdsrejsen er nødvendig og ser denne arbejdsrejse som mere afbrydende for sit hverdagsliv end i de andre strategier. Ifølge Lassen 2005 bygger disse medarbejdere deres selvforståelse op omkring familien og faglighed og ser derfor arbejdsrejser som en nødvendighed og ikke som en del af deres arbejdsidentitet. Denne strategi er kendetegnet ved at være mere lokal forankret og vil derfor gerne have bolig, arbejde og fritidsinteresser tættere på hinanden end i de andre strategier, hvor dette ikke er en nødvendighed. [Lassen, 2006]

De arbejdsrejsende kan forandre sig på den måde at tidligt i livet kan tilhøre karrierestrategien, mens når der så stiftes familie enten tilhører kabalestrategien eller familierestrategien.[Lassen, 2006] Ericssons medarbejdere passer ind i en af disse strategier.

Opsummering

I dette afsnit blev der spurgt ind til hverdagen, og arbejdsrejsers konsekvenser for denne, et af de rationaler der var vigtigst, og vigtigere end arbejdsrejser er familien. Særligt fordi der er børn indblandet, så bliver dette altid et ømt emne at berøre, men Leveranceansvarlig, Roger Orrstenius, Ericsson Sverige, satsede på begge dele og gik ind for kvalitetstid, når man endelig var hjemme. Håkan Ericsson, global services, Ericsson Sverige, havde totalt booket weekenderne til familien, og gik ikke gerne på kompromis med dette. Familien er det rationale der skulle få rejsende til at blive hjemme. Hverdagslivet og forankring til lokalområdet betød ikke så meget for de rejsende, dog som tidligere nævnt så er identiteten baseret lidt mere på, at tilhøre det sted man kommer fra for disse medarbejdere, men i fremtiden betyder dette mindre og mindre. [Roger Orrstenius, Ericsson Sverige, 2005] Medarbejderne fra Ericsson Sverige kan bedst puttes i den strategi der hedder kabalestrategi, med tendens til at tilgodese familien.

6.6 Den virtuelle medarbejder -arbejdsbeskrivelse af en medarbejder på Ericsson der ikke rejser i sit arbejde

På Ericsson er der forskellige typer af arbejdsstillinger og nogle indebærer at man rejser ofte og andre rejser sjældent eller næsten slet ikke i sit arbejde. Dette er ofte sekretærer der hovedsageligt arbejder med virtuelle kommunikationsformer. Dette gør sig også gældende for medarbejderne på Ericsson Sverige.

Yvonne Nyberg er afdelingssekretær på Ericsson Sverige og arbejder på kontor. Jeg hørte ad hvad det første var hun tænkte på i sit arbejde og hvordan en arbejdsdag for hende var, hun svarede:

"Øj då! Det første jeg tænker på? Jeg tænker på i mit arbejde, at man må være opdateret hele tiden, altid sker meget hurtigt, og at kalender-agendaen er i orden, -det er jo ikke mig selv men en anden person. Det er vigtigt at altid vide hvad der skal ske.[...] En arbejdsdag? Ja da, det er meget sjovt for man kommer ind og tror man skal en masse, det og det og det, men så sker der så mange ting at der kommer forandringer hele tiden. Man går ofte hjem og undrer sig over "hvad har jeg lavet i dag?" Men typisk så er der meget rejseplanlægning, mange møder og mange forandringer med kalenderen." [Yvonne Nyberg, Ericsson Sverige, 2005]

I og med hun er sekretær for en anden rejsende, er hun inde i miljøet og ved hvad der skal være styr på, men selv rejser hun ikke. Hun skal i stedet holde styr på kalenderen og hele tiden være opdateret. Hun arbejder meget med arbejdsrejser og planlægning af disse, samt planlægning af møder mm. Hendes dag er ikke nøje planlagt, i og med der ofte kommer en masse opgaver løbende i løbet af dagen, som hun skal tage vare på. Hun er ligesom den base, der er hjemme og holder styr på det hele, mens hendes chef rejser rundt til møder, konferencer mm. Hun står for at servicere en enkelt medarbejder på Ericsson Sverige, der har en høj stilling og en masse rejser og møder han skal deltage i, derfor er hendes stilling til dels afhængig af hans. Hun er en vigtig del for at rejserne kan lade sig gøre, dette fordi hun sørger for alt det praktiske og bookning af rejser.

Der er en afdeling på Ericsson i Sverige som kun består af sekretærer og disse rejser sjældent. sekretærerne har kun en enkelt konference om året, som de deltager i, sidste år var det Cannes og i år er det Barcelona, dette er steder hvor de kommer med, ellers rejser de ikke i deres arbejde. [Yvonne Nyberg, Ericsson Sverige, 2005] Disse rejsemål er dog også mere eksotiske og er ikke det samme som at tage til København til et enkelt møde. Man kan kalde

disse rejser for belønnelsesrejser i og med de gør et stykke arbejde, med at arrangere rejser og møder og belønnes ved selv at komme til en konference en gang årligt. Yvonne Nyberg har valgt denne tjeneste, for netop ikke at være en af dem der rejser ofte. Som hun selv siger:

”Jeg er jo i sådan en tjeneste hvor jeg holder styr på alt det planlægning der ligger bag. I Ericsson er det jo sådan at hvis du vil rejse meget så er der stillinger til det, men jeg har valgt en anden type karriere. Jeg har jo valgt at arbejde med dette i mange år og jeg synes det er et dejligt og frit job. Der findes jo sikkert dem som er meget yngre end mig der måske vil ind og arbejde med kunder, og får en karriere på en lidt anden måde end jeg har valgt. Men rejse har ingen betydning i denne rolle [...] det er især på de administrative funktioner, at de rejser meget og så har vi cheferne som rejser meget, især kunderejser. Mænd indenfor services rejser endnu mere, Disse funktioner rejser meget. Det har ikke rigtig betydning for min rolle i mit arbejde, om jeg rejser eller ikke rejser..” [Yvonne Nyberg, Ericsson Sverige, 2005]

Yvonne Nyberg rejser ikke og har selv valgt dette, Hun er en dame, der har mange arbejdsår bag sig, og har tidligere selv boet i udlandet i en periode hvor hun arbejdede, dette var før hun stiftede familie. Hendes job består af arbejdsopgaver der ikke kræver at hun rejser, som mange andre stillinger i Ericsson, Den kontakt hun har ud af huset er kun via virtuelle kommunikationsmidler, dette hovedsageligt via mails og telefonsamtaler. Hun kan en gang imellem have svært ved at have relation til menneskerne via virtuel kommunikation, men i hendes job er det ikke nødvendigt på samme måde, da hun mest står for det praktiske. Hun står ikke for at tage de vigtige beslutninger, men står for at gøre det muligt for hendes chef at gøre dette.

Arbejdsrejser påvirker Yvonne Nyberg selvom hun ikke selv er på farten. Hendes chef rejser meget ofte og hun står for at arrangere disse. Hendes mand på hjemmefronten rejser også ofte og derfor er hun, både i arbejdet og i det private, påvirket af arbejdsrejser. Derfor er hun også glad for ikke selv at rejse.

”Jeg kan lide mit arbejde, og så har jeg en mand derhjemme som også rejser meget. Så det har passet mig meget godt. At ikke har skullet satse på, at jeg også skulle af sted, Det skulle ikke have gået så godt.[...]Jeg tror at fordi jeg har så triveligt et job her, så kan jeg træffe kolleger på stedet, så det er ikke et stærkt ønske fra min side.(at rejse).” [Yvonne Nyberg, Ericsson Sverige, 2005]

Dette valg begrundes hun også med at hvis de skulle være to der rejste ofte derhjemme ville de ikke kunne have familieliv med børn og hus. Hun og hendes mand har børn, men før de fik dette var Yvonne udstationeret i udlandet, men da hun ville stifte familie valgte hun en stilling hvor ikke hun også skulle rejse ofte. Dette har været et bevidst valg i og med hun har kendskab til hvad det vil sige at rejse ofte i sit arbejde, det ville ikke være muligt at få det til at køre på hjemmefronten.

Kvinden som baglandsperson

I dette projekt er det kvinder der er baglandspersoner, som der ses i både de rejsendes og ikke rejsendes tilfælde. Yvonne Nyberg har med vilje valgt arbejdsrejser fra fordi hun har en mand der rejser ofte og derfor ville det ikke være muligt at få det til at fungere i hjemmet hvis begge rejste, i og med de har børn. Det er på baggrund af hendes valg muligt for manden at udføre arbejdsrejser, og også hendes chef, dette alt fordi hun har valgt at være baglandsperson på arbejde som i hjemmet.

I en undersøgelse lavet af Rambøll omkring ingeniørers balance mellem arbejdsliv og familieliv er det tydeligt at det oftest er kvinden der bliver i hjemmet som "baglandsperson". Det vil sige at prioritere familielivet højere end karrieren. Derfor er det også nemmere for mænd at få god balance imellem arbejde og hjem, fordi de kan lægge hjernen på hylden når de kommer hjem fordi kvinden har sørget for de praktiske foranstaltninger og har hovedansvaret for familiens trivsel. Der er i denne undersøgelse fundet frem til at kvinder med mandlige baglandspersoner ikke eksisterer, der er højest tale om ligelig deling af arbejdet i hjemmet. [Rambøll, 2002B]

Opsummering

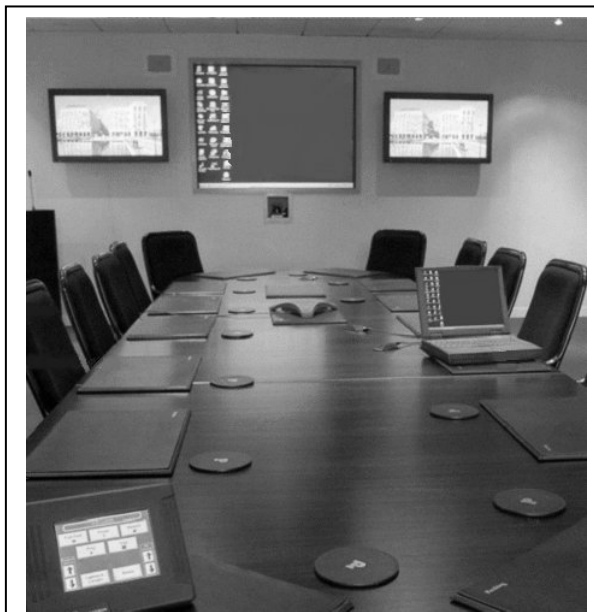
Som ikke rejsende har Yvonne Nyberg en anden form for job, der gør hende mere forankret i det sted hun arbejder. Arbejdsrejser har hun bevidst valgt fra i den stilling hun har, da et familieliv ikke ville kunne fungere hvis hun rejste i forbindelse med arbejdet. Dette fordi hendes mand rejser ofte i sit arbejde. Hun arbejder i stedet med virtuelle kommunikationsmidler og kan en gang imellem have svært ved at have relation til dem hun har kontakt med da hun ikke mødes med dem, men i hendes job spiller det ikke en stor rolle at have denne relation, da det hun står for, for det meste er praktiske foranstaltninger. Denne form for arbejde er fokus valgt på hjemmefronten, og dette er hun tilfreds med. [Yvonne Nyberg, Ericsson Sverige, 2005]

6.7 Alternativer til arbejdsrejser

Kan arbejdsrejserne erstattes af virtuelle kommunikationsmidler?

I dette afsnit undersøges der medarbejdernes adgang og brug af virtuelle kommunikationsmidler. Dette sættes op mod det at mødes face-to-face og både de rejsende og ikke rejsende høres i hvilke former der bruges og om arbejdsrejser kan erstattes med virtuelle kommunikationsformer.

I virksomheder som Ericsson Sverige arbejdes der med virtuel kommunikation og derfor er det interessant at høre hvilke de bruger i hverdagen. Telefon og computer er fast inventar på kontorerne, men jeg hørte om de også brugte videomøder, når de skulle holde konferencer eller møder. Til det svarede leveranceansvarlig, Roger Orrstenius, Ericsson Sverige,



Figur 6.6 Videokonferencerum

”Nej ikke ret meget! En enkelt gang videokonferencer, men nej. Derimod telefonkonferencer, dem anvender vi mere, vi bruger faktisk ikke videomøder så meget mere.” [Roger Orrstenius, Ericsson Sverige, 2005]

Videomøder er dog ikke det de bruger oftest men det kan ske, telefonmøder derimod er noget der benyttes oftere. Sekretærene er dem der står for at sætte videomøder op, og planlægger hvordan og hvornår de skal være. Hvis der er flere der skal se med kan det være en fordel med et videomøde. [Yvonne Nyberg, Ericsson Sverige, 2005] Se figur 6.6 for at se hvad en videokonference er.

En af ulemperne ved at bruge virtuelle kommunikationsmidler er ifølge medarbejderne på Ericsson Sverige, at tidszonerne er forskellige hvis det for eksempel skal aftales noget med en afdeling eller kunde på den anden side af jorden, så tage det lang tid, om at få en aftale på plads, da tidszonen ikke muliggør en her og nu samtale. Yvonne Nyberg der arbejder meget med virtuelle kommunikationsmidler udtalte, da jeg spurgte om der var ulemper ved at bruge disse former for kommunikationsmidler:

”Jo det kan det jo være, da det er forskellige tidszoner. Australien som vi har meget at gøre med er jo svært da det er en helt anden tidszone, der skriver man tidligt om morgenen, og de får dem så lige inden de går hjem. Denne tidsfaktor kan gøre at vi skal vente på hinanden. Det har vi meget med organisationer fra hele verdenen. Men det er én måde at planlægge på, nogle gange er det det enkleste når det er på skrift. Men andre kan det være sådan at vi drukner i mails, hvis alle kopiere, for det er ikke altid man behøver at vide hvad alle svarer, -Det er en ulempe”. [Yvonne Nyberg, Ericsson Sverige, 2005]

Tidsfaktoren er et vigtigt rationale, og hvis der går for lang tid med mails så er det til tider nemmere at bruge en telefon eller at mødes personligt, på den måde går der ikke flere dage imellem svarene på de forskellige mails. Virtuelle kommunikationsmidler kan bruges når der er mange til et møde og på den måde sparer man rejserne i stedet for at sende en masse af sted. Dog er relationen imellem menneskene ikke den samme over virtuelle kommunikationsmidler som det at mødes personligt. leveranceansvarlig, Roger Orrstenius, Ericsson Sverige, udtaler også at der er stor forskel i at mødes personligt og det at tale i f.eks. telefon. Det er vigtigt at have en relation til de mennesker man skal forhandle med, og derfor er der et behov for at mødes og ikke kun kommunikere over virtuelle kommunikationsmidler. Se figur 6.7. Dette bliver dog nemmere når der er en relation mellem mennesker.



Figur 6.7 Virtuelle kommunikationsmidler er nemmest hvis folk allerede har en relation til hinanden.

Opsummering

Tidsfaktoren spiller meget ind når der forhandles over større distancer, især tidsforskellen spiller meget ind, enten går der flere dage når man skal have svar over mails, eller også sover de på den anden side af kloden når man vil ringe til dem, på den måde kan de være en fordel at mødes face-to-face, når der kræves at beslutninger skal tages. Virtuelle kommunikationsmidler kan være en fordel både økonomisk og tidsmæssigt, i og med en videokonference kan supplere en rejse for en større forsamling. Dog er dette nemmere hvis folk allerede har en relation til hinanden.

6.8 Opsummering på Kapitel 6

I Kapitel 6 er der under analysen fundet frem til en række rationaler der gør sig gældende for arbejdsrejser og grunden hertil. Netværk og behovet for face-to-face kommunikation er nogle vigtige rationaler for at foretage arbejdsrejser. Dette behov for at have netværk og det at mødes gør det nemmere at bruge andre former for kommunikation, for eksempel virtuel kommunikation, det kræver bare at der først er skabt en relation mellem medarbejderne imellem og/eller kunder.

De arbejdsrejsende ser det at foretage arbejdsrejser som en del af deres selvidentitet. Det er vigtigt for dem at komme ud og være en del af det der driver virksomheden og have kontakt med kunder og andre medarbejdere.

Hvorfor vælges flytransport? Rationalet for at vælge flytransporten er hovedsageligt tidsfaktoren og det at rejserne er over store afstande. Indenrigsrejser og rejser til København kunne evt. udføres med tog, men tiden er stadig vigtigst. Det eneste alternativ til arbejdsrejserne er virtuelle kommunikationsmidler.

Livet i korridorerne er et ensformigt og stresset liv, hvor det bare gælder om at komme fra A til B på kortest tid. Livet i korridorerne hvor fly er transportmidlet er ikke meget forskelligt fra biltrafikken en morgen i myldretrafik.

En af de faktorer der spiller betydeligt ind på hyppigheden af rejser er familien, de fleste vil bruge dette som argument for at rejse mindre end i dag. Dog er planlægning af hverdagen det der bruges som løsning på dette problem og der satses på kvalitetstid.

De virtuelle medarbejdere er dem der arbejder på Ericsson uden at foretage arbejdsrejser. De bruger hovedsageligt virtuelle kommunikationsmidler, såsom computer og telefon. Virtuelle kommunikationsmidler er en mulighed for at erstatte en del arbejdsrejser, men der er ifølge medarbejderne på Ericsson Sverige stadig behov for face-to-face møder. Virtuelle kommunikationsmidler kan være en fordel både økonomisk og tidsmæssigt, i og med en videokonference kan supplere en rejse for en større forsamling.

Disse rationaler gør sig gældende for medarbejderne på Ericsson i Sverige. For at få en udvidet dimension er der valgt at interviewe samme antal mennesker fra en Ericsson afdeling i Danmark. Dette gøres ud fra samme spørgeguide og fremgangsmåde som i Sverige, og næste kapitel vil der blive analyseret på disse interview, hvor der i kapitel 8 vil blive en

opsamling på hele casen, samt en vurdering af forskelle og ligheder i de to afdelinger af Ericsson.

Kapitel 7 Ericsson Danmark

I dette kapitel tages der fat i den problemstilling "hvorfor rejser vidensmedarbejdere på Ericsson?" hvor der i dette kapitel fokuseres fra afdelingen Telebit i Århus. Der analyseres frem til de rationaler der gør sig gældende for rejserne og der analyseres derefter på deres transportvalg på disse rejser. Medarbejderne på Ericsson Danmark bliver i interviewet bedt om at give en rejsebeskrivelse og om at forklare hvilken betydning det har for deres hverdagsliv. Til sidst er der lavet et interview med en medarbejder for Ericsson, hvor arbejdsrejser ikke er en del af hverdagen. Her fokuseres derefter på hvilke alternativer der er til arbejdsrejserne, f.eks. i form af virtuelle kommunikationsmidler og hvordan dette kan erstatte en del af disse fysiske arbejdsrejser.

7.1 Præsentation af de interviewede

Under besøg på Ericsson i Århus fik jeg efter tidligere aftale arrangeret 3 interviews med vidensmedarbejdere. Heraf to der rejste jævnlige og en der ikke rejste i sit arbejde. De arbejder alle tre for Ericsson, men har forskellige stillinger, en er Teknisk konsulent og rejser ofte. En anden er projektleder og rejser også, dog hovedsageligt til Stockholm og den sidste er sekretær og rejser slet ikke i sit arbejde. Interviewene blev optaget og skrevet ud i dagene efter de blev udført.

Carsten Nielsen er teknisk konsulent på Ericsson Telebit. Han er uddannet ingeniør indenfor svagstrømselektronik. Selv siger han om sin stilling på Ericsson, som han fik efter at have været i praktik under sit studieforløb.

"Det er sådan en eller anden opfundet stilling, de har opfundet på et tidspunkt, fordi de vidste ikke rigtig hvad de skulle kalde det. Jeg er sådan er form for brandslukker kan man godt kalde det. Jeg bliver sådan kylet lidt rundt, jeg er aldrig på et projekt så længe af gangen og det er så også derfor jeg rejser en hel del. Det er altid sådan noget med, at man får at vide om fredagen at på mandag kan du så ikke lige tage sådan og sådan... Det er altid sådan noget med, at man skal af sted i en fart." [Carsten Nielsen, Ericsson Danmark, 2006]

Hans arbejde gør at han rejser meget, dette er til mange forskellige destinationer, hovedsageligt Sverige, men også San Francisco, Pakistan, Thailand og Tyskland. Dette er alt fra en dag til flere dage han er væk ad gangen, indenfor det sidste år har han været væk i 30% af tiden. Carsten Nielsen har ingen familie endnu, men har en kæreste der også arbejder for Ericsson i Århus.

Kim Stenild er projektleder på Århus Telebit. Af baggrund er han telecom ingeniør, og har været på en virksomhed i Lystrup tidligere, hvor han også var projektleder. Han har været på Ericsson i fem år og laver de projektplaner som de arbejder ud fra. Kim Stenild uddelegerer opgaverne til en gruppe der kan lave dem, og sørger for de bliver afleveret til Stockholm. Han rejser udelukkende til Sverige i en afdeling i Elvsjö, for at samarbejde med dem deroppe og har derved sit eget kontor deroppe også.

"Jeg er typisk oppe i Stockholm 2 dage hver 14. dag ca. plus et par enkelte dage ind imellem. Og det fungerer på den måde at jeg har et kontor deroppe jeg tager derop og er i to dage og så tager jeg hjem igen." [Kim Stenild, Ericsson Danmark, 2006]

Kim Stenild rejser derfor ofte, men til samme destination hele tiden. Han har af bagland en kone og to børn på 19 og 21 år.

Bente Larsen er den sidste af de interviewede og er den af de ansatte, der ikke rejser i sit arbejde. Hendes stilling er direktionssekretær og hun har været på Ericsson i 7 år. Her har hun haft flere forskellige stillinger og funktioner, men indenfor de sidste 4-5 år har hun haft den samme stilling.

"Så jeg arbejder meget med nogle administrative ting, jeg koordinerer møder for ledelsen hovedsageligt direktører, jeg har nogle HR opgaver, nogle IT opgaver og jeg har også været rejsebestiller engang, men det er lagt ud til de enkelte rejsende nu." [Bente Larsen, Ericsson Danmark, 2006]

Bente Larsen rejser slet ikke med arbejdet, da dette ikke er en del af hendes stilling, men hun arbejder på samme arbejdsplads som folk der rejser ofte. Bente Larsen er gift og hendes mand har en datter, som de har boende til tider. De bor ude på landet i et mindre bysamfund, hvor de har et lille hus.

7.2 Den mobile medarbejder

"Hvorfor rejser medarbejderne på Ericsson i deres arbejde?"

Når man arbejder på en vidensvirksomhed hvor virtuelle kommunikationsmidler er tilgængelige for medarbejderne blandt andet i form af Internet og e-mail. skulle man tro, at det at rejse og mødes ikke skulle være nødvendigt, men hvorfor rejser en stor del af medarbejderne på Ericsson så? Hvorfor er der behov for at mødes face-to-face og i det hele

taget et behov for fysisk tilstedeværelse? I Interview med to medarbejdere der rejser ofte i sit arbejde på Ericsson Danmark, belyses deres synspunkter på disse spørgsmål.

Netværk

Ericsson i Århus er underlagt hovedkontoret i Kista og får arbejdsopgaver udleveret af hovedkontoret. Derfor er det vigtigt at have en god kontakt til hovedkontoret og de medarbejdere de samarbejder med der. Carsten Nielsen mener at, det at netværke og holde kontakten med hovedkontoret er meget vigtigt for at arbejdspladsen kan fungere som en international virksomhed og arbejdslivet kan hænge fornuftigt samme for den enkelte

” Nu skal jeg ikke belære dig med en masse politik, men der er meget politik i det, fordi folk kender folk og der er nogen man ikke kan lide, og der er nogen man godt kan lide. Vi her i Århus lever af, at der er folk oppe i Stockholm, der sender arbejde ned til os, og hvis de på et tidspunkt bedre kan lide nogle andre i Ericsson, der kan lave samme arbejde som vi kan, jamen så sender de opgaverne om til dem i stedet for. Derfor er vi nødt til at holde os gode venner med dem, og man er ikke venner med nogen, man ikke ser en gang imellem, så alene af den grund er man nødt til at være der af og til.” [Carsten Nielsen, Ericsson Danmark, 2006]

Der er en masse politik i arbejdsrejser, nemlig at holde en god kontakt til afdelingen i Stockholm for at få arbejdsopgaver. Derfor er det vigtigt med den relation mellem afdelingerne. Denne relation får man ved at have face-to-face møder jf. citatet. Dette er en nødvendighed for virksomheden og derfor er arbejdsrejser en legitim og anerkendt del af et arbejdsnetværk, fordi at face-to-face møderne er så nødvendige. Han nævnte at deres afdelingsleder var oppe i Stockholm et par gange i ugen af samme grund, nemlig at pleje kontakten med Ericsson afdelingen i Stockholm.

Det at kommunikere over virtuelle kommunikationsmidler er også en måde at netværke på, men det kan ikke gøre sig alene. Derfor begrundes Kim Stenild også behovet for at bevare netværket og have face-to-face kontakt:

”Der er ikke sådan noget faktisk der siger man ikke kan. maile eller telefonere. Du kan godt det hele men det er bare ikke helt samme kvalitet. Jeg tror også som sagt at det er noget der får projektarbejde til at glide lettere hvis man kender folk, udover lige via telefon, mail. Det er nemmere over

kaffemaskinen eller noget, man snakker jo også privat når man snakker sammen, det gør man altså ikke i en telefonkonference, det er rent fagligt.”[Kim Stenild, Ericsson Danmark, 2006]

Han udtaler at projektarbejdet glider bedre hvis han også taler privat med de andre medarbejdere. Virtuelle kommunikationsformer kan ikke give den samme kvalitet som face-to-face møder, han nævner specielt det at mødes ved kaffemaskinen som en vigtig uformel del af det at netværke. Kim Stenild mener at det at kunne tale sammen face-to-face får en anden dimension og kvalitet end det at bare tale sammen over telefonmøder, dette er kun fagligt, mens der ved face-to-face møder giver en personlig relation. Den personlige relation gør, at samtalen glider lettere og derfor er det også nemmere at føre en faglig samtale.

Carsten Nielsen mener også at face-to-face møder er nødvendigt, hvis man skal have en relation til medarbejderne så foretrækker han personligt, at mødes face-to-face frem for at tale over en telefonkonference:

” [...]Det er jo ikke kun teknik og sådan noget, der er jo også noget sjov en gang imellem, det går man meget glip af, så plus på en eller anden måde så, vi har en stresset hverdag og det har dem i Stockholm også. Hvis jeg får et spørgsmål fra en i Stockholm og jeg samtidigt får et spørgsmål fra en kollega herhjemme, så er det klart at jeg cykler ham i Stockholm så, især hvis jeg ikke har set ham før, bare det at man har siddet foran vedkommende så for man et helt andet forhold. Så gør man selv mere ud af det, det betyder mere for en selv at få det lavet, hvad det så end er[...]”[Carsten Nielsen, Ericsson Danmark, 2006]

Carsten Nielsen lægger stor vægt på det at have en relation til mennesker, når han er til telefonmøder og snakker med kollegaer så er det at have face-to-face møder og relation til hinanden det der gør at man yder lidt mere og er mere koncentreret om det spørgsmål han har fået af en kollega han har relation til. Særligt i stressede situationer så er det nemmere at tale og besvare spørgsmål når det er et menneske han har relation til, for at tale med en der ingen relation er til tager det mere energi at sætte sig ind i denne persons spørgsmål. Også Kim Stenild mener at det at kende sine medarbejdere gør det nemmere at uddele opgaver er nemmere da de er inde i den måde at arbejde på. Direkte kontakt er derfor meget vigtigt og Kim Stenild fremhæver, at de penge Ericsson giver til arbejdsrejser kan betale sig, fordi de gør projekterne mere effektive i det lange løb, via muligheden for at mødes fysisk. Under interviewene talte jeg med Carsten Nielsen om vigtigheden af netværk og han udtalte:

Jamen det er det, det er lige nøjagtig sådan noget, og hvis man nu er til et eller andet møde med nogen, så er der kun dem du kender, men så når man går med ham som man egentlig er oppe og besøge og så kommer der en som han kender som du ikke kender, men så pludselig kender du også ham lidt og så kan det være en gang han har en opgave der skal sendes, så kommer han til at tænke på at, der var også ham ude ved kaffeautomaten. [Carsten Nielsen, Ericsson Danmark, 2006]

Derfor er denne personlige relation vigtig ikke bare for deres personlige netværk, men også i det faglige netværk. Som Carsten Nielsen påpeger så kan arbejdsopgaver blive delt ud ved at der er en personlig relation.

Økonomi

Det at rejse i sit arbejde har også en økonomisk dimension, hvis firmaet ikke har råd til at sende sine medarbejdere ud, så bliver der automatisk skåret ned på dette. Dette er et af de primære steder, der bliver skåret ned, hvis der er økonomiske problemer. Carsten Nielsen udtaler at når der er penge til det, bliver folk sendt ud, men da der for nogle år tilbage var en krise stoppede en del arbejdsrejser:

” Da vi blev købt af Ericsson der gik det rigtigt godt, og penge voksede bare ud af træerne, der brugte man penge til næsten hvad som helst, hvis ikke du har noget at lave så tag du da ud og rejs. Sådan var det selvfølgelig ikke helt, men der var ikke tjek på det. Så lige pludselig kom der en økonomisk krise kan man vist roligt kalde den. Så er det klart at så er det en af de steder man sparer, på et tidspunkt tog man kun af sted hvor det var nødvendigt, det er der slet ingen tvivl om. Det altså, nu tager man kun af sted hvis det er nødvendigt, men der skal ikke så meget til før det er nødvendigt, i dag i forhold til dengang hvor der ikke var så mange penge.” [Carsten Nielsen, Ericsson Danmark, 2006]

Arbejdsrejser har bestemt også en omkostning og dette ses tydeligt under økonomiske kriser, da det er et af de områder der skæres ned på. Carsten Nielsen mener at nødvendigheden af rejserne stiger i forhold til økonomien i selve firmaet. Da der var økonomisk krise i Ericsson for et par år siden, var arbejdsrejser en af de ting der blev skåret kraftigt ned på, i dag og tidligere da økonomien var god bestemmer medarbejderne selv om det er nødvendigt at rejse, hvilket vil sige, at det er i højere grad end, da der var krise og arbejdsrejser kun var

noget de gjorde hvis det var nødvendigt, set fra virksomhedens synspunkt. Også Kim Stenild har ubegrænset arbejdsrejser og nævner, at nu da økonomien er bedret, så er der ingen begrænsninger og arbejdsgiveren kan godt se at det er nødvendigt med disse arbejdsrejser. Medarbejderne foretager arbejdsrejser, alt efter de muligheder der økonomisk er tilstede i virksomheden på et givent tidspunkt.

Arbejde og identitet

Arbejdsrejser er en del af flere af de mennesker der arbejder på Ericssons hverdag, derfor bliver det en del af deres arbejdsidentitet.

Den dag jeg blev ansat var jeg egentlig udvikler og i en kontrakt står der at man kan godt regne med at rejse en gang imellem, om det er mere specifikt end det, der er måske noget mere end det, 10 dage om året måske, tror ikke der står meget mere end det, men det er sådan noget der er kommet hen af vejen, -at jeg fandt ud af at det var den vej jeg ville gå. Så det er ikke noget jeg har skrevet under på en kontrakt hvor det står at jeg skal rejse. [Carsten Nielsen, Ericsson Danmark, 2006]

Dette citat viser lidt om at arbejdsrejser ikke er en fast del af deres ansættelse, men at medarbejderne udvikler selv en stilling hen af vejen og på den måde er arbejdsrejser noget der bliver en del af medarbejderne og arbejdsstillingerne.

Dette gør også at der er en forskel på dem og de der ikke rejser ofte i deres arbejde. For den befolkningsgruppe der ikke rejser ofte i arbejde er det at rejse en stor ting og det at bevæge sig i verdenen en ting de ikke er, vandt til. For de medarbejdere der ofte rejser kan det til tider være svært at forklare, at det at udføre arbejdsrejser ikke er en ting der gøres for fornøjelsens skyld, men netop fordi man er nødt til det for at udføre sit job. Derfor kan den gruppe der ikke rejser ofte få en fornemmelse af at det bare er ferie når medarbejdere er på arbejdsrejser, hvor den gruppe der rejser måske egentlig helst var fri. Under interviewet med Carsten Nielsen var netop en af de ting han synes var værd at bemærke netop den forskel det kan give mellem de medarbejdere der rejser og de der ikke rejser.

Det er faktisk lidt sjovt for det er du nok en af de eneste der har været opmærksom på, fordi ja det gør det faktisk! Ikke for mig men for dem, en del af dem der arbejder her, de er nok misundelse på en eller anden måde, over at: du er også så meget af sted og er det ikke også fedt? Jo det er det da muligvis,

men den eneste grund til de spørger, er at de ikke selv har prøvet det. Fordi så sjovt er det altså heller ikke. Det er mest fordi de ikke ved hvad de er misundelige over tror jeg. Så lidt gør det for nogen. [Carsten Nielsen, Ericsson Danmark, 2006]

Carsten Nielsen rejser ofte og kan tydeligt mærke at det skaber en distance mellem ham og de medarbejdere der ikke rejser, han rejser fordi arbejdsrejser efter hans opfattelse er en del af arbejdet og ikke kun for sin egen fornøjelses skyld. I hans stilling er det en nødvendighed at rejse ofte, men i hans valg af job lå der indbygget arbejdsrejser, derfor er det et valg han tog da han sagde ja til stillingen.. Kim Stenild og Carsten Nielsen nævner dog også begge at hvis ikke de fik hele rejsen og opholdet betalt ville de ikke rejse i den grad som en del af jobbet. De tager af sted for at arbejde og ikke fordi at selve rejsen er noget de nyder. Det er en del af deres arbejde og den arbejdsidentitet de har opbygget. Dette betyder at arbejdsrejser fungerer som et demarkations instrument i forhold til bestemte identiteter i virksomheden: de rejsende og de stationære. De stationære stræber efter at blive rejsende hvilket jo medvirker til at skabe flere rejser. (jf. afsnittet om den virtuelle medarbejder) Det er arbejdsrejserne der skaber den store forskel mellem de to forskellige identiteter og det er dette der skaber en barriere mellem medarbejderne. De rejsende ser arbejdsrejser som en del af deres arbejdsidentitet, mens de stationære som ikke selv har valgt at ikke rejse, udtrykker et ønske om at foretage rejser.

Opsummering

Det at mødes ved kaffeautomaten og have en personlig relation til medarbejderne er vigtigt for medarbejderne på Ericsson Danmark. Derfor er arbejdsrejser en nødvendighed for at samarbejde med hovedkontoret i Kista. Det personlige møde fremmer kvaliteten af arbejdet og giver en bedre forståelse for arbejdsopgaverne. Personlige relationer er vigtig ikke bare for deres personlige netværk, men også i det faglige netværk arbejdsopgaver kan blive delt ud ved at der er en personlig relation.

Økonomisk set er det vigtigt for arbejdsrejser at der er økonomi i firmaet. Arbejdsrejsernes hyppighed stiger med økonomien i virksomheden. Under økonomiske kriser er en af de ting der først og fremmest skæres ned på er arbejdsrejser. Men i dag hvor økonomien i Ericsson er til det foretager medarbejderne arbejdsrejser alt efter hvad de selv synes er rimeligt.

De arbejdsrejsende har mærket en forskel i forholdet mellem dem og de ikke rejsende, men de rejsende rejser fordi det er en del af deres job. Arbejdsrejser er en del af deres

arbejdsidentitet og dette er nødvendigt for den type arbejde de har, dog ville de ikke betale selv hvis dette skulle komme på tale. Arbejdsrejser skaber en barriere mellem de rejsende og de rejsende der ikke selv har fravalgt dette, dette giver et udtryk af ønske om at rejse fra de stationære medarbejdere. Dette betyder at flere medarbejdere ser det som et mål for deres arbejdsidentitet at få lov at foretage arbejdsrejser, både de der har muligheden, men også for de der har en stationær arbejdsstilling i Ericsson Danmark.

7.3 Transportvalg

”Hvorfor vælges flytransporten?”

Inden undersøgelsen startede var der en hypotese der sagde at transportvalget lå på flytrafikken når der var tale om arbejdsrejser. Dette blev der i interviewene spurgt ind til, for at begrunde og bekræfte denne hypotese.

Som nævnt i kapitel 6 var tid den vigtigste faktor for at vælge flyet som transportmiddel, når der er tale om arbejdsrejser. Carsten Nielsen, teknisk konsulent på Ericsson Danmark svarede da jeg spurgte om der kunne tænkes at man kunne rejse med andet end fly:

”Jamen der er jo ikke rigtigt noget alternativ til fly hvis du skal langt væk. Så der er ikke noget realistisk alternativ. Hverken med tid eller penge tror jeg. Altså at køre.. nu har jeg været meget i Tyskland, nede ved Frankfurt, altså hvis du skal køre derned så koster det sgu næsten det samme som at flyve derned. Plus, der går meget meget mere tid ved det. Så der er ikke rigtigt noget realistisk alternativ til fly”. [Carsten Nielsen, Ericsson Danmark, 2006]

Han mener ikke at der er noget realistisk alternativ til flyet, da det prismæssigt ville blive den samme, og tidsmæssigt ville det tage meget længere. Det er et rent spørgsmål om tid, der er ikke nogen konkurrent når der skal rejses længere en indenrigs. Jeg spurgte ind til hvis de f.eks. skulle til Stockholm om ikke det kunne lade sig gøre med anden transportform end fly og til det svarede han:

”Ja det kunne man godt, men det kræver: først så kræver det en bil, hvis ikke du vil lægge bil til selv – der kan være forskellige grunde til det, så skal du enten leje en bil eller tage en taxa, og tage en taxa er alligevel ekstremt dyrt, så skal du leje en bil, det kan lynhurtigt komme til at koste et par tusind at være af sted, hvis nu man er af sted 5 arbejdsdage så koster det lynhurtigt det en flybillet koster, plus ti timer ekstra frem og tilbage, så der er ikke nogen praktisk konkurrent til flyet. [Carsten Nielsen, Ericsson Danmark, 2006]

Carsten Nielsen ser intet andet alternativ, især da arbejdsgiveren også betaler for rejsetiden og den tid man er væk, derfor ville ledelsen heller ikke sætte andre krav til transport end at sørge for at medarbejderne kan tage flyet. Det er både tidsmæssigt, men også økonomisk set den bedste måde at rejse på i arbejdet, at tage flyet. Projektleder Kim Stenild som kun rejser frem og tilbage mellem Stockholm mener også at flyet er den eneste måde at rejse på, især hvis det er i arbejdet. Som Kim Stenild også siger så behøver medarbejderen ikke tænke på prisen når der skal pendles, og han ser det som en fordel for Ericsson at de rejser med fly, især fordi han er af sted omkring 2 dage af gangen, og med flyet kan han komme i gang med at arbejde med det samme han kommer frem, da han ikke er træt efter en hel dagsrejse. Derfor indvirker flyet også på medarbejdernes hverdagsliv, da flyet gør at medarbejderne ikke mister så meget af deres hverdagsliv og på den måde får arbejdsliv og hverdagsliv til at hænge bedre sammen.

Opsummering

Tid er det vigtigste rationale når det drejer sig om at tage fly, når man skal på arbejdsrejser. Tid er penge og det fremkommer også af interviewet, skal man bruge andre former for transportmidler kommer det til at tage mere tid, og dette skal medarbejderne have løn for også. Flyet er også en faktor der får arbejdsliv og hverdagsliv til at hænge bedre sammen, på grund af tidsbesparelsen får medarbejderne mere energi og tid til at koncentrere sig om hverdagslivet.

7.4 Rejsebeskrivelse

Når man rejser ofte og langt i sit arbejde bliver rejsen og det at befinde sig i lufthavne og på hoteller som noget mere dagligdags. Flyet bliver en del af hverdagen, som når vi andre tager bussen eller toget på arbejde, så tager de flyet. For disse mennesker er det ikke noget stort at rejse og se andre kulturer og andre transportformer, det er en del af hverdagen. For at forstå denne rejseopfattelse blev der spurgt til deres arbejdsrejser, og om de kunne beskrive hvordan de foregår.

”Ja altså, det er at jeg tager den sædvanlige bus til lufthavnen, og tager så et fly, altså det er fuldstændigt det samme jeg gør hver gang ikke også[...]Tirstrup og så til Bromma som ligger inde i Stockholm, det er meget bekvemt. Og der går en god forbindelse til Bromma fra Tirstrup så jeg er deroppe senest halv ni, ni om morgenen. Der er jeg helt fremme på mit kontor[...]Og det fungerer på den måde at jeg har et kontor deroppe jeg tager

derop og er i to dage og så tager jeg hjem igen.”[Kim Stenild, Ericsson Danmark, 2006]

”Jamen det foregår sådan at, på et eller andet tidspunkt op til rejsen så får man at vide man skal af sted og så har man et lille stykke tid hvor man forbereder sig inden så godt man kan. Får indhentet visum hvis det er krævet, og sådan nogle ting. Det har vi et rejsebureau til at ordne alle sådan nogle ting, i virkeligheden siger jeg bare at jeg skal sådan og sådan og så ordner de resten. Så det er jo en god praktisk hjælp, at de sørger for det. –at booke hoteller og flyrejse og alle sådan nogle ting. Og så er det bare tidligt op, blive hentet af en taxa der kører til lufthavnen og så bare af sted.” [Carsten Nielsen, Ericsson Danmark, 2006]

Selve rejseproceduren er den samme, til lufthavnen, med flyet og så videre til arbejdet. Dog er forskellen den at Carsten Nielsen ikke altid ved hvornår han skal af sted, og hvor han skal hen, hvor Kim Stenild planlægger i god tid forinden hvornår han skal til Stockholm. Kim Stenild har et fast kontor i Stockholm, hvor han arbejder på et projekt i samarbejde med medarbejderne deroppefra. Han har en fast procedure for sin arbejdsrejse, og tager hovedsageligt af sted onsdag-torsdag to gange om måneden. Han kan tage derop og være produktiv i to dage fordi der er en god flyforbindelse mellem Tirstrup og Bromma. Disse beskrivelser afspejler som i forrige kapitel at livet i korridorer er ensformigt og noget der bare skal overstås. Carsten Nielsen fortalte om at han i starten synes at livet i korridorerne var spændende og nyt, mens det når det er blevet rutine betragtes som spildtid:

*Nej det er rigtigt, for dengang jeg ikke var vandt til, at rejse altså de to første gange synes jeg også det var noget stort. Det var sådan noget man kunne gå og glæde sig til. Og når der var kommet en ny lufthavn så skulle jeg rundt og se alle nye butikker, –det bruger jeg bare ikke tid på længere, det er **spildtid** for mig det der lufthavn. [Carsten Nielsen, Ericsson Danmark, 2006]*

Som han siger i citatet er særligt lufthavne og ventetider i korridorområderne opfattet som spildtid. Når han rejser nu er han der aldrig mere end et par minutter før da han kender proceduren som er ren rutine.

Carsten Nielsen er på mange forskellige projekter, han er ikke på samme projekt i længere tid, han bliver mere kastet rundt på forskellige projekter, og rejser til mange forskellige destinationer.

Det sidste år har jeg været af sted noget der ligner 30% af tiden, hvor jeg har været væk, men det har været alt fra en dag i Sverige til flere dage i San Francisco, jeg har været i Pakistan og Thailand, Algeriet og Tyskland; mest Sverige selvfølgelig.[...] i og med jeg er i så mange forskellige projekter, er det også tydeligt at mærke en forskel fra projekt til projekt hvordan man skal arbejde. Nogle af dem som jeg er sammen med, dem som jeg har rejst med, i Pakistan og Algeriet så har det været sammen med nogle svenskere fra Stockholm. De har de forholdsvist afslappet forhold til det, de tager af sted normalt en uge af gangen, og så i virkeligheden kræves det kun at du arbejder i to dage eller sådan noget. Og så resten af tiden det er sådan spildtid, de har sådan overskuds tid hvis der sker et eller andet. Så når man rejser med dem så er det altid afslappet i forhold til de normale, så er det ud –ja der er fuld knald på hele tiden. De fleste er sådan (arbejdsopgaver) at hvis man ikke når at blive færdig så må jeg tage hjem i morgen i stedet for i dag. Så det er med fuld knald på hele tiden.” [Carsten Nielsen, Ericsson Danmark, 2006]

Arbejdsrejser er noget der skal gøres for at fuldføre sit job og er i dag indbygget i arbejdslivet, men som Carsten Nielsen også nævner så er det forskelligt alt efter hvilke rejser han er på, hvor meget der er at lave. Normalt når han er af sted alene, koncentrerer han sig udelukkende om at arbejde, men er der andre med bliver der nogle gange taget lidt mere let på det. Carsten Nielsen rejser til mange, også mere eksotiske steder og hvis han er der over længere tid bruger han weekenden på at se noget af det sted han nu er på. Han begrundet dette med at når han er hjemme så holder han fri i weekenderne, derfor gør han det også når han er af sted. Hvis han ikke fik betalt sin rejse og ophold ville han ikke rejse, så kan de finde en anden til det. Kim Stenild nyder opholdet i Sverige når han er på kontoret i Stockholm og når han ikke arbejder finder han tid til at komme lidt rundt:

Ja det gør jeg nok, fordi jeg sørger for at bo på et hotel midt i byen, Det er dog tit at der er så meget arbejde at jeg ikke kommer ind før sent om aftenen alligevel, men altså jeg prøver at få tid til at gå en tur rundt i byen og kigge på forretninger. Jeg kan enormt godt lide Stockholm, det er en hyggelig by at gå rundt i, så jo det gør jeg. Altså, jeg kender Stockholm rimeligt godt, så jeg sørger for at komme lidt rundt. Den er meget god, den virker ikke så storbyagtig som mange andre byer, nu når der er alt det her vand ind imellem. [Kim Stenild, Ericsson Danmark, 2006]

Arbejdsrejser kan derfor også være en god grund til at se andre kulturer og byer. Jf. citatet Dette kan være med til at gøre at arbejdsrejser ikke er så rutinepræget og skabe en mere hjemlig følelse for medarbejderne når de er af sted.

Opsummering

Arbejdsrejser er meget rutinepræget og foregår næsten hver gang med fly, og overnatning på hotel. For Projektleder Kim Stenild er det ikke meget anderledes end at sidde på kontoret, i og med han har et kontor i Stockholm også. For Teknisk konsulent Carsten Nielsen er det meget forskellige rejser hver gang, men stadig er det den samme procedure med taxa, fly og hotel. Livet i korridorer er en del af rejsen, der bare skal hurtigst overstås, dette er bare spildtid, sådan at jobbet kan passes.

7.5 Rejsernes konsekvenser for hverdagslivet

At rejse i arbejdet giver naturligvis nogle konsekvenser for familielivet, Det er ikke muligt at leve som den normale standard kernefamilie, når man rejser sådan flere dage af gangen. Det undersøges i dette afsnit, om rejser giver konsekvenser for hverdagsliv og familie.

Hverdagslivet bliver påvirket, særligt Carsten Nielsen som rejser meget, bliver påvirket af dette i forhold til at have en normal hverdag. Han har en kæreste som han bor sammen med og netop fordi hans arbejdsrejser er så uforudsigelige så er det svært for ham at planlægge en almindelig hverdag.

”En gang imellem så synes hun da ikke det er sjovt at skulle være alene hjemme. Og problemet er måske lidt at jeg ikke kan sige med sikkerhed, at jeg er hjemme onsdag klokken seks. Jeg kan sige jeg har booket fly hjem onsdag klokken seks, men jeg kan aldrig komme det nærmere end det. Og jeg ved det ikke før onsdag klokken fire om jeg kommer med det fly hjem. Jeg tror måske det er det der usikkerhed som hun er træt af, det er mest det der gør det. Det er jo klart at det gør det svært at planlægge. Og er vi inviteret til noget så kan jeg kun sige, at det er planen at jeg kommer hjem torsdag, men jeg kan ikke sige noget med sikkerhed.” [Carsten Nielsen, Ericsson Danmark, 2006]

Det med usikkerheden er den sværeste faktor i dette tilfælde, da det at planlægge begivenheder er svært med et arbejde som Carsten Nielsen har. Dette er netop fordi han bliver sendt af sted nogle gange med meget kort varsel. Og derfor kan nogle af de ting der er planlagt i forhold til hverdagslivet blive flyttet eller aflyst. Denne faktor er også den

familien, i dette tilfælde kæresten, er mest træt af, netop at han ikke kan sige præcis hvor og hvornår. Men som han nævner så vænner familie og venner sig til at han ikke er så stabil i sine aftaler på grund af arbejdet som andre mennesker, forstået på den måde at han ikke altid kan sige med sikkerhed at han kommer til et arrangement eller aftale. Carsten Nielsen nævner dog at den dag han skal stifte familie kan det godt være det bliver sværere og han på det tidspunkt måske vil skære ned på den måde at rejse på i dag. Eksemplet med Carsten Nielsen viser hvordan det er vanskeligheder med at kombineret et "arbejdsliv på farten" med et mere stationært familieliv. Der er tale om forskellige tidslige og rumlige logikker som gør det vanskeligt at indpasse dem med hinanden.

Kim Stenild har haft små børn der i dag er større, så han ved hvad det vil sige at have familie og rejsearbejde på samme tid. Tidligere havde Kim Stenild et job hvor han rejste mere og længere end når han rejser nu. Jeg forhørte ham om forholdet til at rejse og hverdagslivet og han svarede:

"Ja altså det skal ikke være alt for meget, men det her to dage hver anden uge det er okay. Fordi vi nu heller ikke har små børn og sådan noget. Dengang jeg var på Terma og børnene var mindre der skulle jeg da prøve at begrænse det. Det er da klart det er altid bøvet hvis man har små børn, men altså man må prøve at indrette sig så godt efter det, som man kan."[Kim Stenild, Ericsson Danmark, 2006]

Kim Stenild rejser fast hver måned to gange, hver gang to dage så det er meget struktureret og han kan på den måde bedre planlægge sig til en mere normal hverdag. Han satser dog på at få det hele til at passe sammen, både familieliv, hverdagen og arbejdet. Så længe hans arbejdsrejser er faste er det muligt at arrangere en hverdag som hænger mere sammen, end hvis rejserne bestemmes fra hver gang, som i Carsten Nielsens tilfælde.

Jeg forhørte om arbejdsrejser ikke kunne være en stress faktor i hverdagen og Kim Stenild som har rejst i en årrække synes tværtimod at det at rejse er afslappende for ham. Han sidder afslappet i flyet og læser, men begrundelsen for denne afslappethed er kommet af at rejser er ren rutine, han ved hvor tingene er og hvor han skal hen, derfor behøver han ikke at stresse for at nå det hele. Dette viser at arbejdsrejsen også kan virke som en flugt fra et stresset familieliv med mange daglige pligter der skal håndteres [Lassen, 2006]

Opsummering

En faktor der spiller ind på hyppigheden af arbejdsrejser er i den grad små børn. Hvis der er små børn i familien prøves der på at begrænse arbejdsrejserne. Kim Stenild har haft små børn og hører til den gruppe der fører kabale eller familierstrategi, hvor Carsten Nielsen som er ung og uden familie endnu, lever efter karriere strategien. Arbejdsrejser fungerer som et bræk i hverdagen og behøver ikke at være en stress faktor, når det at rejse i arbejdet bliver en del af fast arbejdsrutine.

7.6 Den virtuelle medarbejder -arbejdsbeskrivelse af en medarbejder på Ericsson der ikke rejser i sit arbejde

På Ericsson er der forskellige typer af arbejdsstillinger og nogle indebærer at man rejser ofte og andre rejser sjældent eller næsten slet ikke i sit arbejde. Disse medarbejdere arbejder hovedsageligt med virtuelle kommunikationsformer.

Bente Larsen er direktionssekretær på Ericsson i Århus og rejser ikke i sit arbejde. Jeg spurgte til hvad det første hun tænkte på når hun tænkte på sit arbejde var, og hvordan hendes arbejdsdag er, til det svarede hun:

"Jamen der tænker jeg på, jeg har mange små opgaver der kommer sådan ad hoc, der kan jeg godt sådan tænke, uh der var også den og så var der den. Og så har jeg så nogle underliggende opgaver som tager lang tid[...] En typisk arbejdsdag starter med jeg tjekker min egen mail og jeg tjekker min chefs mail, for ligesom at se, er der noget en af os skal gøre noget ved. Skal jeg booke en rejse til ham? –jeg booker hans rejser. Er der nogle møder der skal flyttes eller arrangeres? Og så svarer jeg på de spørgsmål folk har spurgt mig konkret om, de som er kommet ind siden sidst. Altså vi kommunikerer meget via e-mail herinde, hvor vi også kommer forbi og spørger face to face. Men jeg sidder typisk foran min PC det meste af dagen, en gang imellem til møde."
[Bente Larsen, Ericsson Danmark, 2006]

Hun er ansat som sekretær og ordner praktiske foranstaltninger for hendes chef. Hendes job foregår for det meste foran hendes computer, hvor hun kommunikerer med de andre via e-mail. Hun arrangerer en gang imellem møder også, hvor hun er sekretær og nogle gange sætter udstyret op til telefonmøder mm. Hun har mange mindre opgaver der kommer i løbet af en dag som hun skal tage stilling til, samt nogle underliggende opgaver, dette giver hende en fyldt arbejdsdag.

Jeg spurgte om der var mulighed for hende at rejse i sit arbejde og hun svarede:

"Nej så det er altså slet ikke en del af mit arbejde. At komme ud og rejse. Jeg ville ikke have noget imod at komme ud og rejse og blive sendt et eller andet sted hen, hvis det gav noget rent arbejdsmæssigt. Men jeg kan tilrettelægge mit arbejde sådan i stor grad og snakker selvfølgelig også med min chef, hvordan og hvorledes jeg skal gribe tingene an, hvordan han ligesom vil have jeg skal gøre det. Men det er da også meget sådan at så kommer der lige noget andet der ryger ind over, for der er kun mig der er sekretær her på stedet og så er der så en anden administrativ medarbejder, men hun er så på økonomi siden. Så vi må få det til at køre som vi bedst kan." [Bente Larsen, Ericsson Danmark, 2006]

I Bente Larsens arbejde er der slet ikke involveret arbejdsrejser, som hun i citatet siger så ville hun ikke have noget imod at komme ud at rejse i arbejdet. Men hendes job er som den eneste sekretær på stedet at koordinere og planlægge ting som andre på stedet ikke har mulighed for, så på den måde er det en fordel at være hjemme på kontoret. Bente Jensen er derimod en af de medarbejdere der har en arbejdsstilling der ikke indeholder arbejdsrejser, men dette er ikke et bevidst valg fra hendes side. Hvis Ericsson Århus havde en stilling der involverede arbejdsrejser indenfor hendes felt ville hun gerne udføre arbejdsrejser. At arbejde på en virksomhed hvor en stor del rejser kan i modsat retning også give flere medarbejdere lyst til at rejse.

Det at rejse privat og i arbejdet er to vidt forskellige ting, Bente Larsen udtaler:

"Nu skal man jo også passe på, for når jeg er ude at rejse så er det fordi jeg skal på ferie. Og så synes jeg jo at rejse er spændende, men jeg kan også godt forstå hvis man knokler af sted for at være med til et møde og så hjem igen, det er jo ikke at rejse på den måde jo. Så det er jo klart to forskellige ting. Men jeg synes da det giver et eller andet en gang imellem også at komme ud herfra. Når man har været på kursus eller til møde så sker der noget andet." [Bente Larsen, Ericsson Danmark, 2006]

At rejse for Bente Larsen er relateret som ferie og derfor er hendes association til dette noget spændende. Hun kunne dog en gang imellem godt tænke sig at komme ud og rejse for at få et nyt input til hendes kontor arbejde. Bente Larsen er en af dem, der i sin stilling som sekretær godt kunne have tænkt sig, at komme mere ud at rejse, som sine andre kollegaer. Hendes stilling lægger dog ikke op til rejseaktivitet i det firma hun er i, men hun ville som person gerne have arbejdsrejser som en del af hverdagen. Man kan dog sige at i og med hun

ikke har børn er dette nemmere at opfylde, men hun er i dag glad for sin stilling og går meget op i den faglighed arbejdet bidrager med.

Opsummering

Bente Larsen arbejder mest foran sin computer og arbejder på selve stedet. Dette er dog ikke et bevidst valg fra hendes side, men en del af hendes stilling. Arbejdsrejser ville for hende ikke være en last, men tværtimod en udfordring, men i den nuværende stilling er der ikke brug for at hun som sekretær rejser. Bente Larsen har dog heller ingen familie med børn hun skal stå til ansvar for, derfor ville arbejdsrejser for hende ikke være et problem. De lever dog et landsbyliv, men Bente Larsen er ikke så forankret at hun ikke kunne forestille sig at rejse, i dag arbejder hun også meget og er derfor ikke så ofte hjemme. Bente Larsen er en af de medarbejdere der har en stationær stilling, som gerne ville rejse hvis dette er en del af hendes stilling, dette er med til at skubbe arbejdsrejser i et positivt lys.

7.7 Alternativer til arbejdsrejser

Kan arbejdsrejserne erstattes af virtuelle kommunikationsmidler?

I dette afsnit undersøges der medarbejdernes adgang og brug af virtuelle kommunikationsmidler. Dette sættes op mod det at mødes face-to-face og både de rejsende og ikke rejsende høres i hvilke former der bruges og om arbejdsrejser kan erstattes med virtuelle kommunikationsformer.

På Ericsson i Århus har medarbejderne en del udstyr, computer, telefon og mulighed for telefon og videomøder. Jeg forhørte om de benyttede disse former for virtuelle kommunikationsmidler og til det svarede Carsten Nielsen:

”Jamen det ved jeg ikke, jeg har prøvet det en gang sådan en videokonference, men det er efterhånden mange år siden. Det kræves jo, først og fremmest at man har udstyret til at stå, og det skal være ledigt og det skal virke. Og så skal man vide hvordan det fungerer, det er nok i virkeligheden det største problem. Jeg ved vi har haft noget men om vi stadig har noget det ved jeg ikke, jeg har aldrig brugt det vi har i huset.” [Carsten Nielsen, Ericsson Danmark, 2006]

Videokonferencer benyttes ikke som hovedmiddel, Carsten Nielsen kender til videomøder og ved at de har det i afdelingen, men det benyttes ikke. Derimod benytter de en del telefonmøder og i interviewet blev der fokuseret på hvordan det virkede og hvad hans

indtryk af disse var. Dette var ikke noget Carsten Nielsen var synes var optimalt, han udtalte:

” Vi har også de her telefonkonference nogen, man sætter op, det synes jeg også er træls, jeg hader i forvejen at snakke i telefon, men at holde et møde på et eller andet teknisk niveau med nogen der sidder et eller andet sted i den der telefon konference, det er ikke let at høre hinanden, folk snakker i munden på hinanden og så er der nogen der snakker i Sverige og så kan vi godt sidde og diskutere noget ligeså stille med sidemanden. Det synes jeg er en dum måde, for det er klart at det sparer nogle rejser, hvis du skal have sendt ti mand fra Århus til Sverige så koster det, Men sidder de ti mennesker rundt om bordet her og diskuterer til konference er det gratis, så jeg kan godt forstå at man gør det. Og tit er det måske møder der kan klares på tre kvarter, så er der meget at spare i stedet for at være hele dagen i Stockholm. Men altså, jo vi har mulighederne.” [Carsten Nielsen, Ericsson Danmark, 2006]

Telefonmøder er noget de benytter en del og Carsten Nielsen kan godt se en fordel i at have et sådant møde da det sparer firmaet for en del rejser hvis det er et enkelt møde hvor flere mennesker er involveret og mødet taget mindre end en time, så er der sparet en del i og med det er dyrt at sende folk af sted en hel dag for et enkelt møde på tre kvarter. Dog mener han at man mister en del under telefonmøderne, det er svært at kommunikere når det ikke er face-to-face, da folk nemt kan tale i munden på hinanden og alle de mindre diskussioner får man ikke med på samme måde. Dette er altså fysiske barrierer for at øge brugen af virtuelle kommunikationsmidler, derfor er spørgsmålet ikke så meget om det kan erstatte arbejdsrejser, men om det i det fysiske er muligt at kommunikere længe via virtuelle kommunikationsmidler.

Carsten Nielsen som er teknisk konsulent har dog svært ved i sit arbejde at bruge virtuelle kommunikationsmidler da det er mere teknisk og derfor kræves det at være til stede for at vise hvordan det foregår. I Ericsson i Århus har de en specialviden der gør det svært at kommunikere gennem virtuelle kommunikationsmidler, de programmer de benytter og udvikler er ikke almen viden og det gør det sværere at formidle videre. Carsten Nielsen arbejder med et felt, hvor han skal løse specifikke opgaver og derfor er det svært for ham, at kommunikere gennem virtuelle kommunikationsmidler, da de kunder han skal løse dem for, ikke kender til dette felt.

Kim Stenild bruger også mest telefonmøder, dog bruger han noget der hedder at netniche hvor der bliver præsenteret PowerPoints. Det foregår ved at en præsenterer og derved kan alle følge med i hvad der bliver præsenteret, på den måde har de noget håndgribeligt at tage stilling til. Dette er en form for møder de holder ofte, videomøder er ikke ofte, en gang imellem holdes der videokonferencer, som for eksempel til årstalsmøder hvor der er en masse mennesker involveret fra Sverige, USA og Danmark, men dette er en envejs kommunikation hvor de sender fra hovedkontoret i Stockholm og hvor så alle kan følge med på skærmen, men det er på den måde ikke muligt at komme med inputs eller spørgsmål under selve mødet. Kim Stenild mener at man formelt set godt kunne erstatte arbejdsrejser med virtuel kommunikation, men at meget ville være tabt og kvaliteten af projekterne ikke ville være den samme. Han udtalte da jeg hørte om hvordan han så virtuelle møder i forhold til fysiske møder:

”Ja det kan man, men jeg tror ikke det giver det samme forhold. Jeg kan se det bare når vi har sådan en telefonkonference så at bare det at få lov at sige noget, vi sidder om bordet her på virksomheden i Århus og så sidder der andre 4-5 mennesker om et bord i Stockholm og hvis det ligesom er dem deroppe der, ordstyreren sidder deroppe ikke? Så er det svært at komme med et input, for hvis man sidder om samme bord kan man se hvornår man kan smide sit indlæg ind, men hvis man sidder og ikke kan se er det svært at se hvornår du kan bidrage med noget. Jeg tror man snakker bedre når man sidder og har øjenkontakt også. Det er nemmere på en eller anden måde.”[Kim Stenild, Ericsson Århus, 2006]

Kim Stenild mener at der er behov for denne fysiske tilstedeværelse, men formelt set kan møderne godt erstattes med videokonferencer, men det vil ikke give den samme kvalitet fordi meget går tabt når det ikke er muligt at se andres mimik og ansigtsudtryk. Snakken går bedre når der er øjenkontakt og på den måde er det nemmere at komme med inputs. [Kim Stenild, Ericsson Danmark, 2006]

Bente Larsen der er direktionssekretær og ikke rejser ofte i arbejdet arbejder meget med virtuelle kommunikationsmidler, hun står for at sætte møder op og ordne det tekniske til et sådant møde. I Ericsson Århus bruger de dagligt telefonmøder og hun ser det som en fordel for at spare rejser, men hun udtaler at der også er en teknisk begrænsning ved møder som denne, nemlig at den manglende øjenkontakt og behovet for face-to-face kommunikation sætter en begrænsning på møderne. Jeg hørte hende om hun så et behov for arbejdsrejser og selvom hun ikke rejser så udtalte hun dog:

"Ja der er behov til en hvis grænse, og for at have personlig forbindelse. Og så efterfølgende så begynder man at holde flere telefonmøder, og så kan man jo minimere en rejse til at være en gang i måneden eller hver 14.s dag. Det har klart minimeret antallet af rejser." [Bente Larsen, Ericsson Danmark, 2006]

Den personlige forbindelse er en vigtig faktor også for at gennemføre de virtuelle møder. Når der er en personlig relation kan de virtuelle kommunikationsmidler bedre erstatte fysiske møder. Hun ser de virtuelle møder som en god erstatning for arbejdsrejser, i og med et møde på en halv time ville være spild at rejse langt væk for hvis det kunne erstattes af et virtuelt møde. Dog udtaler hun: *"Det kan aldrig erstatte et rigtigt møde, for man har brug for at have en personlig relation, men så kan man spare en rejse en gang imellem ved at tage et telefonmøde."* Her taler Bente Larsen hovedsageligt på vegne af sin chef og de andre rejsende medarbejdere. [Bente Larsen, Ericsson Danmark, 2006]

Opsummering

Virtuelle møder er en god erstatning for arbejdsrejser, men det kræver at der i forvejen er en personlig relation for at mødet skal kunne glide problemløst. Face to face møder er at foretrække, da der er en fysisk begrænsning for at sidde til virtuelle møder, behovet for at se andres mimik og have øjenkontakt gør at det ikke er muligt at kun have virtuelle møder. Dog er det en god erstatning for længere rejser når der er tale om mindre møder, på den måde er der økonomiske besparelser for firmaet.

7.8 Opsummering på Kapitel 7

I Kapitel 6 er der under analysen fundet frem til en række rationaler der gør sig gældende for arbejdsrejser og grunden hertil. Netværk og behovet for face-to-face kommunikation er nogle vigtige rationaler for at foretage arbejdsrejser.

Flytransporten vælges iflg. medarbejderne fordi der i dag ikke findes andre alternativer til transport over længere distancer. Flytransporten er billigst og hurtigst, i og med arbejdsgiveren også betaler for rejsetiden ville andre former for transport ikke kunne betale sig.

Livet i korridorer og det at vente på fly, opholde sig på hotel og i lufthavne er trivielt for de arbejdsrejsende i og med det er af vane og ikke spændende og nyt. Som Carsten Nielsen

sagde så befinder han sig så lidt som muligt i lufthavnen, og kommer aldrig før i sidste øjeblik.

Usikkerheden omkring arbejdsrejsernes tid og sted har en stor betydning for hverdagslivet og kræver en god planlægning. For de rejsende er dette dog blevet en del af deres liv og de accepterer at der er nogle ting de går glip af i og med de udfører arbejdsrejser, men for i stedet så meget andet.

Den virtuelle medarbejder udfører ikke arbejdsrejser, da det ikke er en del af hendes job. Hun ville ikke have imod at udføre arbejdsrejser, men hendes rejseopfattelse er ikke som de rejsende, da hun tænker på rejser så er det i forbindelse med ferie.

Virtuelle kommunikationsmidler kan til dels erstatte nogle arbejdsrejser, men ikke alle da det med at mødes face-to-face er en vigtig del af kommunikationen. Virtuelle kommunikationsmidler har også en fysisk grænse da det er svært at se hinandens udtryk og øjne. Det skaber bedre forståelse når det er fysiske møder.

Der vil i kapitel 8 blive en sammenfatning af de to virksomheder hvor der ud fra de fundne resultater vil sammenlignes mellem de to lande og mellem rejsende og ikke rejsende.

Kapitel 8

Dette kapitel samler op på de rationaler der er fundet frem i kapitel 6 og 7, ud fra spørgsmålene Hvorfor rejser medarbejderne på Ericsson i deres arbejde. Er der behov for fysisk tilstedeværelse?, og har netværket betydning?. Der opsamles på hvorfor flytransporten vælges som transport når det gælder arbejdsrejser, -rationaler som tid og økonomi. Livet i korridoren og dennes betydning for de rejsende, samt konsekvenserne for hverdagslivet i forhold til arbejdsrejser. Til sidst samles der op på spørgsmålet om arbejdsrejserne kan erstattes af virtuelle kommunikationsformer, og hvilken betydning disse har for de rejsende, samt ikke rejsende.

I kapitel 6 og 7 blev der i analyserne af de to afdelinger af Ericsson fundet frem til rationaler for og imod at udføre arbejdsrejser. Dette blev gjort på baggrund af interviews med en afdeling i Sverige og en i Danmark, med rejsende og ikke rejsende fra begge afdelinger.

8.1 Rationaler for at udføre arbejdsrejser

De vigtigste rationaler for at udføre arbejdsrejser er: Netværk, arbejdsidentitet, nødvendigheden for face-to-face møder og økonomien som faktor for rejsehypigheden. Disse rationaler blev fundet i caseanalysen og i figur 8.1 er de opsummeret.

Forskelle og ligheder mellem de to lande:

Stockholm er hovedsædet for Ericsson og deres behov for netværk er baseret på kontakt til kunder og underafdelinger i Ericsson. Ericsson i Århus er en mindre afdeling og derfor er de underlagt hovedsædet i Stockholm, det betyder at deres netværk hovedsageligt står i at skabe interne relationer til afdelingen i Stockholm og på den måde skaffe arbejde gennem netværket. Behovet for face-to-face møder er derfor også anderledes, afdelingen i Århus har enkelte der rejser ud til kunder, men hoveddelen rejser til Stockholm for at have relation til medarbejderne deroppe. Hovedsædet har en anden form for behov når det gælder face-to-face møder, at medarbejderne skal ud til kunderne og vise ansigt i højere grad end afdelingen i Århus. Dog er de også tovtrækker på flere afdelinger rundt omkring i de andre afdelinger og er derfor styrende for mange forskellige projekter.

Rent økonomisk har de i Stockholm et større renommé at skulle ud til og derfor er arbejdsrejser vigtige og ikke noget der rører ved økonomien på bemærkelsesværdig måde. I Århus er afdelingen af den størrelse at et økonomisk nedsving kan mærkes på de enkelte medarbejdere og arbejdsrejser bliver skåret drastisk ned under sådanne kriser.

Behovet for netværk og face-to-face møder er i bund og grund den samme i begge afdelinger. Ifølge medarbejderne på Ericsson Sverige og Danmark højnes kvaliteten af arbejdet, ved at mødes face-to-face i og med, at en relation skabes mellem mennesker.

Arbejdsidentiteten er vigtig for medarbejdere i begge afdelinger af Ericsson, det at være en del af Ericsson og virksomhedens udvikling. Deres arbejdsrejser er blevet en del af deres hverdag og derfor en del af deres identitet. Medarbejderne på Ericsson Århus er dog mærket med at arbejdsrejser koster for virksomheden, og ville ikke selv lægge økonomi til at rejse. Medarbejderne på Afdelingen i Århus har dog også mærket en forskel mellem medarbejdere der rejser og dem der ikke rejser i samme afdeling. Det at udføre arbejdsrejser giver et særligt privilegium i andre medarbejders øjne.

Transportvalg

Nogle af de rationaler der blev fundet frem til i forhold til transportvalg er tid og økonomi.

Forskelle og ligheder mellem de to lande:

Når det gælder transportvalg i forhold til arbejdsrejser bliver der valgt fly i alle tilfælde. Der er i begge afdelinger argumenteret for at andre alternativer som tog, bus, bil og båd er ikke konkurrence dygtige nok i tid og økonomi, ifølge vidensmedarbejderne på Ericsson. Dette begrundes særligt med de store afstande der er mellem rejsedestinationerne. Tidsrationalet er en vigtig faktor når der tales arbejdsrejser i og med at rejsen foregår i arbejdstiden og det på den måde bliver et økonomisk spørgsmål. Dette gælder særligt for afdelingen i Århus, hvor det fremkommer af analysen at "tid er penge", mens afdelingen i Stockholm hovedsageligt ser på tiden, som en vigtig faktor i og med der rejses udenfor Europa i mange af arbejdsrejserne. I afdelingen i Stockholm var det eneste alternativ til flyrejser, at benytte virtuel kommunikation, eller hvis der skulle rejses indenrigs kunne anden form for transport vælges.

Rejsebeskrivelse

Livet i korridorer er et rationale der blev fundet frem til i analysen af de to afdelinger i forhold til deres rejsebeskrivelse.

Forskelle og ligheder mellem de to lande:

Livet i korridorer er meget ens for medarbejdere fra begge afdelinger, livet i korridorer er netop kendetegnet ved at være ens lige meget hvor i verden en medarbejder befinder sig.

Steder som lufthavn, fly, og hotel er alle steder som man kun benytter for at komme fra A til B med det formål at nå frem og udføre et stykke arbejde. Tiden i korridorerne skal foregå i et flow uden afbrydelser og forsinkelser og dette gælder for medarbejdere i begge afdelinger. I forhold til rationalet "livet i korridorer" er der ingen synlig forskel mellem de forskellige afdelinger i Ericsson, men dette er hvad der kendetegner korridorlivet.

Rejsernes konsekvens for hverdagslivet

Rationalerne for konsekvenserne af hverdagslivet er: planlægning, familieliv, kvalitetstid, forankring i lokalområde og stressfaktor.

Forskelle og ligheder mellem de to lande:

Medarbejdere fra begge afdelinger satsede på at planlægge sin tid mellem arbejde og fritid, dette kaldes kabalestrategien. At få det hele til at fungere med arbejdsrejser og familieliv kan i nogle tilfælde give komplikationer og dette kan løses ved god planlægning af tiden. Kvalitetstid er det særligt medarbejdere på Ericsson i Stockholm der har nævnt som en løsning på de konsekvenser det kan give at være væk fra familien i længere tid. En medarbejder på Ericsson i Sverige har end dog afsat weekenden til familien og gik ikke gerne på kompromis med dette i forhold til arbejdet. Medarbejderne på Ericsson i Århus har enten ikke børn, eller lidt ældre børn der gør, at behovet for at være hjemme, ikke er så pressende, som hvis der er mindre børn i familien. Det gælder dog for medarbejdere på begge afdelinger, de udtrykker at familielivet kunne være det rationale der gjorde at de ville rejse mindre. Rationale som lokal forankring er ikke noget hverken medarbejdere på Ericsson i Sverige eller Danmark satte højt, dog som tidligere nævnt så er identiteten baseret lidt mere på, at tilhøre det sted man kommer fra, men lokalsamfundet er ikke noget de er stærkt forankret i. Dette er en samfundsendring der er ved at ske, at mennesker ikke er stærk forankret i deres lokalsamfund som tidligere da det er muligt i dag at komme hurtigt frem med transport og på den måde er det nemmere at skabe relation over længere afstande. En konsekvens som stress og det at være på farten har ikke den store betydning for medarbejderne på Ericsson,

Den virtuelle medarbejder

Den virtuelle medarbejder er ansatte på Ericsson der ikke udfører arbejdsrejser, men i stedet arbejder på kontoret og benytter virtuelle kommunikationsmidler.

Forskelle og ligheder mellem de to lande:

Begge virtuelle medarbejdere er ansat på Ericsson som sekretær og rejser ikke i deres arbejde. De er begge forankret i det sted hvor de arbejder og arbejder hovedsageligt med virtuelle kommunikationsmidler. Medarbejderen fra Sverige har bevidst valgt arbejdsrejser fra på grund af familieliv, i og med hun har en mand der rejser ofte. Medarbejderen fra Danmark derimod ville ikke have noget imod at foretage arbejdsrejser da hun ikke på samme måde har familie at holde. Men der er i hendes stilling ikke brug for at hun som sekretær rejser i arbejdet. Lokalsamfundet er for den svenske medarbejder ikke noget hun er forankret i og ser det ikke som en speciel fordel i at have arbejde hvor der ikke rejses af den grund. Medarbejderen fra Danmark derimod bor i et lokalsamfund hvor der er lidt mere nabokontakt, men er ikke stærkt forankret. De arbejder begge med virtuelle kommunikationsmidler og har ikke samme relation med de kontakter de har, men dette er ikke en nødvendighed i deres job, i og med de står for, at arrangere de praktiske foranstaltninger for deres chef.

Alternativer til arbejdsrejser i form af virtuelle kommunikationsmidler

Under analysen blev der fundet frem til rationaler der kunne erstatte arbejdsrejser. Face-to-face møder blev sat op mod brugen af virtuelle kommunikationsmidler. Rationaler som tidsforskel, behov for relation mellem mennesker, økonomi og behov for face-to-face møder blev særligt vurderet som konsekvenser for brugen af virtuelle kommunikationsmidler.

Forskelle og ligheder mellem de to lande:

Tidsfaktoren spiller en stor rolle for medarbejderne på Ericsson Sverige, i det de har kontakter over hele verdenen og på den måde spiller den store tidsforskel ind når der skal bruges virtuelle kommunikation. Der er ikke den der, direkte kontakt som i visse tilfælde er vigtig når der skal træffes en beslutning. Dette er dog ikke et så stort problem for medarbejderne på Ericsson i Danmark da deres hovedkontakt er Sverige og tidsforskellen ikke betyder så meget. Rent økonomisk kan der spares en del penge ved at benytte virtuelle kommunikationsmidler, det vil sige at, i stedet for at mødes, så er der mulighed for at foretage telefon eller videokonferencer. Dette betyder noget for begge afdelinger af Ericsson, at kunne benytte disse former for midler i stedet for at sende et helt hold af sted for at holde et møde på 45 minutter. Særligt for afdelingen i Danmark er det noget de benytter sig af, men også i Sverige er telefonmøder ofte benyttet. For at benytte virtuelle kommunikationsmidler er det vigtigt at have en relation til medarbejderne mødes holdes af, dette gælder for begge afdelinger, de argumenter for behovet af arbejdsrejser med at når der er en menneskelig relation så er det nemmere at benytte virtuelle kommunikationsmidler. Dog er der behov for face-to-face møder, da der er en fysisk grænse for hvad der kan holdes

af telefonmøder. Når der skal tages vigtige beslutninger, er der for begge afdelinger et behov for at kunne mødes face-to-face. Men virtuelle møder er en supplerer til en del rejser når det for eksempel er en større forsamling der skal holde møde. Det sparer både tid og på økonomien.

Opsamling

Under analysen blev der fundet frem til nedenstående rationaler (se figur 8.1) I Figur 8.1 er de fundne rationaler stillet op. I tabellen er landene sat op mod hinanden og betydningen af rationalerne er uddybet for hver enkelt afdeling. I kapitel 9 vil caseanalysen blive samlet op og sammenlignet med kontekstanalyserne.

	<i>Sverige</i>	<i>Danmark</i>
Netværk	<i>Relation mellem medarbejdere og kunder er et vigtigt rationale if. til Arbejdsrejser.</i>	<i>Særligt netværket til Stockholm er vigtigt.</i>
Behov for face-to-face møder	<i>Der er et behov for at komme ud til kunder og medarbejdere. At være et ansigt udadtil.</i>	<i>Her er der behov for at "pleje" forholdet til hovedkontoret i Stockholm for at få arbejdsopgaver. Derfor er face-to-face møder nødvendigt.</i>
Personlig rationale for at rejse. (Arbejdsidentitet)	<i>Der er et menneskeligt behov for at være en del af det flow Ericsson er bygget på for at identificere sig med arbejdet.</i>	<i>Her er et hovedsageligt arbejdsbehov for at foretage arbejdsrejser, dog er det et afslappende bræk i arbejdsdagen at komme ud og rejse.</i>
Rationale for at vælge fly	<i>Tiden er det vigtigste rationale.</i>	<i>Tiden er det vigtigste rationale.</i>
Hverdagsliv	<i>Der er fokus på planlægning af hverdagen og der sættes på "kvalitetstid" med familien. Dog er familien det der skulle nedsætte hyppigheden af rejser hvis dette skulle blive et problem.</i>	<i>Her er hovedsageligt fokus på planlægning af hverdagen. Små børn er dog det der sætter dæmper på rejsehyppigheden.</i>
Livet i korridoren	<i>Livet i korridoren er defineret som ophold på Hotel, lufthavn, fly og andre rum der skal føre</i>	<i>Livet i korridoren er defineret som ophold på Hotel, lufthavn, fly og andre rum der skal føre</i>

	<i>medarbejderne frem til arbejdet. Dette er karakteriseret ved at være et rum, der bare skal fungere uden forsinkelser og komplikationer; der bare følger et flow.</i>	<i>medarbejderne frem til arbejdet. Dette er karakteriseret ved at være et rum, der bare skal fungere uden forsinkelser og komplikationer; der bare følger et flow.</i>
Økonomi	<i>Her blev økonomi ikke nævnt som rationale.</i>	<i>Da Ericsson havde en krise blev der skåret ned på arbejdsrejser i Århus.</i>
Brug af virtuelle kommunikationsmidler	<i>Telefonkonferencer bruges ofte, netkonferencer til dels også.</i>	<i>Telefonkonferencer benyttes og nettet til fremvisning af PowerPoints.</i>
Mulighed for at erstatte fysiske rejser med virtuelle kommunikationsmidler	<i>I og med der er en relation mellem medarbejdere kan virtuelle kommunikationsmidler erstatte nogle møder, men det kræver at der i forvejen er en relation mellem medarbejderne.</i>	<i>Som teknisk konsulent er det svært at erstatte møder med virtuelle kommunikationsmidler. Som projektleder er det muligt, men der skal dog være en relation mellem medarbejderne for at få den kvalitet som der ønskes.</i>

Figur 8.1 Tabel over Rationaler fundet i analysen.

Kapitel 9 Diskussion

I dette kapitel sammenlignes kontekstanalyserne (jf. kapitel 3 og 4) og caseanalyserne i rapporten (jf. kapitel 6 og 7) samtidig med at der vurderes på løsningsforslag i forhold til problemstillingerne, tænkes der her specielt på hvilke forhold der kan gøre at arbejdsrejsehyppigheden mindskes i fremtiden. Her tages der stilling til de i kapitel 4 nævnte aktører samt politikkerne fra hvert land.

I problemformuleringen blev følgende spørgsmål stillet op:

- *Hvilke faktorer har indvirkning på at vidensmedarbejdere rejser internationalt og hvilke barrierer og muligheder giver dette for den enkelte medarbejder og dennes hverdagsliv?*
- *Kan der spores forskelle mellem danske og svenske vidensmedarbejders rejsemønstre, selvom det er indenfor den samme virksomhed?*
- *Har vidensmedarbejdere mulighed for at tilvejebringe det samme stykke arbejde ved mindre fysiske rejser og mere virtuel kommunikation?*

Analyserne skulle udmunde i en besvarelse af de i problemformuleringen opstillede spørgsmål. Disse analyser gik på at undersøge et empirisk felt og derved sætte det i kontekst til tidligere undersøgelser omkring arbejdsrejser og virtuel kommunikation, og i kontekst med flytransportens politikker og rammebetingelser. For at kunne sammenholde disse er der i begge typer analyser fundet rationaler for og mod arbejdsrejser og stigende flytransport.

I figur 9.1 er de fundne rationaler opstillet. De er delt op i rationaler for og imod arbejdsrejser og flytransport. Derudover er rationalerne delt op i landene, så der for hver afdeling kan sammenfattes nogle rationaler og derved kan det konkluderes ud fra disse. Der er fundet rationaler i caseanalysen, men også i kontekstanalyserne, dette betyder at de fundne rationaler i casen kan sammenfattes med de eksisterende i kontekstkapitlerne.

Rationaler for stigende arbejdsrejser/flytransport

De samlede rationaler for stigende arbejdsrejser/flytransport er at der er behov for at have et netværk. Derfor er face-to-face møder nødvendigt. Dette giver bedre kvalitet og effektivitet af netværket og dette er vigtigt for vidensvirksomheder. Alt dette er med til at fremme en positiv udvikling både prestigemæssigt men også økonomisk.

Forskellen mellem Sverige og Danmark er, at i Sverige ligger hovedkvarteret, og derfor er det vigtigt for dem at have et godt ansigt udadtil, mens Ericsson i Danmark er en underafdeling af hovedkontoret i Sverige. Danmark har mere behov for at pleje forholdet til hovedsædet, for på den måde at få tildelt opgaver.

Øget flytransport giver øget udvikling, særligt indenfor erhvervssektoren. Dette giver mulighed for bedre udvikling og bedre vilkår for økonomisk stigning. Øget efterspørgsel giver øget udbud og derfor sikres kunderne både billigere flyrejser, men også mulighed for flere afgange.

Rationaler mod stigende arbejdsrejser/flytransport

Familiefaktoren er den vigtigste i forhold til arbejdsrejser. Særligt når der er børn involveret er dette noget der kan nedsætte rejsehypigheden, dette gælder særligt når der er tale om yngre børn. Virtuelle kommunikationsmidler er et alternativ til arbejdsrejser, det kan ikke erstatte helt, men det kan til dels erstatte rejser når der er skabt en relation mellem menneskene. Virtuelle kommunikationsmidler giver besparelser for virksomheden, i form af økonomi, men at benytte virtuelle kommunikationsmidler kan også spare tid.

Det vigtigste rationale for at modarbejde stigende flytransport er miljøkonsekvenserne. Øget flytransport giver øget emissioner og udslip af andre drivhusgasser, dette har indvirkning på verdensklimate. Der er endnu ikke lavet et alternativ på europæisk niveau, da beslutningsprocesserne er vanskelige.

I Sverige er der i 2006 sat yderlig skat på flytransporten og dette gør at Sverige er et forbillede for andre europæiske miljøhensyn. I Danmark venter man på et europæisk tiltag og taler om at afvikle den nuværende afgift. Dette har betydning for konkurrencen mellem flyselskaber og lufthavnstatus.

9.1 Forskellen mellem Sverige og Danmark

Forskellen mellem Sverige og Danmark ligger i at:

- *Ericssons hovedkvarter ligger i Sverige og afdelingen i Danmark er en underafdeling af denne.*
- *I Sverige har de sat yderlig skat på flytransporten hvor man i Danmark venter på et europæisk tiltag,*

At hovedkontoret ligger i Sverige har stor betydning for forskellen i rejsehyppigheden. I Sverige bliver vidensmedarbejdere ofte sendt ud, men vidensmedarbejderne i Danmark oftest bliver sendt til hovedsædet i Stockholm for at holde kontakten til deres samarbejdspartnere og få tildelt opgaver. Dette har en stor økonomisk betydning, da afdelingen i Danmark er afhængig af hvordan økonomien er i virksomheden for at få lov at rejse.

I Sverige har man fra Riksdagen og regeringens side valgt, at sætte skat på flytransporten. Dette betyder at det bliver dyrere at rejse fra Sverige. I Ericssons afdeling i Sverige får dette dog ikke større betydning da økonomien i virksomheden ikke har betydning for rejsehyppigheden som den for eksempel har i afdelingen i Danmark. Vidensmedarbejdere fra afdelingen i Danmark rejser ofte til Sverige for at holde kontakten, og for dem stiger billetprisen hjem. Dette har større betydning fordi man i Ericsson Danmark er mere følsom over for økonomiske udsving og derfor kan rejsehyppigheden sænkes.

9.2 Kan arbejdsrejsehyppigheden med fly mindskes?

Hvad kan mindske antallet af arbejdsrejser med fly? Kan det lade sig gøre at nedskære rejsehyppigheden via tiltag i politikkerne og rammebetingelserne for flytransporten? Aktører indenfor luftfart i Sverige og Danmark blev præsenteret i kapitel 4 og de aktører der kan gøre noget, er de magtudøvende indenfor bestemmelser af luftfart. Luftfarten er i dag blevet liberaliseret indenfor europæisk luftfart og det betyder at flytransporten er styret af markedet og efterspørgslen på flytransport. Dette gør i den grad at rejsehyppigheden med fly ikke er faldende, med mindre efterspørgslen falder, men højst sandsynligt så stiger den, da en markedsstyret lufttransport giver øget konkurrence og derfor falder priserne [Europakommissionen, 2001]. Rationalerne der blev fundet frem i denne rapport var rationaler der gjorde at arbejdsrejser med fly er stigende. Dette er et problem for miljøet og derfor forsøges der at finde løsninger på dette problem.



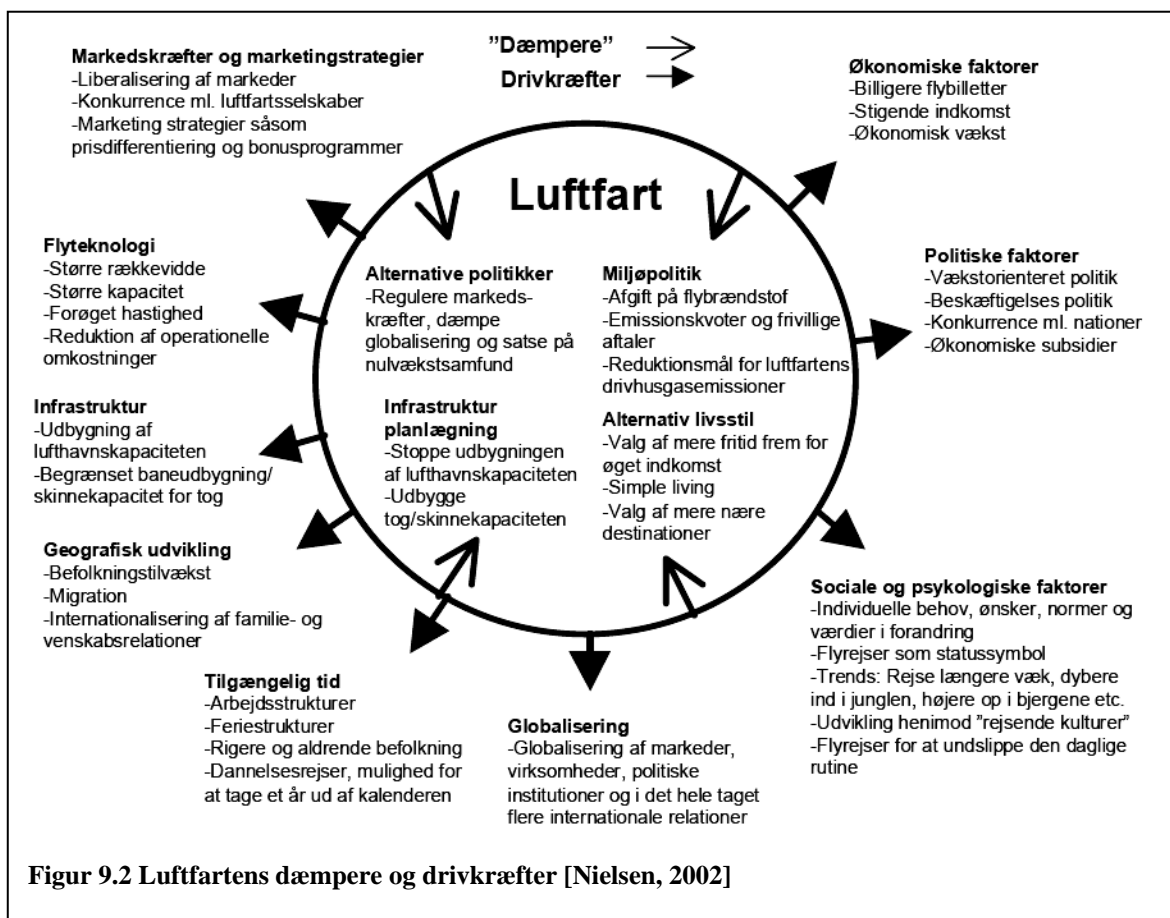
Et europæisk tiltag kan være en løsning på den miljøforurening flytransporten giver. Den stigende flytransport medfører stigende udslip og det forventes at tredobles i løbet af de næste 30 år [Miljøministeriet, 1999]. Ved at sætte en fælles europæisk afgift på flybrændstof, så kan denne stigning forventes "kun" at blive en fordobling med den udvikling der er i dag. [ibid] En effektiv miljøpolitik skal helst udarbejdes på verdensplan for flytrafikken. Dog er dette langt ude i fremtiden og derfor vil et europæisk initiativ med fordel for miljøet kunne stå i spidsen. [ibid] I 2005 foreslog EU kommissionen en strategi der skulle nedsætte det kraftige udslip der er på drivhusgasser ved

flytransporten. Formålet er at lave et incitament for at flyet indenfor Europa tager del i det udslip som energiproducenter og andre udslips-syndere allerede nu betaler for. Udslipssystemet skal foregå ved at samtlige fly der rejser fra EU, uanset om flyet skal indenfor eller udenfor EU, så skal der betales en afgift. [Riksdagen, 2005] Kommissionen forventer at have et forslag klar til slutningen af år 2006, der skal inkorporere flytransporten i udslipshandlen. ICAO's medlemslande har udtalt sig positivt om en fælles international udslipshandel. [Ibid] EU har brug for et forgangsland der går i spidsen for en afgiftsordning der kan nedsætte udslippet af emissioner. Løsningen på dette er at flere som Sverige, turde gå med på vognen og ikke kun satse på økonomisk fremgang.

I Sverige har Riksdagen og regeringen fastsat en skat på flytransporten. Dette skal hjælpe til med at nedsætte rejsehypigheden og få brugerne til at benytte andre og mere miljøvenlige transportformer som for eksempel tog. Spørgsmålet er om afgiften rammer de arbejdsrejsende, da de ikke selv betaler for flyrejser i forhold til deres arbejde. Den befolkningsgruppe der vil blive ramt hårdest er hovedsageligt de privatrejsende, samt charterrejserne. Eftersom Sverige ikke kan lægge skat på andre lande da bliver udenrigsflyrejserne automatisk lavere beskattet end indenrigsrejserne. [Ibid] Konsekvenserne af denne beskatning af flytransporten kommer til at betyde at biltrafikken øges i stedet. Dette gælder særligt for indenrigsrejser. For udenrigsrejser bliver det en konsekvens for den sydlige flytransport i Sverige, da flyselskaberne og kunderne flytter fra Sturup til Kastrup. [Ibid] Skatten som er et fast beløb per rejse kommer til at ramme en bestemt type mennesker, de mennesker der har lave indkomster. Selv erhvervslivet kommer til at berøres af dette, specielt de mindre bemidlede virksomheder kommer til at mærke til skatten. Turismen kommer til at mærke til det, da deres hovedtransportform er flyet. [Ibid] Regionalt kommer de mindre flyruter til at kunne mærke dette og der vil være risiko for at nogle ruter vil blive nødsaget til at lukke. Dette kan få konsekvens for landets mindre lufthavne, men også erhvervslivet i de mindre regioner vil kunne mærke denne ændring.[Ibid]

9.3 Kan miljøkonsekvenserne mindskes?

Miljøperspektivet er en af de få faktorer der dæmper luftfarten. Se figur 9.2. En afgift kunne være et svar på en miljøpolitisk løsning. Flytransporten er i udvikling og skaber mere udvikling. Nogle af drivkræfterne er som før nævnt de økonomiske faktorer, geografisk udvikling og globaliseringen. [Nielsen, 2002] Som det kan ses på figur 9.2 er der væsentlig flere drivkræfter end dæmpere af flytransporten og dette giver miljøkonsekvenser. Indtil videre er kun støj og sundhedsskadelige emissioner der er miljøregulering på, der er således ikke rettet en regulering mod selve udslippet af drivhusgasser. [Nielsen, 2002]



Udslip og øgning af denne giver klimaændringer og luftforurening. Dette er ikke meningen med en bæredygtig udvikling. Udvikling og miljøkonsekvenser skal ikke overdøve hinanden. En af løsningerne kunne være at satse på mindre fokus på økonomisk vækst og globalisering, i Nielsen 2002 er der fokuseret på "the simple life" hvor der arbejdes med alternative livstile hvor det ikke er de lange rejser men mere de nære ting der skal fokuseres på. [Nielsen, 2002; s. 6] Dette kræver at menneskers tankegang laves om og der ikke fokuseres på alle drivkræfterne bag flytransporten. Dette er dog den tankegang der præger det vestlige samfund i dag og er det samfundet er opbygget på. [Nielsen, 2002]

Globalt er der miljøorganisationer der arbejder for et bedre miljø. NOAH er det danske svar på en miljøorganisation og mener at Danmark med fordel kan gøre noget for at nedsætte den stigende flytransport. Det er nemlig ikke ulovligt at sætte brændstofsafgifter på flytransporten. [NOAH, 2006] Danmark har dog afviklet flyafgiften og NOAH går stærkt ind for at afgiften genindføres. Derfor arbejdes der kraftigere for at indføre en global afgift på flybrændsel, som skal opkræves af FN. Løsningen på miljøproblemet er derfor at arbejde for en global afgift, men samtidig selv gøre en indsats. [NOAH, 2006]

I Lassen 2006 er løsningen på miljøproblemet, at gøre mennesker bevidste om den miljøbelastning der er ved flyrejser og ændre deres adfærd ved at ændre tankegangen. Ifølge Lassen 2006 er det mangel på forståelsen der kan være den afgørende faktor og dette kan ændres ved at indføre "mobilitetsledelse" i organisationer med mange arbejdsrejser. Dette skulle være en løsning for at reducere rejsehyppigheden til de kun absolutte nødvendige rejser. Det er netop vigtigt at gribe fat inden rejsen er planlagt, og derfor skal dette ske i ledelsen. [Lassen, 2006; s. 351]

9.4 Kan arbejdsrejsehyppigheden begrænses med virtuelle kommunikationsmidler?

I rapporten blev der fundet frem til rationaler for at der er et behov for face-to-face møder og at virtuelle kommunikationsmidler ikke kan erstatte fysiske rejser helt. Men spørgsmålet er om "hvis priserne stiger væsentlig på flyrejser, vil flere og flere rejser så blive erstattet af virtuel kommunikation?" I rapporten argumenterer alle mod at virtuelle kommunikationsmidler kan gøre det alene, de kan erstatte nogle rejser men ikke alle. Både i caseanalysen og i kontekstanalysen er der argumenteret for at der er et behov for face-to-face møder og at det sociale aspekt giver meget til medarbejdernes både professionelle men også sociale netværk. I EU kommissionens "white paper" blev virtuel kommunikation nævnt som en afløser for fysisk transport, men at denne også var med til at skabe et større behov for fysiske rejser. [Europakommissionen, 2001]

Lassen 2006 kunne konkludere i sin undersøgelse at virtuelle kommunikationsmidler var et godt supplement til fysiske arbejdsrejser, men at disse ikke kan gå ind og erstatte allerede bestemte arbejdsrejser. Her peges på at der skal skabes alternativer allerede før rejsen er bestemt. En af grundene til at virtuelle kommunikationsmidler ikke er mere brugt er den manglende adgang til disse former for kommunikationsmidler. [Lassen, 2006]

Rapporten "Alternativer til forretningsrejser mellem Århus og København" af Rambøll peger på at brugen af virtuelle kommunikationsmidler er stigende, dette drejer sig både om nationalt og internationalt brug. Det har dog betydning om virksomheden er større og har større netværk, eller om det er mindre virksomheder. Mindre virksomheder med mindre behov bruger mindre komplicerede former for virtuelle kommunikationsmidler, f.eks. telefon, mails og fax. [Rambøll, 2002A] Mens større steder benyttes videokonferencer og andre former for virtuel kommunikation. Disse kræver dog flere ressourcer, både rent udstyrmæssigt men også oplæring i brugen er mere krævende end mindre komplicerede virtuelle kommunikationsmidler. Rambøll 2002 peger på at fordelene ved virtuelle kommunikationsmidler er at det reducerer miljøbelastningerne, men rent økonomisk spares

der også i virksomhederne. Dog er der i denne rapport også konkluderet at fysiske rejser ikke kan erstattes totalt af virtuelle kommunikationsmidler.

Nødvendigheden for kommunikation stiger i takt med globaliseringen og dette giver ikke mindre brug for fysiske rejser i fremtiden. Virtuelle kommunikationsformer er i udvikling og vil i fremtiden erstatte flere fysiske rejser, men behovet for fysiske rejser vil altid være der. Behovet for kommunikation er stigende og dette medfører øgning i både fysiske og virtuelle rejser.

9.5 Løsningsforslag

I denne rapport er der fundet frem til at arbejdsrejser med fly er stigende. Hvis der planlægges ud fra en bæredygtig strategi er der ikke taget meget hensyn til miljøet. I fremtiden skal der lægges strategier der kan afhjælpe disse miljøkonsekvenser vi står over for nu og i fremtiden. I dette projekt kan der foreslås disse løsningsforslag:

- *Globale løsninger*
- *Fly skal som biltrafikken have en fortræder for at benytte miljøvenlige alternativer. –Sverige som forgangland.*
- *Arbejdsrejser med fly erstattes så vidt muligt af virtuelle kommunikationsmidler*
- *Løsninger der får folk til at tænke over miljøkonsekvenserne af deres handlinger.*

Miljøforbedringer hjælper ikke hvis det kun er et land der står frem, hvis konkurrencen skal være lige så skal der være et globalt tiltag der varetager miljøet. Dette gælder også for konkurrencen mellem de forskellige transportformer, hvorfor skal flytransporten fritages for afgifter når der f.eks. er afgifter på biler og deres udledning. Flytransporten skal have et en fortræder der benytter miljøvenlige alternativer. Her er Sverige allerede et forgangland som det eneste land der har indført nye afgifter på fly inden et europæisk tiltag. Problemet med tiltag som disse er at det er mennesker og firmaer med mindre ressourcer der bliver skåret fra og flytransporten bliver som tidligere et privilegium kun de rige har råd til. Dog kunne afgifter og skatterne bruges til forskning i miljøvenlige alternativer, sådan at alle ville få gavn af det, og på den måde ville miljøet blive beskyttet.

Arbejdsrejser kan erstattes til dels af brugen af virtuelle kommunikationsmidler. Brugen af disse midler skal derfor indføres og gøres mere tilgængelig for alle. Problemet med virtuelle kommunikationsmidler er netop at det er omkostningstungt at investere i og der skal være folk der er uddannet i at benytte disse former for kommunikationsmidler. Kommunikationsmidlerne udvikler sig og f.eks. videomøder er noget af det nærmeste man kan komme face-to-face møder med virtuelle kommunikationsmidler. Det kræver dog at alle investerer i dette udstyr for at kunne benytte disse former for kommunikation. En løsning kunne dog være at firmaerne arbejdede sammen og fandt en virtuel løsning sammen.

Dog er et af de vigtigste tiltag det der sker i menneskenes tankegang, det er vigtigt at gøre mennesker bevidste om de miljøkonsekvenser flytransporten er skyld i. Dette skal derfor indføres i menneskers adfærd. Derfor er det vigtigt, som konkluderet i Lassen 2006, at tage problemet op inden arbejdsrejsen planlægges.

Kildeliste

[Andersen, 2003]: Den skinbarlige virkelighed –vidensproduktion inden for samfundsvidenskaberne; Ib Andersen; Samfundslitteratur, Frederiksberg

[Castells, 1996]: The information age:Economy, society and culture, vol. 1; the rise of the network societ; Blackwell, Oxford

[Dahl, 2004]: Skam som ledelsesværktøj; Af fremtidsforsker Anne-Marie Dahl, Futuria; artiklen er tidligere bragt i Personalechefen nr. 4 2004. Personalechefen udgives af PID-Personalechefer i Danmark. Tilgængelig på: <http://www.futura.dk/Default.aspx?ID=35>

[Ericsson, 2006A]: Ericsson –taking you forward; Ericssons internationale hjemmeside, Tilgængelig på www.ericsson.com

[Ericsson, 2006B]: Ericsson –taking you forward; Ericssons danske hjemmeside, Tilgængelig på www.ericsson.dk

[Europakommisionen, 2001]: White paper –european transport policy for 2010:time to decide; Europa kommissionen; Office for official publications of the european communities, Luxembourg; tilgængelig på: http://ec.europa.eu/transport/white_paper/documents/index_en.htm

[Gustafson, 2005]: Resor i arbejdet –En kartlægning av svenskarnas tjänsteresor 1995-2001; Per Gustafson; Forskningsrapport fra Sociologiska institutionen, Göteborg universitet; Intellecta DocuSys AB, Västra Frölunda

[Hedquist, 2005]: Forslag til riksdagsbeslut, motion 2005/06:sk26; Lennart Hedquist; Tilgængelig på http://www.riksdagen.se/Webbnav/index.aspx?nid=410&doktyp=mot&rm=2005/06&bet=Sk26&dok_id=GT02Sk26

[HOLST-GRYCH, 2006]: Dansk læringscenter om netværk, HOLST-GRYCH APS; Tilgængelig på <http://www.holst-grych.dk/Default.asp?m=122>

[Kvale, 1997]: Interview; Steiner Kvale; Hans Reitzels forlag, København

[Københavns lufthavne A/S, 2006]: Hjemmeside for Københavns lufthavne; Tilgængelig på: <http://www.cph.dk/CPH/DK/MAIN/>

[Lassen, 2006]: Den mobiliserede vidensarbejder – En analyse af internationale arbejdsrejsers sociologi; Claus Lassen; Institut for Samfundsudvikling og planlægning, Aalborg universitet

[Luftfartsverket, 2006] Arlanda airport; luftfartsverket; Tilgængelig på: http://www.lfv.se/templates/LFV_AirportStartPage_Arlanda____36698.aspx

[Maaløe, 1996]: Case-studier af og om mennesker i organisationer, Erik Maaløe; Akademisk forlag, København

[Miljøministeriet, 1999]; Europæisk miljøafgift kan nedbringe flyforurening; artikel af miljøministeriet, webpublikation; Tilgængelig på <http://www.mst.dk/udgiv/artikler/1999/87-7909-202-0.htm>

[Nielsen 2002] Miljømæssig bæredygtig luftfart – vækst kontra miljø. Paper til konferencen ”trafikdage 2002” Aalborg universitet; Tilgængelig på: <http://www.trg.dk/td/papers/papers02/Paper78.pdf>

[NOAH, 2006]: Miljøbevægelsen NOAH –friends of the earth Denmark, København; Tilgængelig på www.NOAH.dk

[Rambøll, 2002A]: Alternativer til forretningsrejser mellem Århus og København, Når videnskab skaber resultater; PLS Rambøll management A/S; Århus

[Rambøll, 2002B]: Ingeniører mellem arbejdsliv, familieliv og stress; PLS Rambøll management; Tilgængelig på: http://www.upload.pls.ramboll.dk/dan/Services/HRogArbejdsliv/Arbejdsliv/Rapport_AnalyseAfStresskilderIIIngeniorersArbejdslivOgFfamilieliv.pdf

[Regeringen, 2004]: En svensk strategi för hållbar utveckling, skrivelse 2003/04:129; Den svenske regering, regeringskansliet; tilgængelig på <http://www.regeringen.se/content/1/c6/01/76/42/cb1f06c1.pdf>

[Riksdagen, 2005]: Skatt på flygresor, betänkande och yttranden 2005/06:skU34; Riksdagen och regeringen; Tilgængelig på <http://www.riksdagen.se/webbnav/index.aspx?nid=3322&rm=2005/06&bet=SkU34>

[SAS, 2006]: Scandinavian-airlines-danmark; Tilgængelig på <http://www.scandinavian-airlines-danmark.dk/>

[SIKA, 2002]: Persontransporternas utveckling, SIKA rapport; E O Grafiska Stockholm; Tilgængelig på: www.sika-institute.se

[SIKA, 2005A]: Transport and communications yearbook 2005; SIKA rapport; Bulls tryckeri AB, Halmstad Tilgængelig på: www.sika-institute.se

[SIKA,2005B]: Uppföljning av det transportpolitiska målet och dess delmål, SIKA rapport; E O Grafiska Stockholm; Tilgængelig på: www.sika-institute.se

[SIKA,2006]: SIKA 's politik; SIKA Sverige AB; SIKA 's webside; Tilgængelig på <http://www.sika.se/?get=content&action=view&id=127-3>

[Skoglund, 2004]. Svensk luftfartspolitik för vem –i allmänhetens eller i särintressens tjänst?; Jeanmarie Skoglund; Åbo akademi

[Sønderriis, 2004] EU vil lægge afgifter på fly; Ebbe Sønderriis; Artikel bragt i Information d. 28.10.04; Tilgængelig på: Bæredygtig udvikling, Danmarks portal om bæredygtig udvikling. Øko-net <http://www.bu.dk/pages/564.asp>

[Transport og Energiministeriet, 2005]: Dansk luftfart 2015 –muligheder og udfordringer; Transport og energiministeriet, København; Glumsø bogtryk; tilgængelig på: http://www.trm.dk/graphics/Synkron-Library/trafikministeriet/Publikationer/Luftfart/TEM_DK_luftfart_2015.pdf

[Transportrådet, 1998]: Distancearbejde –et casestudie, notat 98-04, Transportrådet; Tilgængelig på: <http://www.transportraadet.dk/>

[Transportrådet, 2001] Danskernes flyvaner –en survey; Transportrådet; rapport 01-02; tilgængelig på: <http://www.transportraadet.dk/tr/pup.asp?sortering=1&art=RA>

[Transportrådet, 2002]: Bæredygtig transport – perspektiver fra forskningen, Notat 02-03 Transportrådet; Tilgængelig på: <http://www.transportraadet.dk/tr/pup.asp?sortering=1&art=NT>

[Transportøkonomisk institut, 1996]: Reiser og kommunikasjon i yrkessammenheng; Transportøkonomisk institut Norge; TØI rapport, Oslo

[Verdenskommisionen for miljø og udvikling, 1987]: Brundtlandsrapporten, “Our common future”; Verdenskommisionen for miljø og udvikling

[Økonomi og erhvervsministeriet et al., 2005] Analyse af passagerafgiften; økonomi og erhvervsministeriet, finansministeriet, transport og energiministeriet, miljøministeriet og skatteministeriet; Skatteministeriet netpublikation; Tilgængelig på <http://www.skm.dk/publikationer/udgivelser/3966/>

Empiri

[Håkan Ericsson, Ericsson Sverige, 2005]: Interview med vidensmedarbejder på Ericsson, medarbejder på Global services Håkan Ericsson, i Kista i Sverige, december 2005

[Bente Larsen, Ericsson Danmark, 2006]: Interview med vidensmedarbejder på Ericsson i Århus, Danmark, marts 2006.

[Carsten Nielsen, Ericsson Danmark, 2006]: Interview med vidensmedarbejder på Ericsson i Århus, Danmark, marts 2006.

[Yvonne Nyberg, Ericsson Sverige, 2005]: Interview med vidensmedarbejder på Ericsson, afdelingssekretær Yvonne Nyberg, i Kista i Sverige, december 2005.

[Nyström, 2006]: Mail fra ansat på Ericsson Sverige Karin Nyström; Stockholm 2006

[Roger Orrstenius, Ericsson Sverige, 2005]: Interview med vidensmedarbejder på Ericsson, leverance ansvarlig Roger Orrstenius, i Kista i Sverige, december 2005.

[Kim Stenild, Ericsson Danmark, 2006]: Interview med vidensmedarbejder på Ericsson i Århus, Danmark, marts 2006.

[Underbjerg, 2006]: Mail fra Carsten underbjerg, afdelingsleder på Ericsson Danmark 2006

Bilag A Interview guides

Interviewguide til rejsende

1. Faktuelle spørgsmål

- 1) Hvad er dit navn og stilling
- 2) Kan du prøve at beskrive dig selv og din baggrund
- 3) Hvilken funktion har din stilling?
- 4) Hvilket bagland har du, familie mm.
- 5) Ca. hvor ofte rejser du? Hvor mange gange indenfor det sidste år?
- 6) Ca. hvor langt rejser du?
- 7) Tid og sted for rejserne (heraf hvor længe er opholdene, rejsetid, er der selskab mm.)

2. Rejsebeskrivelse

- 1) Hvad er det første du tænker på når du tænker på arbejdsrejse (3 ord)
- 2) Kan du beskrive en typisk arbejdsrejse.
- 3) Hvilken transportmiddel anvender du hyppigst
- 4) Hvor vælger du oftest dette transportmiddel?
- 5) Hvilke elementer og overvejelser ligger tilgrund for dit transportvalg?
- 6) Oplever du noget ud over arbejde når du rejser?
 - a. Beskriv hvad du oplever du over rejsen?

3. Betydende faktorer for rejser i arbejdet

Hvilke faktorer har indvirkning på at folk rejser og hvilke konsekvenser giver dette for den enkelte medarbejder og dennes hverdagsliv?

Hvilke barrierer og muligheder giver disse rejser for den enkelte medarbejder?

- 1) Hvad betyder arbejdsrejser for dit job?
- 2) Er arbejdsrejser en fast del af din ansættelse?
- 3) Har du selv ret til medbestemmelse når det gælder arbejdsrejser?
- 4) Hvis du ville er det så muligt for dig at rejse mindre?
- 5) Forekommer der barrierer i form af at du skal rejse så ofte?
- 6) Giver det ændret status i forhold til dine andre medarbejdere at du rejser så ofte?

4. Andre alternativer i stedet for arbejdsrejser

Er der mulighed for at tilvejebringe det samme stykke arbejde med mindre rejser end i dag?

- 1) Kan man udrette det samme arbejde med anden brug af kommunikationsmidler?
- 2) Nu er I en kommunikationsvirksomhed, er der ikke andre former for at mødes f.eks. tv-møde?
- 3) Hvordan er jeres adgang til disse former for virtuelle kommunikationsformer?
- 4) Hvordan virker disse former for kommunikation?
- 5) Findes der en rejsepolitik internt i din virksomhed?
- 6) Hvilken holdning har din arbejdsgiver til arbejdsrejser?

5. Betydende faktorer for at vælge flytransporten

Er der andre muligheder for transport, og hvorfor vælges flytransporten?

- 1) Hvorfor vælges fly? Tids-, økonomisk-, prestigefaktor??

- 2) Kan man tænke sig at andre former for transport kunne benyttes?
- 3) Hvis skatterne stiger/sikkerheden ift. Terror er for lav, på fly, vil andre former for transport så blive overvejet?
- 4) Hvem betaler?

6. Rejser og konsekvenser for privatliv

- 1) Giver det muligheder, rent personligt?
- 2) Forekommer der konflikter med familien grundet arbejdsrejser?
- 3) Hvad siger dine nærmeste til at du rejser ofte?
- 4) Hvordan er forholdet imellem dine personlige netværker og dine arbejdsrejser?
- 5) Er du stærkt knyttet til dit lokalsamfund?
 - a. Opfatter du dig selv som en international person?
- 6) Kan du have en normal hverdag når du rejser ofte?
- 7) Føler du nogle gange et pres i og med du skal rejse ofte i dit arbejde?
- 8) Oplever du nogen gange at du bliver stresset grundet dine arbejdsrejser?
- 9) Vil du gerne være fri for at rejse eller er arbejdsrejserne også vigtige for dig på det personlige plan?
- 10) Hvilke forhold kunne betyde at du ville rejse mindre?

- 11) Kunne du forestille dig at ikke rejse som du gør i dag?

Interviewguide til ikke-rejsende

1. Faktuelle spørgsmål

- 8) Hvad er dit navn og stilling
- 9) Beskriv dig selv og din baggrund?
- 10) Hvilken funktion har din stilling?
- 11) Hvilket bagland har du, familie mm.

2. Arbejdsbeskrivelse

- 7) Hvad er det første du tænker på, når du tænker på dit arbejde (3 ord)
- 8) Kan du beskrive en typisk arbejdsdag.

3. Betydende faktorer for rejser i arbejdet

Hvilke barrierer og muligheder giver det at folk ikke rejser i arbejdet

- 7) Har du selv ret til medbestemmelse når det gælder dit arbejde?
- 8) Rejser du mindre end dine kollegaer i tilsvarende stillinger som din?
 - a. Beskriv hvorfor
- 9) Er det muligt for dig at udføre de samme opgaver som kollegaer med en mindre rejseaktivitet?
- 10) Har din mindre rejseaktivitet betydning for dine karrieremuligheder med en lav rejse frekvens?
- 11) Forekommer der barriere i form af at du ikke rejser i dit arbejde?
- 12) Hvordan er dit forhold til kollegerne i og med at du ikke rejser ofte i dit arbejde?

4. Andre alternativer i stedet for arbejdsrejser

Er der mulighed for at tilvejebringe det samme stykke arbejde med mindre rejser end i dag?

- 7) Hvordan arbejder du i en kommunikationsvirksomhed uden at rejse ofte?
- 8) Hvilke former af kommunikationsmidler bruger du i dit arbejde?
 - a. Beskriv anvendelsen?
- 9) Hvordan er jeres adgang til disse former for virtuelle kommunikationsformer?
- 10) Hvordan virker disse former for kommunikation?
- 11) Er det muligt for at håndtere sine netværksrelationer via virtuelle kommunikationsformer?
 - a. Beskriv hvordan

5. Rejser og konsekvenser for privatliv

- 11) Valgte du dette arbejde netop pga. at du kunne være sammen med dine nærmeste i hverdagen?
- 12) Giver det at du ikke rejser muligheder, rent personligt?
- 13) Er det tryghedsbestemt at have et arbejde, hvor man ikke rejser?
- 14) Hvordan vil du beskrive dit forhold til dit lokalsamfund?
- 15) Hvordan vil du beskrive dig forhold til det internationale?

Hvad ville du sige til, at skulle rejse minimum 5 gange i året i dit arbejde?

Bilag B Interviews foretaget i Sverige

Der gøres opmærksom på at interviewene er oversat fra svensk til dansk, direkte og svarene på den måde bliver lidt kortfattet ind imellem. Der kan forekomme sprogbarrierer og derfor tages der forbehold for fejl.

Interview med Yvonne Nyberg

Yvonne Nyberg er ikke-rejsende som arbejder på Ericsson

Først vil jeg spørge hvad er dit navn og din stilling

Yvonne nyberg og assistent til president Hans vestberg på global services.

Hvilken funktion har din stilling?

Jeg tager mig af hele hans kalender og møder og alt planlægning. Som assistent.

Kan du ellers sige noget om dig selv?

Jeg er gift og har to børn. Jeg har arbejdet på denne arbejdsplads i 35 år og før arbejdede jeg som VD-assistent på phillips omkring 12 år. Jeg har boet i England i to omgange i London, den ene gang uden børn og så arbejdede jeg på kodaks kontor. Det er vel lidt min baggrund.

En arbejdsbeskrivelse: hvad er det første du tænker på når du tænker på dit arbejde.

Øj då! Det første jeg tænker på? Jeg tænker på i mit arbejde at man må være opdateret hele tiden, altid sker meget hurtigt, og at kalender-agendaen er i orden, -det er jo ikke mig selv men en anden person. Det er vigtigt at altid vide hvad der skal ske.

Kan du beskrive din arbejdsdag?

En arbejdsdag? Ja da, det er meget sjovt for man kommer ind og tror man skal en masse, det og det og det, men så sker der så mange ting at der kommer forandringer hele tiden. Man går ofte hjem og undrer sig over "hvad har jeg lavet i dag?" Men typisk så er der meget rejseplanlægning, mange møder og mange forandringer med kalenderen.

Det er dig der står for at arrangere møder mm.?

Ja for de andre laver mange ting på samme gang, hvor jeg så arrangere næste møde mm. Jeg sørger for den og den kommer dertil mm. Hele tiden, det er ganske impulsivt. Men roligt (rart) det er vel sådan min dag ser ud.

Har du ret til medbestemmelse på dit job? Skal du følge et skema eller?

Hvis der er noget der skal ske hurtigt så gør jeg vel ikke, men jo ellers er mit arbejde meget frit.

Men du har stadig en del du Skal? Deadlines mm.

Ja det har jeg, Jeg har jo kunder og møder og agenter, og en masse ting jeg skal svare på.

Rejser du mindre end dine kollegaer?

Jeg tror det er varierende, jeg tror de fleste i min afdeling vi rejser sjældent, kun hvis det er en konference. Feks. I Cannes, næste år er det Barcelona. Da er det vi rejser men ellers tror jeg os der arbejder her er meget jævnbyrdige.

Men der er nogen på Ericsson der rejser ofte

I Ericsson ja. Men ikke hvis du ser kun på min afdeling, os der assisterer dem som rejser meget. Ham som jeg arbejder med rejser jævnligt. Jeg booker jo uhørt mange rejser over hele verdenen. Men det er som sagt kun et par få gange at jeg rejser selv i jobbet.

Er det muligt at udføre job uden at rejse ofte?

Jeg er jo i sådan en tjeneste hvor jeg holder styr på alt det planlægning der ligger bag. I Ericsson er det jo sådan at hvis du vil rejse meget så er der stillinger til det, men jeg har valgt en anden type karriere. Jeg har jo valgt at arbejde med dette i mange år og jeg synes det er et dejligt og frit job. Der findes jo sikkert dem som er meget yngre end mig der måske vil ind og arbejde med kunder, og får en karriere på en lidt anden måde end jeg har valgt. Men rejse har ingen betydelse i denne rolle.

Det er jo sådan at nogle rejser meget på Ericsson og så er der nogen der ikke rejser. *Ja det er især på de administrative funktioner at de rejser meget og så har vi cheferne som rejser meget, især kunderejser. Mænd indenfor services rejser endnu mere, Disse funktioner rejser meget. Det har ikke rigtig betydelse for min rolle i mit arbejde om jeg rejse eller ikke rejser. Der er ingen barriere.*

Kunne du tænke dig at rejse selv?

Jeg synes at det er rart en gang imellem at komme ud og rejse, og når vores kontakter er andre steder er det også godt at komme ud og se dem. Når man træffes har man jo tæt kontakt. Så selvfølgelig er det dejligt om man kunne få gøre det.

Hvordan kan du arbejde i en kommunikationsvirksomhed uden at rejse så ofte?

Min computer er min kommunikation (griner) Jeg bruger den vældigt meget. Den og så min telefon. Sms nogle gange når det er nødvendigt.

Er der ellers andre ting i bruger?

En gang imellem kan vi holde møde, når vi skal planlægge ting så kan vi sætte op en konference (video) for at planlægge møder, hvis der er meget/mange at se til.

I har god adgang til de forskellige kommunikationsmidler?

Vi har mange former her. De er muligheder for dem som vil have videomøder. Det sker. F.eks kan det ske hvis man skal have møde med nogen fra Australien, for det er en så lang rejse.

Hvordan virker disse kommunikationsmidler? Du skriver mail, er det ikke svært nogle gange?

Jo det kan det jo være, da det er forskellige tidszoner. Australien som vi har meget at gøre med er jo svært da det er en helt anden tidszone, der skriver man tidligt om morgenen, og de får dem så lige inden de går hjem. Denne tidsfaktor kan gøre at vi skal vente på hinanden. Det har vi meget med organisationer fra hele verdenen. Men det er én måde at planlægge på, nogle gange er det det enkleste når det er på skrift. Men andre kan kan det være så vi drukner i mails, hvis alle kopiere, for det er ikke altid man behøver at vide hvad alle svarer, -Det er en ulempe.

Er det muligt at håndtere sine netværksrelationer via virtuelle kommunikationsformer?

Jeg tager mest telefonen, især når tiden er presset og jeg skal have svar nu og her. Det er måske lidt upersonligt eller hur?

Jeg har snakket med nogle af de andre og de siger de gerne vil se de personer, for at få en relation til dem. Og mit spørgsmål er ligesom "kan man gøre det på andre måder?"

Ham jeg arbejder for, han gør jo begge dele, mens han sidder og venter på fly så har han sin computer med. Det er jo den vej det går! På alle lufthavne har man trådløst net.

Det er nu også typisk for det med konsekvenser for privatlivet, for nu rejser jeg ikke selv meget, men min chef og min mand derhjemme rejser meget så jeg er påvirket endog.

Valgte du dette arbejde for at kunne være sammen med familien?

Ja det kan man vel sige, jeg kan lide mit arbejde, og så har jeg en mand derhjemme som også rejser meget. Så det har passet mig meget godt. At ikke har skulle satse på at jeg også skulle af sted, Det skulle ikke have gået så godt.

Giver det at du ikke rejser muligheder rent personligt?

Ja det har det, det har givet mig mulighed for at få et socialt liv.

Fritidsinteresser og lokalt liv?

Jeg arbejder så meget så jeg har ikke så meget med dem der bor omkring, men venner.

Hvordan vil du beskrive dig ift. Det internationale?

Det vil jeg sige at ved at have boet i udlandet, og arbejde for en der rejser meget, så har jeg god kontakt til mange mennesker i det internationale. Jeg har rejst en del privat.

Kunne du tænke dig at have et arbejde hvor du skulle rejse ofte?

Jeg tror at fordi jeg har så triveligt et job her så kan jeg træffe kolleger på stedet, så det er ikke et stærkt ønske fra min side.

Mange af dine kollegaer mm. Rejser næsten hver uge, man skal nok være et specielt menneske for at rejse meget, hvordan ser du på det?

Jo nu når man ser Hans, han bliver sådan her (klapper i bordet) så jeg tror at når man vænner sig til det, så vil man bare af sted igen.

Mit hoved tema er om disse rejser er nødvendige, men det er de vel ikke for dig som sådan?

Nej jeg booker bare rejserne.

Må jeg maile, eller kontakte dig hvis jeg har nogle spørgsmål?

Ja selvfølgelig, du har min mail.

Interview med Roger Orrstenius

Roger Orrstenius er rejsende som arbejder på Ericsson

Jeg hedder Roger Orrstenius og arbejder som leveranceansvarlig. Jeg arbejder med mange lande: nord Baltikum, polen, Østeuropa som indbefatter flere lande Tyrkiet, Israel, UK, Nordeuropa Island mm. Og vi håndterer alle services der er if. til Leverancer. Men det var vel ikke det som sådan du ville vide noget om...

Hvilket bagland har du familie mm. ?

Oh ja familie, Jeg er gift og fylder 50 næste år. Jeg har en datter som er 15. fritidsinteresser, hmm sport, så har jeg en sommerstuga.(sommerhus)

Du rejser meget?

Ja jeg rejser et meget! Man kan vel sige i snit om ugen. Og jeg rejser til de her lande som jeg før nævnte. Hovedmål er vel London, Düsseldorf, Amsterdam, Moskva, Budapest, Istanbul og Helsingfors.

Er det så møder og konferencer?

I den her organisation som jeg er i så er vi nogle mennesker der mødes. Her i Sverige er vi nogle og i Helsingfors, i Budapest og i Düsseldorf. Holland også. Vi er 16 personer! Vi har både interne møder, men også kundemøder.

Rejser du så flere dage af gangen?

Det er sjældent jeg rejser flere dage. Det er kun hvis det er Budapest eller lange rejser. Så ville jeg høre om du kunne give en rejsebeskrivelse? ”hvad er det første du tænker på når du tænker på arbejdsrejser”?

I det daglige når man tænker på rejsen så tænker man, hmm flyforsinkelser, det gør de fleste vel, hvad? Haha. Og siden tænker man på service på lufthavn og på flyet. En sag er jo hvis man tænker på flyet, man har meget lidt tid når man skal skifte fly. Når man kommer fra Budapest, så er man altså træt, og flyet skal jo så kigge på planen og stoppe hvis der er forsinkelser. Det er vel sådan noget man tænker på. Men man vænner sig vel efter en tid. Det som sker det sker.

Kan du beskrive en typisk arbejdsrejse? Hvad du laver?

Ja aha okay, jeg kan tage min sidste arbejdsrejse som et eksempel; Til Budapest var jeg. Man kommer til Arlanda, Jeg tager som regel taxa eller bil. Der var noget hurlumhej med en del, men det gik fint faktisk, man kom frem i god tid faktisk. Og så tager jeg en taxa fra Budapest lufthavn og til hotellet. Det er jo vældigt enkelt. Dagen derpå får man frokost, i jobbet, sammen med de andre, min ledningsgruppe dernede. Så sidder vi hele dagen til langt ud på aftenen, og går så i seng igen. Op næste dag, og flyver hjem til Stockholm. Så alt gik jo fint, det er vel en typisk rejse.

Ja man overnatter vel på hotel?

Ja når vi er af sted så bestilles rejserne hjemmefra af vores sekretær vi har et eget rejse bureau der booker mødelokaler, hotel mm. Man booker også altid taxi i forvejen. Alt det er billigere og sikrere.

Hvilket transportmiddel anvender du mest? Det har du jo næsten svaret på?

Det er jo fly, tror ikke andet, bil hvis det er internt i Stockholm.

Hvorfor vælger i fly, er det pga. priser, tid mm.?

Det går hurtigst! Man kan tage toget til Göteborg, kunne man tænke sig, men det tager lang tid, et par timer, men det skulle da være et alternativ. Men det er vist også det eneste sted det kan lade sig gøre. Eller måske København.

Oplever du ellers noget ud over arbejde når du rejser? (er der sociale arrangementer?)

Jamen det er hele tiden, vi er jo en organisation så det sociale det er meget vigtigt absolut!

Hvad betyder arbejdsrejser for dit arbejde?

Det er et must. Skulle jeg bare sidde i det her rum så skulle det ikke gå.

Er det sådan at det er en del af din ansættelse at du skal rejse?

Ja det er meget med det når man arbejder med det her arbejde på Ericsson, det er meget internationalt. Det ville være det samme som hvis man boede i USA, så skulle man rejse fra Dallas til f.eks. Seattle, det er det samme som at rejse fra her og så til Nordeuropa. Så det at rejse synes jeg også er vældigt cool. Ikke bare arbejdet, men også det at arbejde med forskellige kulturer.

Har du selv mulighed for at bestemme hvor du skal hen?

Ja det er ca 90% af rejserne jeg bestemmer selv. I vores organisation har vi meget selvbestemmelse, men vi har også et stort ansvar.

Hvis du havde mulighed for det så ville du ikke rejse mindre end du gør nu?

Nej, men andre tider, de 10 sidste procent så er der møder man skal til også.

Er der mulighed for at foretage samme arbejde med andre former af kommunikationsmidler?

I stedet for at rejse? Vi anvender ca. 4 forskellige former for kommunikationsmidler: telefon, mail, rejser.

Ingen videomøder?

Nej ikke ret meget! En enkelt gang videokonferencer, men nej. Derimod telefonkonferencer, dem anvender vi mere, vi bruger faktisk ikke videomøder så meget mere.

Har i god adgang til kommunikationsmidler?

Ja vi har jo til videokonferencer, telefon og computer.

Hvordan er din opfattelse af disse måder at kommunikere?

Jeg synes der er stor forskel ift. Det at mødes personligt f.eks. når man taler i telefon, det er noget helt andet end at mødes.

Findes der en rejsepolitik på Ericsson?

Absolut! Vi har et rejsebureau det er dem som bestemmer. Om det skal være økonomi eller business class. Det er vores sekretær der står for at booke det til os.

Ja du var selv inde på at du nok kunne tage tog til Göteborg, men ellers er det vel fly?

Ja, hvis jeg skulle tage tog til Istanbul ville det tage en hel uge, haha!

Hvad nu hvis priser stiger pga. skat, eller usikkerheden stiger pga. terror, tager i forbehold for det?

Nej jeg er ikke urolig overfor sådan noget, Du kan være på det forkerte sted på forkert tidspunkt. Det kan være London som det kan være Spanien som nogen steder i Israel, så jeg er ikke nervøs for det!

Men der kan opstå forsinkelser mm.

Altså vi lytter på de policy der er fra det Svenske parlamentet, siger de at det er usikkert og stopper trafik så tager vi heller ikke af sted.

Rent økonomisk?

Vi rejser økonomiklasse.

Hvis priserne stiger giver det forskel?

Nej, nej det gør det ikke.

Giver det muligheder rent personligt at rejse?

Hvad det betyder for mig? Ja det giver jo en dimension, at arbejde udenlands, i stedet for at arbejde hjemme. Og for syvende og sidst, hvis man ser på hjemmemarkedet så er det vældigt lille, jeg ved ikke hvor mange procent måske 4, som rejser internationalt, det er cool!

Kan din familie acceptere at du rejser meget?

Ja absolut! Det skal man have i orden (bagland), men det er selvfølgelig det personligt at man tilbringer tid med sin datter det skal være der. Jeg tror det er vigtigt at den tid man har sammen med sine børn den er god (kvalitetstid). At jeg kan være hjemme når jeg er hjemme.

Hvad med dit lokalsamfund derhjemme? Er du knyttet til det?

Det kan man jo sige, men Det at vi er Svenskere, nordboere, fra Danmark, Norge, Sverige Finland, man kan se generationen før os de købte et hus og man boede jo der til man døde. Og huset skulle jo være i nærheden af jobbet. Min generation er jo midt imellem dem og den nye. Det er vigtigt for mig at have et punkt i verdenen, på kortet hvor man kan sige "der er jeg"

Opfatter du dig selv som international?

Ja det synes jeg.

Kan du have en normal arbejdsdag (som folk der ikke rejser)

Normal hverdag som at bo på ét sted? Nej jeg ser ingen fordel at have det hele ét sted. Det er vel ikke værre end der er nogen der flytter hele sit liv.

Hvis man bor i Sverige og så tager man på arbejde et andet sted, og så kommer man tilbage til Sverige. Og hvad tager man så hjem for? Det er der mange teorier om, en teori er at Ericsson er Svensk. Hovedkontoret er her i Kista. Jeg tror i det nye årtusinde (20.) der kommer Ericsson til at være mere internationalt. Det bliver noget der mere tilhører Sverige eller norden.

Bliver du nogen gange stresset eller presset i dit arbejdet på grund af arbejdsrejser?

At jeg bliver stresset? Jo javist bliver jeg stresset en gang imellem. Det er vældigt hårdt at have sådan en kalender, hvor man skal gøre ting på forskellige steder.

Men det er stadig vigtigt for dig at komme ud og rejse?

Ja! Det er vældigt personligt, jeg må ud og rejse. Det er meget vigtigt for mig, Sverige er godt men jeg skal ud og møde de kontakter og det er det som driver Ericsson. Det er vigtigt for mig at være del af den proces, andre kan bedre lide at være hjemme.

Hvilke forhold kunne betyde at du ville rejse mindre?

Familien! Min datter skulle være det der gjorde at jeg rejste mindre. Eller sygdom kunne også være en grund.

Kunne du forestille dig at ikke rejse i dit arbejde? I fremtiden?

Nej jeg vil have en international stilling, om jeg kommer til at sidde i Sverige frem til min pension det tror jeg ikke.

Der hvor du overnatter, er det typehoteller eller hvordan er det?

Ja man kan sige at det er meget ens hvor end man er.

Kommer i ud og ser noget kultur, når i er af sted?

Ja det gør vi, og det passer altid ind i tidsplanen. Düsseldorf har jeg set, det er ikke specielt. Moskva er altid interessant. Man er der jo en gang og så får man set det meste. Man får tid til at nå lidt når man er der.

Man skal være et specielt menneske for at rejse meget, man skal have lyst til det eller hvad synes du?

Vi er jo en hjemmebaseret organisation, for at gøre som vi gør skal man have personer der rejser.

Interview med Håkan Ericsson

Håkan Ericsson er rejsende som arbejder på Ericsson

Håkan Ericsson arbejder 5 år på Ericsson, arbejder med Global services

Han er gift og har to døtre (I 20'erne)

Han rejser ca 2 gange i måneden, og heraf er det ca 2-3 dage af gangen, nogle gange en uge (5 dage) weekenderne er forbeholdt familien mm.

Han rejser til interne møder, konferencer og taler med kunder

Sidste uge var han i Delhi (hele ugen)

November var han i Tunis 2 nætter og igen Delhi

Rejsebeskrivelse:

pakke sin taske 15 min inden afgang til lufthavn, pakker bærbar og vigtige papirer med til møde.

En typisk rejse tager han taxa til fly og fly til kontor eller hotel hvis det er sent om aftenen han ankommer. Han tager aldrig direkte til møde eller møder kunder. Han mellemlander altid og tilbringer den times ventetid der ca er i lufthavnen, han tager ikke ud og ser byen eller området på vejen.

Han vælger altid flyet da der ikke er andre alternativer i hans sted. ("Det eneste alternativ der er, er at benytte computer eller telefon")

("Man bliver nødt til at møde disse mennesker for ligesom at have en relation, det gør det også nemmere at kommunikere med andre kommunikationsmidler")

Tidsforskellen som en vigtig faktor når man taler om kommunikation:

Bilag C Interviews foretaget i Danmark

Interviewene er foretaget i Århus, april 2006

Interview med Bente Larsen

Bente Larsen er ikke-rejsende for Ericsson Danmark

Vil du fortælle hvem du er og hvad du laver?

Jeg arbejder som direktionssekretær. Og mit navn er Bente Larsen. Jeg har været her i Ericsson i 7 år hvor jeg har haft forskellige funktioner og stillinger, men de sidste 4-5 år har jeg så haft den samme stilling. Så jeg arbejder meget med nogle administrative ting, jeg koordinerer møder for ledelsen hovedsageligt direktører, jeg har nogle HR opgaver, nogle IT opgaver og jeg har også været rejsebestiller engang, men det er lagt ud til de enkelte rejsende nu. Det bliver efterhånden mere og mere web-baseret så de klarer det selv. Skal vi sådan følge skemaet lidt?

Ja det kan vi godt!

Med hensyn til bagland så er jeg gift og min mand har en datter på 12 som bor sådan lidt på skift hos os og så sin mor. Så har jeg forældre og ikke nogen søskende, så vi har egentlig sådan en meget lille familie begge to og vi bor ude på landet i et lille hus i et lille landsbysamfund, hvor vi så går og holder øje med hinanden og sådan noget. Med hensyn til hvad jeg tænker på når jeg går på arbejde, eller når jeg tænker på arbejde så tænker jeg på faglighed, udfordringer, nogle personlige relationer, -det er sådan lige det der springer i øjnene.

Nu tænkte jeg også på sådan når du vågner om morgenen, hvad er så det første du tænker på?

Jamen der tænker jeg på, jeg har mange små opgaver der kommer sådan ad hoc, der kan jeg godt sådan tænke, uh der var også den og så var der den. Og så har jeg så nogle underliggende opgaver som tager lang tid.

En typisk arbejdsdag starter med jeg tjekker min egen mail og jeg tjekker min chefs mail, for ligesom at se, er der noget en af os skal gøre noget ved. Skal jeg booke en rejse til ham? –jeg booker hans rejser. Er der nogle møder der skal flyttes eller arrangeres? Og så svarer jeg på de spørgsmål folk har spurgt mig konkret om. Som er kommet ind siden sidst. Altså vi kommunikerer meget via email herinde, hvor vi også kommer forbi og spørger face to face. Men jeg sidder typisk foran min PC det meste af dagen, en gang imellem til møde.

Ja du var til møde her i formiddags?

Ja det var jeg. Med hensyn til arbejdsrejser så er der ingen rejseaktivitet i mit arbejde, jeg tror jeg har været en enkelt gang i Struer, det var den første "rejse" jeg var på hehe. Nej det er vel ikke den helt store rejse.

Nej så det er altså slet ikke en del af mit arbejde. At komme ud og rejse. Jeg ville ikke have noget imod at komme ud og rejse og blive sendt et ellers andet sted hen, hvis det gav noget rent arbejdsmæssigt. Men jeg kan tilrettelægge mit arbejde sådan i stor grad og snakker selvfølgelig også med min chef, hvordan og hvorledes jeg skal gribe tingene an, hvordan han ligesom vil have jeg skal gøre det. Men det er da også meget sådan at så kommer der lige noget andet der ryger ind over, for der er kun mig der er sekretær

her på stedet og så er der så en anden administrativ medarbejder, men hun er så på økonomi siden. Så vi må få det til at køre som vi bedst kan. Så jeg har ikke nogle kolleger på den måde jeg kan sammenligne mig med med hensyn til rejseaktivitet.

Nej ikke dem der har samme stilling.

Nej, så skal jeg kigge på min kollega i struer, og København, de har muligvis noget rejseaktivitet, det ved jeg ikke.

Men hvis du nu ser i forhold til dem som du ser hver dag, så er der måske en del der rejser?

Ja alle udviklerne de har en stor rejseaktivitet, de indgår i projekter med vores svenske kollegaer, så de er selvfølgelig tit ude at rejse.

Er det muligt at udfører det samme stykke job, -nu arbejder i selvfølgelig ikke med det samme, men i har stadig begge kontakt til mange forskellige steder.

Ja, jeg har nogen kontakt til nogen af mine pangdancer i Stockholm, med mail eller telefon, men slet ikke noget der berettiger til at vi rejser.

Det er ikke noget der kræver en personlig relation?

Nej det er mere sådan koordineres opgaver –Kan du lige skaffe et hotel der og der. Så er det jo nemmere at have en på stedet til det i stedet for selv at sidde og rode med det. Så det er ikke noget der betyder noget at vi mødes.

Hvordan er dit forhold til dine kolleger i og med du ikke rejser så meget?

Jamen det synes jeg er svært at sætte i forhold til hinanden, jeg har et udmærket forhold til mine kolleger om de rejser eller ikke rejser. Vi har ikke nogen der er væk i sådan meget lang tid ad gangen, så kunne man jo godt forestille sig at man mistede kontakten. Men dem der rejser er meget ud og hjem, eller kun et par dage.

Man kan også ligesom sige at du har en base herhjemme, hvor de andre har lidt flere steder.

Ja det er rigtigt. Og så egentlig ikke, jeg tror de fleste føler de har base her, det er ikke ligesom en sælger der synes kunder er mere kolleger end dem derhjemme. Jeg tror de kalder det her basen.

Hvilke former for kommunikationsmidler bruger du?

Altså jeg bruger hovedsageligt en PC. Og selvfølgelig telefonen. Men det jeg arbejder med, de værktøjer jeg bruger er PC baseret. Også web kommunikation, websider og intranet. Email er et meget brugt værktøj.

Videomøder har i det?

Ja det har vi, det har jeg ikke noget med at gøre, jeg sætter det ikke op, men vi har det her i huset.

Jeg har hørt at folk ikke bruger det så tit mere hvorfor?

Det kan aldrig erstatte et rigtigt møde, for man har brug for at have en personlig relation, men så kan man spare en rejse en gang imellem ved at tage et videomøde.

Det var også mest for at høre om det bliver brugt.

Ikke ret meget, telefonmøder bruger vi meget, uden billede. Telefonmøder bruger folk dagligt.

Hvis vi arbejder sammen med dem i Sverige og vi skal have et møde så sender de det måske samme tid der nede men det er ikke, sådan nogle små videomøder holder ikke det er de større seancer hvis der er noget der skal spredes ud det bliver brugt.

Hvordan er jeres adgang til disse kommunikationsmidler?

Vi har 5-6 mødelokaler, så har vi konference telefoner i alle rum, så er der nogen der også har sådan en lille dims de kan koble på deres mobil telefon, så de kan deltage i konference derfra.

Hvordan virker disse former for kommunikationsmidler?

Altså jeg synes ikke det er så spændende at være til et telefonmøde i to timer, men der er også nogle tekniske begrænsninger i det. Man mangler den der øjenkontakt og man kan ikke sådan se hvordan folk ser ud i hovedet. Det er jo klart en mangel, men selvfølgelig er det en god ting, når man skal spare på rejser. Det er jo heller ingen ide at rejse langt væk hvis det er et halv times møde.

Det er også for at høre, jeg har jo ikke selv været til et videomøde, så hvordan det fungerer?

Nu er der præcis ingen telefon i dette lokale, men der er sådan en højtaler og så er der sådan en hver især kan tale ind i, sådan at det lyder i hele lokalet. Så alle ringer til samme nummer og så er man på det samme møde.

Nu er mit hovedspørgsmål lidt, er der behov for disse rejser?

Ja der er behov til en hvis grænse, og for at have personlig forbindelse. Og så efterfølgende så begynder man at holde flere telefonmøder, og så kan man jo minimere en rejse til at være en gang i måneden eller hver 14.s dag. Det har klart minimeret antallet af rejser. En anden måde vi har minimeret rejser på er at i stedet for at sende måske 5 mand af sted så sender man en eller to af sted og så fortæller de, de andre hvad der er foregået på mødet.

Hvis jeg skal sige mere om, jeg kan nok ikke sige mere om kommunikation, men rejser og privatliv så kan jeg så sige at jeg har ikke valgt jobbet for at være sammen med de nærmeste i hverdagen, men i det job her ligger der også nogle gange i det at man skal arbejde mere end alm. arbejdstid. Men det er ikke fordi jeg er belastet af overarbejde. -at det giver muligheder at jeg ikke rejser? Det kan jeg ikke lige se. Det giver selvfølgelig den fordel at når jeg er hjemme har jeg hele tiden den fornemmelse af hvad der foregår, og det er også vigtigt i en HR funktion. Hvem der er ansat og hvem der går af osv. Og hvor er folk henne i projekterne.

Ja du har overblikket?

Ja jeg har overblik over situationen. Men nu er det nu ikke fordi jeg ikke kunne tænke mig at komme ud og rejse. Bare det ikke bliver sådan fuldstændig tit.

Hver uge?

Nej det ville jeg ikke.

Nu har man jo mere muligheder for at være hjemme i familien når man ikke rejser.

Ja det giver noget mere fleksibilitet.

Mht. lokalsamfund så bor vi i et lille landsbysamfund, vi har nogle gode naboer som vi ser, altså vi render ikke hos hinanden, det vi jeg ikke påstå men vi kender hinanden og holder øje med hinandens huse.

Hvad ville du sige til at rejse

5 gange om året ville nu være fint for mig.

-Der står minimum 5 gange

Jamen det ville også være fint, bare ikke alt for tit.

Du kunne godt tænke dig at komme ud at rejse?

Nu skal man jo også passe på, for når jeg er ude at rejse så er det fordi jeg skal på ferie. Og så synes jeg jo rejse er spændende, men jeg kan også godt forstå hvis man knokler af sted for at være med til et møde og så hjem igen, det er jo ikke at rejse på den

måde jo. Så det er jo klart to forskellige ting. Men jeg synes da det giver et eller andet en gang imellem også at komme ud herfra. Når man har været på kursus eller til møde så sker der noget andet.

Er du nogle gange til møder?

Det er meget lidt! Hvis jeg er med til møder, så er det folk der kommer her.

Interview med Kim Stenild

Kim Stenild rejse et par gange om måneden til Stockholm

Kan du ikke starte med at fortælle dit navn og din stilling?

Jeg hedder Kim Stenild og jeg er projektleder her på telebit.

Hvilken funktion har din stilling? Hvad laver du til daglig?

Jamen altså telebit fungerer sådan at vi leverer software til projekter som kører ved Ericsson i Stockholm. Så når nogen i Stockholm har brug for et eller andet software som vi har kompetence i at udvikle jamen så for vi overdraget sådan et projekt, og så her på telebit finder vi nogle mennesker der kan sættes på det projekt. Jeg laver så de projektplaner og sørger for at det bliver afleveret til den gruppe som kan lave det.

Hvad med din baggrund? Hvor længe har du været her?

Jeg er ingeniør af baggrund, telecom-ingeniør og har været her siden 2000 i fem år.

Inden da var jeg på terma nede i Lystrup, hvor jeg også var projektleder. Der rejste jeg også meget, men det var på en anden måde, kan man sige, der rejste jeg rundt til kunder i Europa og var med til at sætte, altså vi sælger radarsystemer, sætter dem i gang og leverer dem til kunderne. Gør dem tilfredse med det. Hvorimod det jeg rejser nu er udelukkende til Stockholm for at snakke sammen med dem vi arbejder sammen med deroppe. Det er en noget anden måde at rejse på.

Hvad med bagland? Har du noget familie?

Ja jeg har en kone og to børn, de er 19 og 21 nu så børn i anførselstegn, hehe

Hvor ofte rejser du?

Jeg rejser typisk, jeg er typisk oppe i Stockholm 2 dage hver 14. dag ca. plus et par enkelte dage ind imellem. Og det fungerer på den måde at jeg har et kontor deroppe jeg tager derop og er i to dage og så tager jeg hjem igen.

Altså et ekstra kontor deroppe?

Ja

Jeg har selv været oppe i Kista, er det der du er?

Nej det er noget der hedder Elvsjö, Ericsson har noget i Kista, Elvsjö og noget inde i selve Stockholm.

Hvad er det første du tænker på når du tænker på arbejdsrejse?

Hmm at det er spændende at komme ud andre steder, det er godt at komme rundt og ikke bare sidde på samme sted.

Kan du beskrive en typisk arbejdsrejse?

Ja altså, det er at jeg tager den sædvanlige bus til lufthavnen, og tager så et fly, altså det er fuldstændigt det samme jeg gør hver gang ikke også.

Hvor flyver du fra?

Tirstrup og så til Bromma som ligger inde i Stockholm, det er meget bekvemt. Og der går en god forbindelse til Bromma fra Tirstrup så jeg er deroppe senest halv ni, ni om morgenen. Der er jeg helt fremme på mit kontor.

Hvor lang tid tager det?

Selve flyveturen tager godt en time, så man er tidligt oppe selvfølgelig.

Starter du så med det samme?

Ja, for man har som regel nogle møder, og så sidder jeg ellers og arbejder. Normalt er jeg der to dage, så når jeg tager hjemad så er det også så genialt at jeg kan tage fra Ericsson der kl. fem om eftermiddagen og så og så være hjemme samme aften.

Overnatter du så på hotel?

Ja der bor jeg på hotel inde midt i selve Stockholm.

Bromma lufthavn var det ikke den de snakkede om at lukke ned?

Jo, det er sådan en lidt sekundær lufthavn, den har ikke så mange, men den er dejlig bekvem, fordi den ligger sådan næsten inde i byen.

Hvorfor vælger du flyet?

Joeh men det er næsten ikke til at komme derop på anden måde, altså med toget det er, en dagsrejse, det kan man ikke gøre på andre måder.

Som jeg bor nu er det nemmest bare at tage flyveren.

Jeg vidste ikke de havde så gode forbindelser...

Jo, det er egentlig british airways der har det, det er et lille dansk selskab der hedder sun air der driver det. De flyver både til Göteborg, Oslo og Stockholm, derude fra Tirstrup.

Nu tror jeg ikke det er specielt billigt, men det er bekvemt.

Hvilke elementer og overvejelser ligger til grund for dette transportvalg?

Jamen det er det hurtigste!

Oplever du ellers noget udover det når du rejser?

Ja det gør jeg nok, fordi jeg sørger for at bo på et hotel midt i byen, Det er dog tit at der er så meget arbejde at jeg ikke kommer ind før sent om aftenen alligevel, men altså jeg prøver at få tid til at gå en tur rundt i byen og kigge på forretninger. Jeg kan enormt godt lide Stockholm, det er en hyggelig by at gå rundt i, så jo det gør jeg. Altså jeg kender Stockholm rimeligt godt, så jeg sørger for at komme lidt rundt. Den er meget god, den virker ikke så storby-agtig som mange andre byer, nu når der er alt det her vand ind imellem.

Hvad betyder arbejdsrejser for dit job?

Jamen rent fagligt betyder det at jeg har et meget bedre forhold til dem jeg arbejder sammen med i Stockholm, og det tror jeg betyder meget, det har noget at betyde for projektet, at man har en tæt kontakt til dem man arbejder sammen med. Det er fint nok i dag at man kan bruge mail og video og telefonkonferencer, det er ikke det samme som at sidde i samme rum som dem. Det giver et andet forhold, eller at man hvad skal man sige, har ansigt på dem man arbejder sammen med. Man kan gå en tur op og ned af gangen med dem, når man nu er der, det tror jeg både for projektet, giver større forståelse og også gør os mere synlige oppe i Stockholm. Men det er jo også noget med at vi skal sælge os selv, de skal vide når der er projekter at dem i Århus de kan gøre det. Og det tror jeg betyder meget når man viser sig deroppe.

Det er skægt det er sådan, hvorfor er det?

Ja men det tror jeg det er noget meget andet når man er deroppe, for sidder man på en telefonkonference så sidder man bare om det der nu skal snakkes om. Når man går rundt deroppe så spiser man lige frokost sammen og går på gangene sammen og snakker hen over kaffeautomaterne. Det er en anden måde at mødes på.

Arbejdsrejser er det en del af din ansættelse?

Ja det tror jeg man må sige, ja jeg ville ikke blive populær hvis jeg sagde jeg aldrig ville rejse haha. Men jeg vil sige at jeg rejser nok flere gange end det var nødvendigt. Man det er jo så for at give en anden relation til disse mennesker.

Har du så ret til medbestemmelse når det gælder arbejdsrejser?

Ja fuldstændigt, det er mig der bestemmer hvornår, altså der kan være et eller andet vigtigt møde som jeg skal med til, men som sådan er det mig selv der bestemmer hvordan jeg rejser.

Hvis du havde lyst var der så mulighed for at rejse mindre end du gør?

Ja, jeg kunne godt skære ned på det hvis jeg synes det var for meget.

Når nu du rejser meget, giver det så nogle barrierer eller ændret status iforhold til de andre medarbejdere?

Nej det synes jeg ikke. Nej det tror jeg ikke, for jeg har jo stadig kontakt med dem, i Stockholm sidder jeg jo med mails mm. Så det tror jeg ikke gør nogen forskel. Man kan sige hvis jeg sådan var væk i lange perioder så kunne det være, men fordi det er to dage i en uge så tror jeg ikke.

Er det muligt at tilvejebringe samme stykke arbejde med mindre rejser end i dag? Kan man udrette det samme med andre kommunikationsmidler?

Ja det kan man godt, sådan rent formelt set. Man kunne godt lave en video konference, men jeg tror ikke at det giver samme resultat. Der er noget andet i det at sidde fysisk sammen end via de elektroniske midler.

Men bruger i ellers noget?

Ja vi bruger meget telefonkonferencer. Vi har en del telefon materiale liggende. Det er meget brugt.

Men ikke videokonference?

Det er ikke så meget. Vi har nogle gange når vi møder som vi kalder årstalsmøder når vi er en hel masse folk på en gang så har vi videokonference hvor man fra Stockholm sender ud til, altså vi er herhjemme også et hold der arbejder i USA også, hvor vi alle kan følge med på skærmen, men det er så envejs, så vi kan ikke kommunikere med dem, så det er ikke sådan rigtig videokonference. Altså egentlig tovejs videokonference det bruger vi faktisk ikke.

Men der er det?

Ja, ja det findes da, og vi har også udstyr til det, men af en eller anden grund så bruger vi det ikke.

Hvorfor ikke?

Det ved jeg faktisk ikke?

Man kan jo godt sige at man så også har en "relation" til hinanden...

Ja hehe det er rigtigt. Men som oftest når vi holder møder så, telefonmøder, så har vi et stykke papir vi skal diskutere, om det nu også er rigtigt. Og det behøver man jo ikke video for, det kan man bare sidde og diskutere ved telefonen. Og hvis vi har, nogle gange skal vi jo præsentere noget for hinanden så, slides eller sådan noget så er der sådan noget netniche vi bruger, hvor en sidder og præsenterer et powerpoint så kan alle se det og så kan alle blive enige om hvad der står, det bruger vi meget.

Hvordan er jeres adgang til disse former for kommunikationsmidler?

Altså vi kan få det vi har lyst til, af telefon og netmeeting, også sådan at man kan være med over mobilen, men det gør vi så ikke, hehe af en eller anden grund.

Videomøder hvordan foregår de?

Jamen du har et webcam i hver ende og så en tv skærm. Jeg har prøvet det et par gange med den i USA, og jeg synes der var lidt kunstigt over det. Man skal sørge for at se den der nu snakker og sådan noget. Det virker sådan lidt stift eller dumt.

Har i en rejsepolitik internt i Ericsson?

Ja, altså rejsetid bliver betragtet som arbejdstid. Problemet er bare at det tæller med på flextiden som man i forvejen har, det giver meget mere fritid end man kan nå at afspadsere. Og vi kan ikke få det udbetalt, men altså i praksis kunne man godt afkrydse det.

Hvordan når i rejser, har i en sekretær til at booke rejserne for jer?

Nej vi har et rejsebureau så vi bestiller elektronisk, altså man udfylder en blanket med hvor og hvornår man skal af sted, hvilke fly og hotel man skal med og så bliver det booket.

I Sverige havde de sekretær til at bestille...

Ja, det har vi også haft, for et års tid siden, en sekretær man snakkede med når man skulle nogle steder. Så har de outsourset det så det er alle, Ericsson har 3 afdelinger i Danmark, afdelinger der bruger det. Jeg synes egentlig det fungerer meget godt. De kender alle forbindelserne så er der et eller andet man er i tvivl om så kan de finde det. Har i så meget samarbejde med de andre afdelinger i Danmark også?

Ja med dem der er i Struer laver vi nogle projekter for dem, det fungerer lidt ligesom i Stockholm, de lægger nogle opgaver her til os. Så der har vi da lidt samarbejde der. København?

De har mest salgs mm. Hvor de sælger mobil mm. Dem har vi ikke så meget med, det er mest kommercielt.

Hvorfor vælges fly?

Jamen det er tiden simpelt hen. Det er det der afgør det. Hvis du skal ret meget mere end indenfor landet så kan det ikke betale sig. Så går der alt for meget tid

Hvis man nu skulle vælge en anden form for trafik hvad skulle det så være?

Jamen så skulle man tage toget eller sådan et eller andet. Til Stockholm er det ikke realistisk. Det hænger ikke sammen, så kunne man bruge en hel dag på at rejse.

Nej nu er det jo arbejde, og det er ikke privat, og man betaler ikke selv...

Jamen hvis jeg skulle rejse privat så ville jeg også tage flyet, andre måder er selvfølgelig billigere, men jeg ville stadigvæk flyve.

...

Min kone var med derop sidste år i august, hun kom derop lidt senere, og så kunne vi holde en forlænget weekend, der fandt vi, der var en billig flyrejse fra billund.

Jeg kunne godt forestille mig at når det er med arbejde så skal man ikke være for træt når man når frem...

Ja og nu er det jo også arbejdstid, arbejdsgiveren betaler jo for den tid vi bruger på at komme derop, så derfor hænger det ikke sammen på nogen anden måde. (end fly)

Hvad nu med skattestigning eller terror eller andet? Vil man så overveje en anden transportform?

Nej det tror jeg ikke, det kunne jeg ikke forestille mig. Hvis det bliver livsfarligt at flyve så holder man selvfølgelig op men altså så kan det lige så godt blive livsfarligt at køre med tog eller bil. Nej det kan jeg ikke forestille mig.

Det kunne jo godt være hvis priserne steg helt tosset...

Ja det er selvfølgelig rigtigt nok. Det er gået den modsatte vej, det er blevet billigere og billigere. Og det er jo pga. konkurrence mm. Og det kunne jeg forestille mig bliver ved endnu.

Hvem betaler?

Det er arbejdsgiveren der betaler, alle billetter og ophold mm. Nej ophold der får vi diæter, et vist beløb pr. overnatning. Arbejdsgiver betaler flybilletter, hotelophold og taxa, man spisning mm. Det betaler jeg selv, men får diæt på omkring 400 kr om dagen.

Hvad siger din arbejdsgiver til arbejdsrejser?

Ja, altså Ericsson var ude i en krise for et par år siden hvor man skulle spare, og der blev der rimelig kraftigt skåret ned på hvor meget man fik lov at rejse. Men i dag går

det sådan nogenlunde okay så nu kan arbejdsgiveren også godt se at det er en fordel at rejse. I dag er der, der er stort set ikke begrænsning på hvor meget vi må rejse. Det vi selv mener er fornuftigt, det får vi lov til at rejse.

Giver det muligheder rent personligt at være ude at rejse?

Jaeh altså jeg synes det er spændende at komme andre steder hen og se nu er det selvfølgelig kun Stockholm, men dengang jeg var på terma der synes jeg det var meget sjovt at se andre lande. Det er dog begrænset hvor meget mere man får tid til end arbejde, men lidt får man nu alligevel. Så jo jeg synes det er meget sjovt.

Hvad siger din familie til at du rejser meget?

Ja altså det skal ikke være alt for meget, men det her to dage hver anden uge det er okay. Fordi vi nu heller ikke har små børn og sådan noget. Dengang jeg var på Terma og børnene var mindre der skulle jeg da prøve at begrænse det. Det er da klart det er altid bøvlet hvis man har små børn, men altså man må prøve at indrette sig så godt efter det som man kan.

Hvordan er forholdet mellem dine personlige netværk og arbejdsrejser?

Altså om det betyder noget.. det betyder noget hvis man skal arrangere noget, så skal man lige aftenen i forvejen vide hvis man skal af sted og sådan noget. Man skal tænke lidt fremad. Jeg synes måske mere det ville være slem hvis man skulle være væk sådan uger af gangen eller noget. Så betyder det selvfølgelig at man har mindre kontakt. Den måde jeg rejser på hvor det bare er et par dage, altså vi finder da bare ud af at mødes på et andet tidspunkt. Det tror jeg ikke betyder noget.

Er du stærkt knyttet til dit lokalsamfund? Føler du dig knyttet til Århus?

Ja det gør jeg på den måde at jeg ikke kunne forestille mig andre steder at bo i Danmark, men sådan er det vel, men jeg kunne godt forestille mig at bo i f.eks. i Stockholm, eller et andet sted, et halvt år på et tidspunkt, Det er så mere det med om jeg kan få familien med i det...

Når du nu har meget kontakt til Stockholm så kunne det da godt være det var en fordel...

Ja, der er faktisk nogen heroppefra der også bor deroppe, et halvt eller et helt år med familien, men jeg tror ikke min kone vil flytte fra Århus, heller ikke et halvt år.

Kan du have en normal hverdag når du rejser ofte? Forekommer der komplikationer?

Jeg kan godt sådan tilrettelægge det et par uger i forvejen, så hvis vi skal i teater en aften så skal jeg så have fri den aften. Nogle gange konflikter den selvfølgelig, men det synes jeg ikke er tit, normalt kan jeg godt arrangere det.

Hvor lang tid i forvejen ved du, du skal af sted?

Normalt ved jeg 14 dage i forvejen at jeg skal af sted, og hvis jeg så ved at jeg skal et eller andet med familien den aften så må jeg flytte det så det ikke kommer i karombelache.

Det er rimeligt frit hvornår?

Ja det er rimeligt frit, altså der er en gang imellem hvor jeg ved der er et vigtigt møde jeg skal til, er gået i konflikt med noget vi skulle privat også, men jeg synes egentlig at det er sjældent.

Familien ved vel også at du tager af sted?

Ja det er ved at blive en rutine, de ved at jeg skal af sted. Normalt er det onsdag-torsdag jeg rejser og det er selvfølgelig også efter det private. Så der ved de at der skal man ikke lave så mange arrangementer. Det bliver sådan en vane.

Dine børn er også ved at være store...

Ja, jeg tror da også at det er det der gør det, hvis de var små så ville jeg ikke rejse sådan, men nu betyder det ikke så meget. Jeg tænkte også på at nu Carsten du skal interviewe han har heller ikke små børn. Jeg tror det ville være noget helt andet hvis man skulle rejse og samtidigt havde små børn.

Føler du nogle gange der er pres på dig, eller du bliver stresset pga. arbejdsrejser?

Nej tværtimod synes jeg, jeg slapper helt af, det har jeg det fint med, sidder med et katalog i flyveren, nej tværtimod det er meget total afslapning. Det er selvfølgelig måske også pga. rutinen, der skal jeg ikke tænke mig om hov hvor jeg skal hen og hvor ligger hotellet. Jeg ved hvor tingene er henne, så det er ren rutine, så på den måde synes jeg det er meget afslappende.

Det er ikke som os andre der skal ud og rejse...

Nej det er klart når man ikke ved hvor man skal hen og ikke ved hvor firmaet ligger så er det klart, men der hvor jeg rejser er jo bare ren rutine, det er bare hvor jeg møder deroppe i stedet for i Århus på arbejde, det tager lidt længere tid at komme dertil, men det er jo i virkeligheden bare arbejde.

Hvilke forhold kunne betyde at du ville rejse mindre?

Jamen det ville det jo hvis økonomien i Ericsson ikke ville give lov at rejse, så er det jo klart. Jamen det ved jeg ikke, hvis jeg ikke fik det hele betalt så ville jeg da heller ikke rejse, jeg ville ikke betale personligt for at rejse.

Men personligt er du glad for at rejse?

Ja det synes jeg

Kunne du forestille dig at ikke rejse som i dag?

Jamen det kunne jeg godt, altså det gjorde vi for et par år siden hvor der var krise og vi ikke måtte rejse fordi der ikke var penge til at betale det, så ja det kan jeg sagtens forestille mig. Det er bare et spørgsmål om hvordan man, altså jeg føler jeg kan lede mit projekt bedre hvis jeg får lov at rejse som jeg gør i dag. Og så fordi jeg har ikke noget imod at rejse, jeg kan godt lide at rejse. Men selvfølgelig, jeg kunne godt lade vær hvis det ikke kunne lade sig gøre!

Man kunne godt forestille sig at man fik et arbejde hvor det ikke kræver at man rejser så meget..

Ja, men nej hvis jeg skulle søge andet arbejde så ville jeg sådan set spørge efter et hvor jeg også skulle rejse, jeg kan godt lide at rejse. Og rejser er en del af mit arbejde.

Jeg så selv i flyet at mange tog det ganske afslappet.

Ja det er jo klart når man ikke er vant til det så tager man det jo ganske afslappet, det er jo en del af dagligdagen. Men jeg synes stadig det er fint at skifte miljø en gang imellem, sidde et andet sted end at gå rundt her i den her bygning hver eneste dag.

Det er kun Stockholm du rejste til?

Ja, det er kun Stockholm, jeg har været i Struer, men det ved jeg ikke om man kan kalde at rejse hehe.

Der tager man vel bil...

Ja det er i bil, det tager næsten lige så lang tid som at komme til Stockholm.

Gør det?

Ja, og så synes jeg det er mere spændende i Stockholm end i Struer, haha.

Men Ericsson her (Århus) de har mest tilknytning til Stockholm?

Ja det har vi, rent administrativt er vi underlagt Stockholm. Hvor de er topledelsen.

Altså vi er godt nok et selvstændigt aktieselskab i Danmark men i praksis, det er

Stockholm vi får vores projekter som vi skal leve af, af. Det er også dem i praksis der bestemmer.

Er det nødvendigt med de her rejser? Kan man bruge andre former for kommunikation? Kan man erstatte rejserne?

Ja det kan man, men jeg tror ikke det giver det samme forhold. Jeg kan se det bare når vi har sådan en telefonkonference så at bare det at få lov at sige noget, vi sidder om bordet her på virksomheden i Århus og så sidder der andre 4-5 mennesker om et bord i Stockholm og hvis det ligesom er dem deroppe der, ordstyreren sidder deroppe ikke? Så er det svært at komme med et input, for hvis man sidder om samme bord kan man se hvornår man kan smide sit indlæg ind, men hvis man sidder og ikke kan se er det svært at se hvornår du kan bidrage med noget. Jeg tror man snakker bedre når man sidder og har øjenkontakt også. Det er nemmere på en eller anden måde.

Men rent teoretisk så kunne man godt lave det samme arbejde...

Ja det er rigtigt. Der er ikke sådan noget faktisk der siger man ikke kan. Maile eller telefonere. Du kan godt det hele men det er bare ikke helt samme kvalitet. Jeg tror også som sagt at det er noget der får projektarbejde til at glide lettere hvis man kender folk, udover lige via telefon, mail. Det er nemmere over kaffemaskinen eller noget, man snakker jo også privat når man snakker sammen, det gør man altså ikke i en telefonkonference, det er rent fagligt.

Det var også mit indtryk fra dem i Sverige, at den relation var vigtig...

Ja det synes jeg også, jeg kender dem godt og har været på samme projekt i et par år efterhånden og det er ca de samme mennesker jeg arbejder sammen med, så jeg kender dem rigtigt godt og ved hvem de er. Og det er nemmere for mig også at skal vide hvordan man kommunikerer med dem, altså nogen skal have det meget direkte, at nu skal de gøre sådan og sådan, og andre kan man ligesom antyde et eller andet og så finder de selv ud af det. Den samarbejdsform den er altså bedre når man har siddet sammen med dem og har set dem, end hvis det bare er via telefon. Så derfor tror jeg det kan betale sig for Ericsson at give rejsepenge til de ansatte for at få projekterne mere effektive.

Hvor mange rejser her?

Vi er ca 90-100 mennesker her, jeg tror de fleste rejser en gang imellem, alle jeg kender fra mit projekt har været i Stockholm min. En gang. Men de fleste på mit projekt rejser ikke så meget som jeg gør. Det er sådan noget med tre gange om året. Og så er der nogen der rejser lidt mere, men jeg tror ikke der er nogen der rejser lige så meget som mig.

Men bare dem der har været der tre gange tror jeg også det er meget smart at de har været der. At de har siddet fysisk til stede sammen med de andre de skriver projekt med. Så kender de dem bedre når de skal mail eller snakke med dem.

Dem fra Stockholm kommer vel også hertil?

Ja, selvom det er mest omvendt, men vi har haft nogle workshops hvor de også kom herved, der kunne de også godt se at det var smart nok at de kom herved og ser. De vidste ikke hvem vi var og hvad er telebit? 500mennesker? Men vi var altså kun et par mennesker, vi er ikke så store.

Men er i et firma for jer selv?

Ja det er vi i dagligdagen, men sådan rent formelt er det sådan at Ericsson Danmark er ét aktieselskab, der har en afdeling i København, Århus og Struer. I praksis er vi jo os,

90-100 stykker som arbejder sammen. Vi kender hinanden godt. På den måde er vi et firma. Hele Ericsson er ejet af Ericsson i Stockholm. Hovedsædet er i Stockholm.

Interview med Carsten Nielsen

Carsten Nielsen rejser ofte for Ericsson, til forskellige destinationer.

Kan du ikke fortælle lidt om dig selv?

Jo det kan jeg godt. Skal vi ikke bare tage den i rækkefølge?

Jo det kan vi godt.

Jamen jeg hedder Carsten Nielsen, stilling er lidt svært at svare på, min titel det er teknisk konsulent. Og det er sådan en eller anden opfundet stilling de har opfundet på et tidspunkt, fordi de vidste ikke rigtig hvad de skulle kalde det. Jeg er sådan er form for brandslukker kan man godt kalde det. Jeg bliver sådan kylet lidt rundt, jeg er aldrig på et projekt så længe af gangen. Og det er så også derfor jeg rejser en hel del. Det er altid sådan noget med at man får at vide om fredagen at på mandag kan du så ikke lige tage sådan og sådan... Det er altid sådan noget med at man skal af sted i en fart,

Hvad er du uddannet som?

Jeg er ingeniør, indenfor svagstrømselektronik. Jeg startede med at være herude en del da jeg læste så var jeg i praktik, her var jeg herude i et halvt år, i firmaet før det blev købt af Ericsson og lavede hardware. Så var jeg herude da jeg læste videre også om aftenen, og så ja så er jeg aldrig kommet videre.

Hvad med baggrund? Har du en familie eller noget?

Jeg har en kæreste som også arbejder herude, -ret uopfindsomt hehe. Men sådan er det nu engang, og det giver så nogle fordele og ulemper, det er jo klart det er nemmere at forklare hvorfor man skal af sted hele næste uge, hun kender jo lidt til hvordan situationen er herude.

Jamen hvor rejser du så hen? Og hvor ofte rejser du?

Det er nu meget forskelligt, det er det godt nok. Det sidste år har jeg været af sted noget der ligner 30% af tiden, hvor jeg har været væk, men det har været alt fra en dag i Sverige til flere dage i San Francisco, jeg har været i Pakistan og Thailand, Algeriet og Tyskland; mest Sverige selvfølgelig.

Det var alligevel noget!

Ja, jamen jeg er den i firmaet der rejser mest. Det er der ikke nogen tvivl om, stort set alle andre rejser bare til Sverige, til Stockholm.

Ja det lød på Kim som om han kun tog til Stockholm!

Ja Han rejser kun til Stockholm, Han er på samme projekt som mig nu og det har han arbejdet med i to år, og det er så projekter som de kører fra Stockholm. Hvor han er der oppe omkring et par dage i ugen. Men det er meget forskelligt med mig, det er alt fra mellem en dag og fjorten dage.

Det er både Europa og alle andre steder?

Ja det er det, det er hele verdenen.

Kan du ikke beskrive, hvad er det første du tænker på når du tænker på arbejdsrejse?

Jo, det er masser af arbejdstid, som regel. Og så tænker jeg flyveture og så tænker jeg lufthavne.

Det er noget af det aller værste ved at rejse det er de f.... lufthavne, det synes man kun er sjovt de første to gange.

Kan du sådan beskrive en typisk arbejdsrejse? Du kan vælge en af dem du har været på måske?

Hvordan det foregår?

Ja

Jamen det foregår sådan at på et eller andet tidspunkt op til rejsen så får man at vide man skal af sted og så har man et lille stykke tid hvor man forbereder sig inden så godt man kan. Får indhentet visum hvis det er krævet, og sådan nogle ting. Det har vi et rejsebureau til at ordne alle sådan nogle ting, i virkeligheden siger jeg bare at jeg skal sådan og sådan og så ordner de resten. Så det er jo en god praktisk hjælp, at de sørger for det. –at booke hoteller og flyrejse og alle sådan nogle ting. Og så er det bare tidligt op, blive hentet af en taxa der kører til lufthavnen og så bare af sted.

Så afhænger det vel af hvor du skal hen, hvornår du er fremme og hvad du skal...

Ja i og med jeg er i så mange forskellige projekter, er det også tydeligt at mærke en forskel fra projekt til projekt hvordan man skal arbejde. Nogle af dem som jeg er sammen med, dem som jeg har rejst med, i Pakistan og Algeriet så har det været sammen med nogle svenskere fra Stockholm. De har de forholdsvist afslappet forhold til det, de tager af sted normalt en uge af gangen, og så i virkeligheden kræves det kun at du arbejder i to dage eller sådan noget. Og så resten af tiden det er sådan spildtid, de har sådan overskuds tid hvis der sker et eller andet. Så når man rejser med dem så er det altid afslappet i forhold til de normale, så er det ud –ja der er fuld knald på hele tiden. De fleste er sådan at hvis man ikke når at blive færdig så må jeg tage hjem i morgen i stedet for i dag. Så det er med fuld knald på hele tiden.

Hvilket transportmiddel anvender du?

Det er faktisk kun fly.

Og taxa?

Ja selvfølgelig, fly og taxa

Hvordan kan det være du vælger det? Hvilke overvejelser er der?

Jamen der er jo ikke rigtigt noget alternativ til fly hvis du skal langt væk. Så der er ikke noget realistisk alternativ. Hverken med tid eller penge tror jeg. Altså at køre.. nu har jeg været meget i Tyskland, nede ved Frankfurt, altså hvis du skal køre derned så koster det sgu næsten det samme som at flyve derned. Plus der går meget mere tid ved det. Så der er ikke rigtigt noget realistisk alternativ til fly. Og det er også hvis, -jeg boede i Stockholm i nogle år og kørte så hjem en gang imellem og det tager lige nøjagtig ti timer at køre hjem derfra. Og det tager lige omkring en time at flyve hjem, halvanden time måske, så der er jo ikke nogen konkurrence der.

Tager du broerne?

Ja, jeg kørte over København.

...

Oplever du ellers noget udover arbejde når du er af sted?

En gang imellem ja, altså når man er af sted så, når man nu er af sted, her sidst var det 14 dage nej halvanden uge til San Francisco, så har man jo nogle dage, og som regel kan man jo når man nu er rejst så langt, så synes de jo også det er lidt synd hvis man ikke får noget at se. Når man er af sted længere tid af gangen kan man godt lave plads i tidsplanen til at se noget. Jeg har tidligere været i Australien nogle måneder og der var jo også en masse tid til at opleve noget.

Ja, så man oplever lidt andet end arbejde...

Ja nemlig. Men når man er af sted, jeg rejser egentlig mest alene, når man er alene så kan man ligeså godt give sig til at arbejde for hvad skulle man ellers give sig til? Det er måske lidt selvforskyldt at det mest er arbejde når jeg er af sted, fordi sådan noget med at gå ud alene det synes jeg ikke er sjovt.

Det er noget andet når man er flere af sted?

Ja har man bare én at følges med, så er det sjovere, altså at sætte sig ned på restaurant og spise alene det er ikke særligt fedt, det er det virkelig ikke. Så det gør jeg ikke, så man kunne godt sige det er lidt selvforskyldt, jeg kunne måske godt opleve lidt mere eller se lidt mere hvis jeg ville.

Hvad betyder arbejdsrejser for dit arbejde?

Jamen det betyder at jeg kan passe mit arbejde, andet spørgsmål, om man kan løse det på anden måde, -nej det kan man ikke, ikke med det jeg laver i hvert fald. Der har man ikke andre muligheder. En gang imellem så er det en eller anden "kasse" der bare ikke fungerer og hvorfor gør den så ikke det? Og det kan jeg jo ikke sidde her og svare på igennem en telefon eller en E-mail, det skal man altså se på.

Det er sådan mere fysisk arbejde?

Jaeh, en gang imellem så er det. Jeg har også lavet en del demo arbejde, og der er man nødt til at være der, når man står foran en kunde. Man kan jo ikke sidde med ham i røret og så sige at nu skal du så trykke på den blå knap. Så det er påkrævet at jeg er der.

Var det så en fast del af din ansættelse?

Nej ikke på det tidspunkt, Den dag jeg blev ansat var jeg egentlig udvikler og i en kontrakt står der at man kan godt regne med at rejse en gang imellem, om det er mere specifikt end det, der er måske noget mere end det, 10 dage om året måske, tror ikke der står meget mere end det, men det er sådan noget der er kommet hen af vejen, at man, -at jeg fandt ud af at det var den vej jeg ville gå. Så det er ikke noget jeg har skrevet under på en kontrakt hvor det står at jeg skal rejse.

Det er noget du har valgt selv?

Ja til dels, jeg kunne godt blive fri hvis, fra de fleste hvis jeg sagde blankt nej, der er nogen her i firmaet der ikke bryder sig om det, så sender man ikke folk af sted, fordi de ikke bryder sig om det, eller ligefrem ville blive gal hvis det var. Men plus at man så ville være demotiveret når man tog af sted og ikke ville få lavet noget.

Men hvis nu du ikke skulle rejse, det ville ikke kunne gå i den stilling du har nu?

Nej det ville det ikke, så skal man lave noget andet.

Giver det ændret status i forhold til de andre medarbejdere at du rejser meget?

Det er faktisk lidt sjovt for det er du nok en af de eneste der har været opmærksom på, fordi ja det gør det faktisk! Ikke for mig men for dem, en del af dem der arbejder her, det er nok misundelse på en eller anden måde, over at du er også så meget af sted og er det ikke også fedt? Jo det er det da muligvis, men den eneste grund til de spørger, er at de ikke selv har prøvet det. Fordi så sjovt er det altså heller ikke. Det er mest fordi de ikke ved hvad de er misundelige over tror jeg. Så lidt gør det for nogen. Altså sådan en som Kim der rejser meget han er ikke misundelig overhovedet. Dem der stort set aldrig er af sted, men hvor det måske er deres eget ønske at de ikke er af sted, de er lidt.

Har du så bedre forhold til de andre der rejser meget?

De kan i hvert fald bedre forstå det. De kan bedre sætte sig ind i hvad det er. Der er nogen i hvert fald hvor jeg føler at de måske godt kan synes at det er ferie. -at de tror det er ferie. Og det er det altså bestemt ikke. Man kan godt være heldig at der er en weekend imellem, og hvis jeg er herhjemme så arbejder jeg altså heller ikke i weekenden, så hvorfor skulle jeg det når jeg er af sted? Altså kun hvis jeg kan se at jeg ikke kan nå at komme hjem f.eks. onsdag, så kan jeg arbejde, men ellers så holder jeg fri. Og så har jeg så mulighed for at se noget, men der bliver altså også knoklet nogle

timer der ved siden af, så det er ikke noget at være misundelig på. Men man kan godt sige at det har en lidt ændret status af den grund.

Du er også den eneste der har rigtigt svaret på det spørgsmål, de andre synes ikke rigtigt der er noget, enten fordi de andre rejser ligeså meget eller...

Der er heller ikke mange der rejser andet end til Sverige. Og Stockholm og Århus det er næsten det samme efterhånden. Der er ikke noget "stort" over at komme til Stockholm. Alle de rejser hvor der kunne være grund til at, eller til at tro der er grund til at være misundelig, det er mig der har dem. Altså de der lidt mere "eksotiske" steder. Der er et par stykker der også er ude på de ture og de er ikke på nogen måde misundelige.

...

Er der mulighed for at tilvejebringe det samme stykke arbejde med mindre rejser?
I det store hele nej! Altså det er meget få ting, hvor jeg kunne lave det samme ved at sidde oppe ved skrivebordet. Man kunne måske godt hvis man havde et problem et eller andet sted så kunne det nok godt løses hvis man ser tiden an til at sige prøv det og så skal han gøre det og så forklare hvad der så sker. Og så skal han forstå det og jeg skal forstå det. Den viden vi har her i huset er rimelig specialiseret så er det ikke, når der ligesom er noget af vores der går galt så er det ikke alle og enhver der kan forstå hvad der foregår. Så det meste af det, det er ikke praktisk at løse det på andre måder end at sidde der selv!

Nu er de fleste af dem jeg har interviewet jo også mest været folk der skulle til møder mm. Det kan man måske bedre forestille sig kunne erstattes af noget andet.

Ja enten telefonmøde eller noget andet. Men det har jeg heldigvis lykkedes at slippe for indtil nu. Sådan en som Kim når han er af sted, det er jo kun møder. Det er det han er der for, for at mødes med folk. Det er meget nemmere at få løst noget, at få diskuteret noget når man sidder face to face, end hvis man sidder hvis man gør det på andre måder, men det kunne godt løses.

Hvordan er jeres adgang til sådan nogle former for kommunikation?

Jamen vi har stort set alt det der skal til af sådan noget. Engang havde vi også sådan noget videoudstyr, om vi har det stadigvæk det ved jeg faktisk ikke?

Jamen det har jeg også spurgt om, det kunne jo være det kunne gå ind og erstatte noget, men der er ikke rigtigt nogen der gør det. De siger de er gået helt fra det, hvorfor?

Jamen det ved jeg ikke, jeg har prøvet det en gang sådan en videokonference, men det er efterhånden mange år siden. Det kræves jo, først og fremmest at man har udstyret til at stå, og det skal være ledigt og det skal virke. Og så skal man vide hvordan det fungerer, det er nok i virkeligheden det største problem. Jeg ved vi har haft noget men om vi stadig har noget det ved jeg ikke, jeg har aldrig brugt det vi har i huset.

Kim svarede at han synes det virkede lidt kunstigt...

Ja det synes jeg også. Vi har også de her telefonkonference nogen, man sætter op, det synes jeg også er træls, jeg hader i forvejen at snakke i telefon, men at holde et møde på et eller andet teknisk niveau med nogen der sidder et eller andet sted i den der telefon konference, det er ikke let at høre hinanden, folk snakker i munden på hinanden og så er der nogen der snakker i Sverige og så kan vi godt sidde og diskutere noget ligeså stille med sidemanden. Det synes jeg er en dum måde, for det er klart at det sparer nogle rejser, hvis du skal have sendt ti mand fra Århus til Sverige så koster det. Men sidder de ti mennesker rundt om bordet her og diskuterer til konference er det gratis, så jeg kan godt forstå at man gør det. Og tit er det måske møder der kan klares på tre

kvarter, så er der meget at spare i stedet for at være hele dagen i Stockholm. Men altså, jo vi har mulighederne.

Hvordan virker de, det har du næsten forklaret...

Ja det er meget upersonligt. Det er svært og folks mimik og sådan noget det går meget tabt, især ved telefonkonference og det betyder egentlig tit meget. Det er jo ikke kun dadadalak, teknik og sådan noget, der er jo også noget sjov en gang imellem, det går man meget glip af, så plus på en eller anden måde så, vi har en stresset hverdag og det har dem i Stockholm også. Hvis jeg får et spørgsmål fra en i Stockholm og jeg samtidigt får et spørgsmål fra en kollega herhjemme, så er det klart at jeg cykler ham i Stockholm så, især hvis jeg ikke har set ham før, bare det at man har siddet foran vedkommende så for man et helt andet forhold. Så gør man selv mere ud af det, det betyder mere for en selv at få det lavet, hvad det så end er. Så jeg synes det virker meget upersonligt sådan noget.

Hvad med en rejsepolitik?

En rejsepolitik det har vi, -det næste spørgsmål er hvordan holdningen er til det, altså det er noget man har fordi Ericsson har det. Jeg kan ikke huske at det nogensinde har været en form for begrænsning for mig, når jeg skulle noget, det eneste er når man rejser med fly, så for at få en business billet så skal flyrejsen være over et vist antal timer. Det er vist det eneste jeg nogensinde er blevet ramt af. Der er ikke ret mange her der går højt op i det.

Det er vel også mest for at der skal være tjek på det?

Ja det er mere sådan juridisk nu da vi blev lagt sammen med de andre Ericsson afdelinger. Og de andre har haft reglerne så det er noget der blev proppet ned over hovederne på os.

Men det er ikke noget der forandrer noget?

Nej ikke en skid. Ikke for mig i hvert fald og heller ikke min chef, og det kan jo godt ske at det i virkeligheden er det der betyder noget, at jeg tabte så lidt på det.

I skal også selv henvende jer når i skal rejse, i henvender jer og siger der og der skal jeg af sted...

Ja, der står jo i reglerne at cheferne skal godkende det inden vi skal nogen steder hen, men det gider de jo ikke. Altså jeg har ikke lang forberedelsestid, jeg ved ikke to måneder inden jeg skal af sted, og hvis min chef ikke er her den dag jeg skal booke min billet til det fly, jamen så ville jeg ikke komme af sted, hvis ikke han havde et løst forhold til den slags. Så ja det gør vi selv, altså det rejsebureau vi har kontakter vi selv, chefen skal så i virkeligheden godkende rejsen når man kommer hjem. Men det er ikke noget vi går sådan stringent frem efter. Og det kan man ikke, det er ikke praktisk muligt, ikke i vores virksomhed i hvert fald.

I Sverige havde de jo sekretær til den slags hørte jeg, til de praktiske ting...

Det havde vi også i gamle dage. Jamen det er vel et år siden, at vi fik sådan et program der ligger på vores PC hvor vi går ind og siger torsdag det og det, skal jeg herfra og hertil og jeg skal have et hotel her! Og så skal jeg leje en bil, og så skal jeg have en taxa til lufthavnen. Og så trykker man på en knap og så ender den hos rejsebureauet som så booker alt det. Men før i tiden var det vores sekretær vi gik hen og sagde de her ting til og så ordnede hun det for os.

Det er vel fordi i er blevet lagt sammen så?

Ja det her program har de brugt i København og Struer hos Ericsson før, så det har vi også fået, og det virker upåklageligt. –I modsætning til vores sekretær så kan det så ikke tænke selv, men det er sjældent der er noget.

Hvorfor vælges flytrafik? Det har vi været lidt inde på...

Ja det er simpelt hen et rent tids spørgsmål, for det er klart at man kunne godt sejle til USA for eksempel, men det ville jo tage fjorten dage, Der er ikke nogle konkurrence til fly når man nu skal så langt væk.

Når man nu tager Stockholm, der er jo ikke så langt så der kunne man jo godt køre

Ja det kunne man godt, men det kræver: først så kræver det en bil, hvis ikke du vil lægge bil til selv –der kan være forskellige grunde til det, så skal du enten leje en bil eller tage en taxa, og tage en taxa er alligevel ekstremt dyrt, så skal du leje en bil, det kan lynhurtigt komme til at koste et par tusind at være af sted, hvis nu man er af sted 5 arbejdsdage så koster det lynhurtigt det en flybillet koster, plus ti timer ekstra frem og tilbage, så der er ikke nogen praktisk konkurrent til flyet. –så næste spørgsmål, om andre former for transport kan benyttes, det kan det altså ikke. Og næste igen, så tror jeg hellere vi ville vælge at ikke tage af sted end ikke at tage fly.

Kim snakkede om at på et tidspunkt hvor økonomien var lidt lav, der skulle i skære ned på rejserne...

Det er rigtigt. Da vi blev købt af Ericsson der gik det rigtigt godt, og penge voksede bare ud af træerne, der brugte man penge til næsten hvad som helst, hvis ikke du har noget at lave så tag du da ud og rejs. Sådan var det selvfølgelig ikke helt, men der var ikke tjek på det. Så lige pludselig kom der en økonomisk krise kan man vist roligt kalde den. Så er det klart at så er det en af de steder man sparer, på et tidspunkt tog man kun af sted hvor det var nødvendigt, det er der slet ingen tvivl om. Det altså, nu tager man kun af sted hvis det er nødvendigt, men der skal ikke så meget til før det er nødvendigt, i dag i forhold til dengang hvor der ikke var så mange penge.

Kim sagde også det var nødvendigt.

Ja det er det også. De der telefonkonferencer de kan godt gå, men man mister noget ved det, man mister noget af samtalen, –den mister værdig. På et eller andet niveau. Plus at de mange beslutninger bliver altså taget ved den store kaffeautomat og ikke ved et møde, og hvis du ikke står fysisk ved kaffeautomaten oppe i Stockholm når en beslutning skal tages så er man ikke med, så også på den måde så er det vigtigt at man viser sig en gang imellem.

Ja der skal vel være relation mellem mennesker...

Ja. Nu skal jeg ikke belære dig med en masse politik, men der er meget politik i det, fordi folk kender folk og der er nogen man ikke kan lide, og der er nogen man godt kan lide. Vi her i Århus lever af at der er folk oppe i Stockholm der sender arbejde ned til os, og hvis de på et tidspunkt bedre kan lide nogle andre i Ericsson der kan lave samme arbejde som vi kan jamen så sender de opgaverne om til dem i stedet for. Derfor er vi nødt til at holde os gode venner med dem, og man er ikke venner med nogen man ikke ser en gang imellem, så alene af den grund er man nødt til at være der af og til.

Det er en meget spændende vinkel egentlig.

Altså vores direktør er deroppe en-to dage om ugen, og det er stort set alene af den grund. Han skal op og vise flaget, og vi lever stadig. Og holde venskaber ved lige.

Det er egentlig skægt det skal være sådan.

Ja, men det er sgu nødvendigt.

Men det er jo også det man siger netværk, netværk!

Jamen det er det, det er lige nøjagtig sådan noget, og hvis man nu er til et eller andet møde med nogen, så er der kun dem du kender, men så når man går med ham som man egentlig er oppe og besøge og så kommer der en som han kender som du ikke kender, men så pludselig kender du også ham lidt og så kan det være en gang han har en opgave der skal sendes så kommer han til at tænke på at der var også ham ude ved kaffeautomaten.

Hvem betaler? –det gør Ericsson vel...

Det gør Ericsson ja. Jeg kan ikke se at der er andre til det. haha

Man får vel rejse og ophold betalt?

Ja, og så får man de her skattefri diæter, eller der er to måder at rejse på faktisk: Enten får du de her diæter som told og skat har fremsagt at du får 348 om dagen eller hvor meget det nu er, jeg kan ikke huske det, skattefrit. Og så skal man selv sørge for at betale mad. Eller også rejser du bare på regning man får alt i kontanter hvor man indløser når man kommer hjem. Der er de to måder at gøre på. Her har vi så her for et halvt år siden fået, eller dem der ville have det, har fået sådan et american express card, det er godt nok min personlige konto, men firmaets kort, sådan at man hele tiden kan holde styr på hvor mange penge man har brugt. Og så hele tiden er jeg fri for at lægge mine egne penge ud. Det fungerer meget nemt, hvis man ikke nogensinde køber på egen regning så er det jo bare at sige hver eneste måned at jeg har brugt så og så mange penge og så have kvittering for det. Så det fungerer ret godt. Det har der aldrig været problemer med.

Det skal det vel også for at man gider?

Ja, når man først har prøvet at rejse så synes man ikke det er noget stort mere, så –Jeg rejser for firmaets skyld ikke for min egen, Hvis ikke de vil betale det det koster mig at være af sted mindst! Så skal jeg ikke af sted, så kan de finde en anden. Det er så også vores holdning her hos cheferne så det er aldrig noget problem overhovedet.

Det at rejse med fly er jo meget interessant når man ikke er vandt til dt, for dem der rejser ofte er det jo som når vi tager bussen...

Nej det er rigtigt, da jeg startede med alt det her rejseri, da min familie, nok mest min mor, synes da også at det var da forfærdeligt, og det var da også en stor oplevelse. Ej det er det altså ikke hehe. Det er det godt nok overhovedet ikke. Og hun er da også, i hvert fald holdt op med at vise at hun er bekymret når jeg er af sted, for nu er det jo nok mere sådan hverdag kan man sige.

Men det er vel klart når man ikke rejser så har man en helt anden tankegang...

Nej det er rigtigt, for dengang jeg ikke var vandt til at rejse altså de to første gange synes jeg også det var noget stort. Det var sådan noget man kunne gå og glæde sig til. Og når der var kommet en ny lufthavn så skulle jeg rundt og se alle nye butikker, -det bruger jeg bare ikke tid på længere, det er spildtid for mig det der lufthavn.

En lufthavn er en lufthavn?

Ja, det er fuldstændig lige meget hvor på kloden det er.

Ja som ny kommer man jo i god tid for at være sikker på at man kan finde det.

Ja. Jeg kommer altid i sidste øjeblik, Jeg har sjældent mere end ti minutter at løbe på, for jeg gider ikke sidde der, det er kun spildtid for mig.

Giver det muligheder rent personligt at rejse?

Jamen bortset fra de der oplevelser som jeg har og haft ved det at være i andre lande og set det jeg har, så har det lykkedes mig at få nogle venner rundt omkring også. Nogen som man holder lidt ved lige, så på den måde ja det giver noget, det giver også noget.

Nu har jeg jo tit besøg af nogen, og når de har en hvis viden om noget, jamen så er det bare at ringe eller sende en mail, og det er klart det ville jeg ikke kunne hvis ikke jeg havde besøgt vedkommende. Så på den måde giver det noget. Jeg har blandt andet også fået en rigtig god ven nede i Australien der har været og besøge mig her i landet på ferie og sådan noget og det er lidt sjovt, -ham ville jeg jo aldrig have lært at kende hvis ikke jeg havde været ude at rejse for at arbejde.

...

Men det er da klart der er også begrænsninger ved det. Der er ting jeg ikke kan være med til fordi jeg altså ikke er hjemme lige på det tidspunkt.

Konflikter i familien? Nu har du ikke familie som sådan...

En gang imellem så synes hun da ikke det er sjovt at skulle være alene hjemme. Og problemet er måske lidt at jeg kan ikke sige med sikkerhed at jeg er hjemme onsdag klokken seks. Jeg kan sige jeg har booket fly hjem onsdag klokken seks, men jeg kan aldrig komme det nærmere end det. Og jeg ved det ikke før onsdag klokken fire om jeg kommer med det fly hjem. Jeg tror måske det er det der usikkerhed som hun er træt af, det er mest det der gør det. Det er jo klart at det gør det svært at planlægge. Og er vi inviteret til noget så kan jeg kun sige, at det er planen at jeg kommer hjem torsdag, men jeg kan ikke sige noget med sikkerhed.

Det må være lidt irriterende?

Ja det er det en gang imellem, men det er en del af spillet, det har jeg sagt ja til.

Dine personlige netværker er de nemme at holde ved lige?

Ja men nu er det jo også fordi de accepterer at sådan er det. De ved godt at når jeg ringer og siger at jeg kan altså ikke love at jeg er der, så ved de godt at der er en chance for at jeg ikke kommer.

Bilag D Mail fra Karin Nyström og Carsten Underberg

Current Folder: **INBOX** 

 [SquirrelMail](#)

[Message List](#) | [Delete](#) | [Previous](#) | [Next](#) | [Forward](#) | [Forward as Attachment](#) | [Reply](#) | [Reply All](#)

Subject: Fakta antal medarbejdere Ericsson Sverige
From: Karin Nyström A (KI/EAB) <karin.a.nystrom@ericsson.com>
Date: Mon, April 10, 2006 9:21 am
To: jhan02@plan.aau.dk
Priority: High
Options: [View Full Header](#) | [View Printable Version](#) | [View Message details](#)

Hej Jeanette,

Det är väldigt svårt att uppskatta hur många som reser av de medarbetare som är anställda i Sverige, vi har ingen absolut siffra för det.

Vad vi vet säkert är dock att de som är ute på längre resor på sk Short Term Assignment är 96 st. De som är ute på sk Long Term Assignment, dvs ca 1 år eller mer är 500 st.

Jag återkommer med siffran över hur många anställda vi är i Sverige.

Hälsningar Karin
-----Original Message-----
From: jhan02@plan.aau.dk [mailto:jhan02@plan.aau.dk]
Sent: den 22 mars 2006 13:50
To: Lena Kesselmark XL (KI/EAB)
Cc: Yvonne Nyberg (KI/EAB); Roger Orrstenius (KI/EAB)
Subject: Re: Intervju - universitetsstuderande Jeanette Harthin Andersen
Importance: High

> Hej
Jeg ville høre om i kan oplyse mig om noget fakta omkring Ericsson i Sverige.

-Hvor mange ansatte er der?
-Hvor mange rejser internationalt i deres arbejde?

Jeg har interviewet et par stykker fra Ericsson i Århus også og vil høre jeres

kommentar omkring forskellen mellem disse to lande.

På forhånd tak for hjælpen
mvh. Jeanette H. Andersen
Urban planning and management
Aalborg universitet

[Download this as a file](#)

Current Folder: **INBOX**



[SquirrelMail](#)

[Message List](#) | [Delete](#) | [Previous](#) | [Next](#) | [Forward](#) | [Forward as Attachment](#) | [Reply](#) | [Reply All](#)

Subject: RE: interviews mm.
From: "Carsten Underbjerg \((AH/LMD)\)" <carsten.underbjerg@ericsson.com>
Date: Wed, March 29, 2006 1:29 pm
To: jhan02@plan.aau.dk
Cc: "Kim Stenild \((AH/LMD)\)" <kim.stenild@ericsson.com> ([more](#))
Priority: Normal
Options: [View Full Header](#) | [View Printable Version](#) | [View Message details](#)

Hej Jeanette,

Jeg har talt med Bente Kjølbj Larsen som er direktionssekretær. Bente rejser ikke så meget og vil gerne deltage i din undersøgelse. Jeg har kopieret Bente på mailen, så du selv lige kan aftale tidspunkt med hende.

Vi er i Århus ca. 90 medarbejdere (hvis du skal have det helt præcist skal jeg finde det til dig når du kommer).

Et groft overslag er at 30 personer rejser regelmæssigt internationalt - her skal du dog være opmærksom på at langt den overvejende del af rejserne går til Sverige - specifikt Stockholm.

mvh
Carsten

-----Original Message-----

From: jhan02@plan.aau.dk [mailto:jhan02@plan.aau.dk]
Sent: 22. marts 2006 13:59

To: Carsten Underbjerg (AH/LMD)
Cc: jhan02@plan.aau.dk; Kim Stenild (AH/LMD); Carsten Nielsen (AH/LMD)
Subject: interviews mm.

[Download this as a file](#)

[Delete & Prev](#) | [Delete & Next](#)

Move to:

Samlede rationaler for og mod stigende arbejdsrejser og flytransport

	Rationaler for stigende arbejdsrejser/flytransport		Rationaler mod stigende arbejdsrejser/flytransport	
	<i>Sverige</i>	<i>Danmark</i>	<i>Sverige</i>	<i>Danmark</i>
Interview resultater	<p>Netværk</p> <p>Face-to-face møder.</p> <p>Der er et menneskeligt behov for at være en del af det flow Ericsson er bygget på for at identificere sig med arbejdet. Der er et behov for at komme ud til kunder og medarbejdere. At være et ansigt udadtil.</p>	<p>Netværk til specielt Stockholm er vigtigt.</p> <p>Her er et hovedsageligt arbejdsbehov for at foretage arbejdsrejser. Her er der behov for at ”pleje” forholdet til hovedkontoret i Stockholm for at få arbejdsopgaver.</p>	<p>Familiefaktoren nedsætter hyppigheden af arbejdsrejser.</p> <p>Det sparer tid og økonomi at bruge virtuelle kommunikationsmidler.</p>	<p>Små børn sætter en dæmper på rejsehyppigheden.</p> <p>Da Ericsson havde en økonomisk krise blev der skåret ned på arbejdsrejser i Århus.</p> <p>Det sparer tid og økonomi at bruge virtuelle kommunikationsmidler.</p>
Kontekst	Behov for face-to-face møder	Behov for face-to-face møder	Familie	Familie
Arbejdsrejser og virtuel kommunikation	<p>Behov for socialt samvær med kollegaer</p> <p>Forventning fra arbejdsgiverens side</p> <p>Stimulering i arbejdet (et nyt pust)</p> <p>Økonomiske fordele (kørselsfradrag og skattefri diæter)</p>	<p>Behov for socialt samvær med kollegaer</p> <p>Forventning fra arbejdsgiverens side</p> <p>Stimulering i arbejdet (et nyt pust)</p> <p>Økonomiske fordele (kørselsfradrag og skattefri diæter)</p> <p>Manglende tekniske adgang til</p>	<p>Stress og stressrelaterede sygdomme</p> <p>Miljøbelastning ved arbejdsrejser med fly</p> <p>Økonomisk fordel for virksomheden at benytte virtuelle kommunikationsmidler i stedet for arbejdsrejser</p>	<p>Stress og stressrelaterede sygdomme</p> <p>Miljøbelastning ved arbejdsrejser med fly</p> <p>Økonomisk fordel for virksomheden at benytte virtuelle kommunikationsmidler i stedet for arbejdsrejser</p>

	Manglende tekniske adgang til virtuelle kommunikationsformer	virtuelle kommunikationsformer		
Kontekst	Stigningen giver god samfundsøkonomi.	Stigningen giver god samfundsøkonomi.	Riksdagen og regeringen varetager miljøet ved at sætte afgifter på flytrafikken.	Varetagelse af miljøet. (heraf miljøministeriet og NOAH) dette gøres ved at arbejde for skatter og afgifter på flytransport som andre transportformer.
Luftransportens politikker og rammebetingelser	Regional udvikling kan fortsætte. Sikrer at konkurrencen mellem de europæiske lande er lige. SAS ønsker økonomisk fortjeneste og dette skabes ved at tilfredsstille deres kunder. Dette gøres ved at kunderne sikres billigere rejser og flere fly afgang.	Københavns lufthavn er regionalt knudepunkt. SAS ønsker økonomisk fortjeneste og dette skabes ved at tilfredsstille deres kunder. Dette gøres ved at kunderne sikres billigere rejser og flere fly afgang.	Sikre lige konkurrencefordeling mellem forskellige former for transportmidler.	
Samlet	Netværk Face-to-face møder giver bedre effektivitet. At være et ansigt udadtil. Positiv økonomisk udvikling.	Netværk Face-to-face møder giver bedre effektivitet. At pleje forholdet til hovedsædet i Stockholm Positiv økonomisk udvikling	Familiefaktoren Miljøforurening – her er sat yderlig skat på flytransport for at være et forbillede for et europæisk alternativ. Virtuel kommunikation giver økonomiske besparelser og tidsbesparelser.	Familiefaktoren Miljøforurening – her er ikke sat yderlig skat på flytransporten, denne er der i stedet for talt om at afvikle, til et europæisk tiltag kommer. Virtuel kommunikation giver økonomiske besparelser og tidsbesparelser.

Figur 9.1 Samlede rationaler for og imod stigende arbejdsrejser/flytransport

Synopsis

Da jeg skulle vælge emne for mit afgangsprøve reflekterede jeg over hele mit studieforsøg og fandt derudfra de kurser og emner jeg havde syntes var de mest spændende. Dette havde med mobilitet og mennesker at gøre og jeg valgte derfor at prøve at tage den lidt sociologiske vinkel med ind i projektet. Efter en samtale med min vejleder fik jeg nogle ideer at arbejde med og skulle prøve at pejle mig ind på et enkelt emne jeg kunne arbejde videre på.

Dette endte med at blive et studie om folk der rejser meget i deres arbejde, med fly som befordringsmiddel. At dette også var noget jeg selv skulle føle på egen krop var jeg ikke klar over, da jeg i slutningen af juli tog af sted til Stockholm. Jeg fik efter lang tids skriven frem og tilbage kontakt med en kommunikationsvirksomhed, hvor jeg kunne interviewe nogle mennesker, der rejser meget i arbejdet og en der ikke rejser i arbejdet.

Ud fra egen erfaring og før interviewene blev udført kunne det mærkes hvordan og hvad det ville sige at være langt fra dem man er, vandt til at se dagligt og familien. jeg rejste frem og tilbage et par gange mellem Stockholm og Aalborg og under rejsen observerede jeg disse mennesker, der tog flyet fra Göteborg til Stockholm. Dette var hovedsageligt arbejdende mennesker, der havde deres mappe med papirer med og brugte denne tid i flyet på at tage et lille hvil eller spise en bid mad. Da slog det mig, at man skulle være af en bestemt støbning for at kunne have dette liv, at rejse ofte og længere! Det betyder også at man ikke bare kan se de enkelte interview som en del af et spørgsmål, men at man skal se disse mennesker som individer der har valgt dette arbejde ud fra en personlig kontekst, hvor der er mere end arbejdsmarkedet der har indvirkning på disse arbejdsrejser. Dog er der valgt i dette projekt at undersøge de grundlæggende årsager, men også de udestående påvirkninger der er nemmere at regulere rent samfundsmæssigt.